

Eind september, de temperatuur in de kajuit van de Adanna is beduidend lager dan de vorige keer dat ik mij aan de invulling van het kuippraatje waagde. Maar, hoewel de augustusmaand iets minder was, kunnen we toch op een mooi zeilseizoen terugzien.

Met veel, vooral ook nieuwe, leden die we tot nu tegenkwamen hebben we een gezellig praatje gemaakt of een borreltje gedronken. Je merkt dan dat de club onder de meeste mensen echt leeft en dat geeft je als bestuur weer een extra impuls om op de ingeslagen weg door te gaan.

Bestuur bijeen

Het bestuur is in september weer bijeen geweest en we kunnen alvast melden dat de organisatie van zowel het Hemelvaartweekend als van het Pinksterweekend alweer in een vergevorderd stadium is.

Het bestuur heeft verder besloten om Peter Steingröver, hoofdredacteur van Langszij, in het vervolg bij de bestuursvergaderingen uit te nodigen, zodat er een nog betere uitwisseling van informatie en ideeën kan plaats vinden tussen de redactie en het bestuur.

Nieuwe clubvlaggen

Ook hebben we nieuwe clubvlaggen met het BZC logo besteld. Deze kunnen we jullie op de workshops, de ALV en ook per post doen toekomen (zie daarvoor elders in deze Langszij). Ook de meeste workshops voor de komende periode zijn ingevuld en we hopen velen van jullie daar weer te mogen ontmoeten.

Enquête

De aangekondigde enquête vindt je als middenkatern in deze uitgave maar kan ook via onze website worden ingevuld. We hopen en verwachten dat jullie massaal zullen reageren (in 2004 was de respons ruim 30%). Als bestuur hebben we dat nodig om zoveel mogelijk dat te doen wat jullie als leden belangrijk vinden. En bedenk dat waar jullie in de enquête aangeven ook wel iets te willen doen voor de vereniging wij jullie daar graag aan houden!

Bavariaantje

Ook de jeugdpagina's zijn aan verandering toe. Allereerst wil ik Gepke en Mariska bedanken voor al de tijd die ze er in het verleden in hebben gestoken. Tijd waaraan het de dames inmiddels ontbreekt zodat we op zoek moesten naar opvolging. En dat is gelukt. Voortaan zal onder het pseudoniem "BAVARIAANTJE" het jeugddeel worden ingevuld. Natuurlijk hebben we daar wel alle kinderen en de stimulans van hun ouders bij nodig. Wij verwachten er zelf heel veel van.

Groeistuipe

Inmiddels zijn we de grens van 700 leden gepasseerd en de huldiging van het 750e lid lijkt niet lang meer op zich te laten wachten. Het gaat erop lijken dat we de tot op dit moment grootste merkenclub DCN (Dehler Club Nederland) aan het inhalen zijn. We zullen zien hoe zich dat in 2007 verder ontwikkelt.

Wij wensen jullie verder een goed winterseizoen toe. Wellicht dat steeds meer van ons blijven doorzeilen en anders tot ziens bij de geplande activiteiten!

Albert Rink a/b Adanna

Inhoudsopgave

Kuippraat	1
"Luid en duidelijk, ATIS zichtbaar"	2
Nieuwe clubvlaggen	5
Onder bemanning of ...?	7
Radar	9
Zoek de verschillen...	14
Zoektocht naar een nieuw zeil	15
Gestolen Bavaria	19
Van Uden-Reco Regatta 2006	20
<i>Inschrijfformulieren en enquête</i>	
Vacature	22
(Zeer) weinig wind	23
Bornholm - reisverslag	24
DVD Pinksterweekend 2006	25
Stockholm bound	27
Jeugdbabbels	32
Alternatieve kuptafel 30 Cr	37
Workshops en winter-evenementen	39
In het kielzog	40

Colofon

Bestuur Bavaria ZeilClub

Voorzitter:

Albert Rink
 voorzitter@BavariaZeilclub.nl
 0186 - 652431 / 06 - 21261749

Penningmeester:

Willem Boswinkel
 penningmeester@BavariaZeilclub.nl
 06 - 51853121
 postbank: 4498108 t.n.v. Bavaria Zeilclub

Secretaris:

Ton Mommers
 Helenahoeve 11, 3451 TM Vleuten
 secretariaat@BavariaZeilclub.nl
 030 - 6775702 / 06 - 20538969

Divisie Zuid:

Gerben & Gepke van Bers
 divisie.zuid@BavariaZeilclub.nl
 0346 - 553444

Redactie:

Marianne Schot, Peter Steingröver (hoofdredactie) en Albert Rink; redactie@BavariaZeilclub.nl

Jeugdbabbels:

jeugd@BavariaZeilclub.nl

Samenstelling en opmaak:

Ton Mommers





Als u op het IJsselmeer vaart en uw marifoon stand-by op kanaal 1 hebt staan, dan zal de titel van dit artikel u ongetwijfeld bekend in de oren klinken. Regelmatig checken schippers de werking van hun marifoon door een testoproep naar de "centrale meldpost". Waarom is die ATIS eigenlijk zo belangrijk en wat doen de mensen van de centrale meldpost nog meer? Peter Steingröver zocht ze op.

Bloedheet

Het is midden juli en bloedheet als ik mijn auto parkeer op het terrein van de Houtribsluizen. Zwetend beklim ik de trap naar de verkeerstoren. Ik heb een afspraak met Leo Nanninga, één van de mensen wier stem ik ken van kanaal 1. We hebben eerder in het jaar al een paar keer telefonisch en e-mail contact gehad, toen ik van hem en zijn collega's alle medewerking kreeg voor het verkrijgen van de formele vergunning voor de zeilwedstrijd tijdens het Pinksterweekend.

Mijn verzoek om eens een keer wat meer over hun werk te vertellen werd graag ingewilligd.

Boven in de toren doen meerdere airco's hun uiterste best om de temperatuur op een beetje aanvaardbaar niveau te houden en word ik overdonderd door het magnifieke uitzicht over het Markermeer en het IJsselmeer. Zo'n werkplek zie je niet vaak. Ik maak kennis met Leo en zijn collega's die de sluis bedienen en krijg een kop koffie met een flink stuk ontbijtkoek aangeboden. Daarna steekt hij van wal.

Rijkswaterstaat

De Centrale Meldpost IJsselmeergebied (CMIJ) zoals de "centrale meldpost" voluit heet, is een onderdeel van Rijkswaterstaat. De centrale meldpost voert het dage-

lijkse contact met alle gebruikers van het gebied waarover Rijkswaterstaat Directie IJsselmeergebied (RWS IJG) het beheer voert (IJsselmeer, Markermeer, Ketelmeer en de Randmeren).

Met uitzondering van nood- spoed en veiligheidsverkeer dat wordt afgehandeld door Den Helder Rescue op marifoonkanaal 16, kunnen we met zo ongeveer elke vraag of melding terecht bij de centrale meldpost. Of het nu gaat over waterverontreinigingen, scheepsongevallen, vissterfte, storingen aan betonningen en lichten of onverwachte ondiepten, alles kan bij de Centrale Meldpost IJsselmeergebied gemeld worden.

De centrale meldpost heeft directe verbindingen met allerlei instanties, zoals het Infocentrum Binnenwateren in Lelystad, het Kustwachtcentrum in Den Helder, de regionale alarmcentrale Flevoland, de KLPD en regionale politiediensten en de KNRM reddingboten in de diverse havens in het gebied. De post is 24 uur per dag en alle dagen van het jaar bereikbaar, zowel telefonisch (0320-261111) als via kanaal 1. In de toekomst zal de centrale meldpost ook worden aangesloten op het nieuwe C2000 communicatiesysteem.

Surfster

Alsof het afgesproken is, komt er op dat moment een melding binnen over een surfster, die op het Gooimeer is gaan surfen, maar door haar ongeruste vrienden en vriendinnen al een hele tijd niet meer is gezien. Snel en geroutineerd pleegt Leo een aantal telefoontjes en geeft daarmee, zoals hij later uitlegt, via een vast protocol het bericht aan de juiste instanties door. Een zoekactie zal gestart worden.

Na de korte onderbreking hebben we het over de berichten, waarvan IJsselmeerzeilers de centrale meldpost ook zo goed kennen: de weerberichten en de berichten voor de scheepvaart, die elk uur (om kwart over) worden uitgezonden. Op mijn vraag waarom die berichten soms wel drie of vier keer achter elkaar te horen zijn, legt Leo uit dat er, voor een goede dekking van het hele gebied, gebruik wordt gemaakt van vier zendstations: Lelystad, Hoek van 't IJ, Stavoren en het Ketelmeer. Hetzelfde uurbericht wordt achter elkaar via elk station apart uitgezonden. Met een goede, hooggeplaatste marifoonantenne kan het dan gebeuren dat je de berichten ontvangt via meerdere stations.

Overigens zit er volgens Leo soms een kleine dip in de ontvangst in de NO-hoek van het IJsselmeer. Om die reden zal er in de toekomst nog een vijfde zendstation bijkomen in de buurt van Lemmer.



Wekker

Leo legt ook uit hoe de uurberichten worden samengesteld. Elk uur gaat er, een paar minuten voordat het kwart over is, een soort wekker af en wordt de diverse binnengekomen informatie bekeken. Zoals het iedere zes uur ververste weerbericht van het KNMI, de berichten van diverse instanties, de eigen windmeter op de toren in Lelystad en de buienradar die op een PC stand-by staat.

Sinds enige tijd beschikt de centrale meldpost ook over een golfhoogtemeter in de Rotterdamse Hoek. Met alle beschikbare informatie wordt het bericht samengesteld, op een bandje ingesproken en vervolgens via de vier zendstations uitgezonden.

Leo onderbreekt zijn uitleg opnieuw voor het beantwoorden van een marifoonoproep van een schipper die vraagt naar het marifoonkanaal van de Ketelbrug. Leo zoekt het snel even op en geeft de man kanaal 18 door. Geen enkel probleem, vindt Leo, hoewel hij het met mij eens is, dat de schipper dat eigenlijk ook zelf in de Almanak zou kunnen opzoeken. Het gevoel voor dienstverlening is duidelijk.

ATIS

Direct daarop volgt een oproep van een schipper die vraagt of zijn marifoon het wel goed doet. Leo werpt een blik op een kleine

display op zijn installatie, waarin keurig de ATIS-code van het schip staat en geeft de man het bekende antwoord. Op mijn vraag of hij nooit eens moe wordt van die soms eindeloze testaanvragen, reageert hij gedecideerd. "Nee, nooit" zegt hij en betoogt dat de ATIS niet alleen een controlemogelijkheid biedt voor misbruik van de marifoon, maar vooral ook een veiligheidsaspect kent.

Als er een noodoproep van een schip komt en de verbinding valt daarna weg, dan kan men op basis van de ATIS toch uitvinden welk schip dat geweest is. Den Helder Rescue heeft voor dat doel toegang tot de database van Agentschap Telecom.

Leo zegt het daarom zeker niet lastig te vinden maar juist getuigen van goed zeemanschap als schippers zo af en toe de goede werking van hun marifoon en ATIS controleren. Als we maar niet tijdens een dagje sleutelen elk kwartier opnieuw oproepen om te vragen of de marifoon het nu wél doet. In dat geval kan het gebeuren dat hij adviseert om liever specialistische hulp in te roepen.

Volcontinu

Leo en zijn collega's zijn in totaal met z'n zevenen en draaien volcontinudiensten. Hoewel de centrale meldpost altijd door één persoon wordt bemand, zitten zij





niet helemaal alleen op de bovenste verdieping van de toren op de sluis. Zij delen de ruimte met de sluismeesters van de Houtribsluizen. De werkzaamheden, en door een losstaande wand ook de werkplekken, zijn echter geheel gescheiden.

Als er sprake is van een serieuze calamiteit dan kan er wel snel worden opgeschakeld, zodat binnen korte tijd versterking op de centrale meldpost aanwezig kan zijn. Er worden ook jaarlijks oefeningen gehouden met alle betrokken partijen. Tijdens de oefeningen wordt getest of in het geval van calamiteiten alle protocollen, zoals Leo die noemt, nog steeds kloppen en correct worden uitgevoerd.

IVS

Een vrij nieuwe taak voor de centrale meldpost is de tweedelijns

coördinatie en het beheer van IVS, het 'Informatie- & Volgstelsel Scheepvaart'. Dit is het stelsel waarin gegevens van de beroepsvaart worden ingevoerd, zodat bij elke volgende sluis of brug alle gegevens over bijvoorbeeld afmetingen en lading van schepen die zich in het beheersgebied bevinden, bekend zijn.

Ook op de Verkeerscentrale Brandaris op Terschelling en bij de Verkeerscentrale in Den Helder wordt gebruik gemaakt van het stelsel.

Website

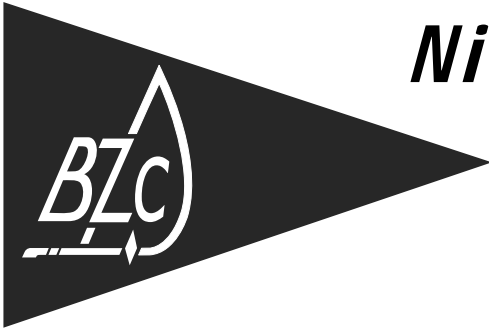
Tenslotte wijst Leo mij op de site www.08008002-rijkswaterstaat.nl, waarop heel veel informatie te vinden is en waarop ook vragen gesteld kunnen worden. Zoals ik in ons gesprek al geproefd had, wil de centrale meldpost vooral dienstverlenend zijn met een zo laag mogelijke drempel. Niet al-

leen voor de beroepsvaart maar zeker ook voor ons zeilers. Zijn enige advies is om, als een vraag of melding niet zo heel dringend is, deze even te bewaren voor een tijdstip dat niet n t tussen het hele uur en kwart over ligt. Als het weerbericht eenmaal is uitgezonden dan staat de centrale meldpost de rest van de tijd weer geheel tot onze beschikking.

Loos alarm

Op het moment dat we afscheid nemen komt de melding binnen dat de vermiste surfster is gevonden. Thuis. Ze was een beetje moe geworden van het surfen en zonder haar vrienden te informeren naar huis gegaan. Leo maakt een notitie in zijn logboek en is alleen maar blij dat de melding uiteindelijk loos alarm bleek.

*Peter Steingröver
Impulsive*



Nieuwe clubvlaggen

Zoals al aangegeven in het Kuippraatje, zien jullie hier dan de nieuwe clubvlaggen. De wimpels zijn te verkrijgen voor het luttel bedrag van € 7,50 per stuk.

Het is vanaf nu de enige echte clubvlag, mét clublogo. Graag zien we deze dan ook in het bakboordwant van al onze Bavariaschepen hangen, want het verbaast mij iedere keer weer dat naar verhouding zo weinig BZc leden onze clubvlag voeren. De nieuwe vlag is van zeer goede kwaliteit, dus dat kan geen reden zijn om de vlag in de kast te houden of niet aan te schaffen.

*Graag tot vlags!
Albert Rink*

De verenigingsstandaard - zoals deze wimpel officieel wordt genoemd.

De plaats van de verenigingsstandaard

«De officiële plaats voor de standaard is in de top van de (grote) mast. De standaard kan het best bevestigd worden aan een draaiende beugel aan een vlaggenstokje van ongeveer 1,50 m lengte, afhankelijk van de grootte van het schip, en hijsen we de vlaggenstok met standaard in top, bij voorkeur aan bakboord tegen de mast»

In de praktijk wordt deze plaats op moderne zeiljachten bijna nooit gebruikt vanwege alle accessoires die we tegenwoordig in de masttop voeren. Ook de wijze waarop de vlag moet worden gehesen is wat onpraktisch.

We kiezen daarom voor de tweede keus, aan bakboord onder de (onderste) zaling. Worden op deze plaats meerdere wimpels of vlaggen gevoerd dan hoort de clubstandaard bovenin.



De voorzittersvlag (boven) en de vlag voor de overige bestuurleden.

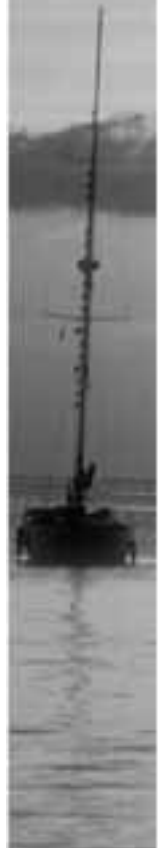
L
A
N
G
S
Z
I
J

BZc Clubartikelen

Wilt u er helemaal bijhoren? Bestel dan een **Bavaria Zeilclubwimpel**, een **BZc Cap**, een BZc-Imhoff **Neck Towel** (in rood of blauw) of **Stickers** met het **BZc**-logo zijn. De stickers hebben een transparante drager met blauwe of witte opdruk.

Een wimpel of een cap kost € 7,50 per stuk.
De stickers kosten € 1,- per stuk of 4 voor € 3,-.
De neck towels worden uw eigendom voor € 14,- (incl. verzendkosten)

De clubartikelen zijn te koop op de evenementen en workshops of door overmaking van het bedrag op onze postbank rekening 4498108 t.n.v. Bavaria Zeilclub Bussum onder vermelding van het aantal wimpels, caps of stickers (incl. kleur).



L.J. vd Velde Watersport b.v.

Kraanverhuur - Botenstalling - Watersportartikelen - Onderhoud

Herkingen

Marina

Jachthaven

aan de Grevelingen



Winkel met o.a.

Raymarine

Navman

Ronstan

Lewmar

Spinlock

International

de IJssel

3M

Webasto

Mariner buitenboordmotoren

Quicksilver rubberboten

Lodestar rubberboten

Dubarry

Helly Hansen

Imhoff

RW

Harken

Mat de Misaine

Armor Lux

en nog veel meer!!

Kraanverhuur



Botenstalling

Onderhoud
en reparatie.



zomer en winter
binnen en buiten

Watersportwinkel

Iedere maand
nieuwe
aanbiedingen!



Groenekruisweg 2a
3249 AG Herkingen

Tel.: 0187 - 66 92 56

Fax: 0187 - 66 97 28

E-mail: info@vandervelde-watersport.nl

Internet: www.vandervelde-watersport.nl



Onder bemanning of onderbemanning?

Een zeezeiler vertelde hoe hij ooit een belangrijke wedstrijd op zee won: hij had zich heel goed verdiept in de fijne kneepjes van het trimmen, had op zijn jacht een uitgebreide zeilgarderobe en "aan ieder touwtje een vent". Met deze alerte bemanning en goed gebruik van de omstandigheden was het gelukt om de wedstrijd te winnen.

De meesten van ons hoeven geen wedstrijden te winnen, maar we zijn eigenlijk wel constant bezig met op het scherp van de snede te varen. Veel stellen varen altijd met z'n tweeën en hebben een uitgekende, maar vaste taakverdeling tijdens het varen. In het uiterste geval komt voor barre tochten een gelegenheidsbemanning van vrienden aan boord die de boot naar een verre bestemming helpt brengen. Mevrouw komt met de auto naar het buitenland en de bemanning neemt de auto weer mee naar huis.

Voor de weekendjes, ook als de weersomstandigheden eens tegenzitten, vertrouwen we op onze routine. En meestal gaat het goed, daardoor zijn we er ook van overtuigd dat we het goed aanpakken.

Een rolwisseling is leuk en spannend om (weer) eens uit te proberen. Laat de navigatie eens

aan de ander over, dan geniet je samen meer.

Vrouwen sturen heel netjes en mannen staan hun mannetje op het voordek bij het invaren van de sluis.

Spreek eens door hoe u het zou aanpakken als uw partner uitgeschakeld raakt. Dat kan door allerlei oorzaken. Bij de KNRM hebben we wat dat betreft al heel wat narigheid zien langskomen: de schipper krijgt de giek tegen het hoofd, de schipper wordt (toch!) zeeziek, of raakt anderszins verwond en kan niet meer varen. De overgebleven bemanning (mevrouw en de jonge kinderen bijvoorbeeld) ziet geen kans de schipper te helpen en kan evenmin het schip varen.

Een reddingboot wordt tijdens acties door minstens drie personen gevaren. En dat is uiterst minimaal als er ook nog een opstapper wordt overgezet op een



te helpen jacht. Iedere opstapper van een KNRM-reddingboot is in staat om de boot naar de haven of het strand terug te brengen. Anders is zijn opleiding niet compleet. Dat betekent dat er tijdens het varen en vooral tijdens oefeningen voortdurend van rol wordt gewisseld. De redders realiseren zich maar al te goed dat een fout aan boord van een snelvarend schip onmiddellijk tot rampen kan leiden.

Kennis delen en elkaars rol overnemen is dienstig voor ieders veiligheid. Beschermt u uw partner door al het werk op uw eigen schoulers te nemen, dan kan uw partner nooit inzicht krijgen in de gang van zaken. Daar gaat de lol gauw af. Uw partner laat het al gauw helemaal aan u over om de boel op te knappen. Nog een paar jaar en u vaart alleen nog maar met uw vrienden, en dat was nu juist uw bedoeling niet...

Michelle Blaauw



De KNRM kan niet buiten uw steun!
Kijk op www.knrm.nl

L
A
N
G
S
Z
I
J



DSH TRADING | SOLIMAR

De zeilen, het kompas, het GPS; allemaal belangrijk. Maar aan het stuurwiel gebeurt het, daar voelt u wat uw boot doet. Het stuurwiel is uw connectie met de boot.

Zoals ieder onderdeel van uw boot heeft het stuursysteem onderhoud nodig. Niet alleen om de precisie van uw stuursysteem te behouden, maar ook om de algehele levensduur te verlengen. En dit komt weer ten goede aan de veiligheid; u moet altijd kunnen vertrouwen op u stuursysteem.

DSH trading heeft als importeur van Solimar een uitgebreid assortiment met vervangingsdelen zoals lagers, quadranten, kettingen en kabels. Op onze website www.dshtrading.nl vindt u welk Solimar stuursysteem op uw boot is gemonteerd. Tevens vindt u hier technische tekeningen en bestelnummers voor vervangingsdelen. Indien uw stuurkolom ouder is dan 10 jaar en een grondige revisie behoeft, is het in veel gevallen verstandiger om een nieuwe kolom aan te schaffen. Daarom willen wij de volgende aanbieding doen:

**Ruil nu uw oude stuurkolom in en ontvang
€ 150,00 korting op een nieuwe kolom !**

U betaald dan geen € 1015,- maar **€ 865,-** incl. 19% btw voor een 607/6 aluminium stuurkolom.

Solimar , Hamann Emission control, to! tecnologico originale leather, C.PLath compasses, Pressmair stainless steel gassprings, KiteShip kites

DSH trading, Zernikeweg 37, 3241 MG Middelharnis The Netherlands, T +31(0)187 486163, F +31(0)187 480895, info@dshtrading.nl, www.dshtrading.nl

Radars

Bijzonder

Was een groot aantal jaren geleden radar op een jacht iets bijzonders, tegenwoordig zie je veel meer op jachten gemonteerde radars. "Wat doet zo'n apparaat nu en is het voor mij van toepassing" horen we vele keren per jaar. In dit stuk zullen we ingaan op de werking van radar.

De principiële werking van een jachtradar is als volgt. Radar is een afkorting van RAdio Detection And Ranging. Er wordt een korte puls elektromagnetische energie uitgestuurd in de richting waarin de radar antenne kijkt.

De elektromagnetische puls plant zich met de snelheid van het licht voort en botst en reflecteert op een aanwezig object, bijvoorbeeld een boei.

De reflectie komt heel even later terug in de radarantenne. Door nu het tijdsinterval tussen de zendpuls en de reflectie te meten, wordt de afstand van de radar tot het object gemeten.

Dit proces wordt telkens herhaald. Per seconde worden er tussen de 350 en 7.000 metingen verricht, afhankelijk van het bereik waarop de radar is ingesteld. De radarantenne maakt elke 2,5 seconde een omwenteling, dus per omwenteling worden er 875 tot 17.500 metingen verricht. Zo wordt het radarbeeld opgebouwd, als het ware als een plaatje vanuit een helikopter, recht boven de radarantenne, met de radar als middelpunt.

Kalibreren

Belangrijk bij de plaatsing van de radar is dat deze gekalibreerd moet worden. Zowel de tijdsmeting als de "kijkrichting" moeten aan boord afgeregeld worden. Een boei die recht voor het schip ligt, moet immers ook op het radarbeeld recht vooruit (op 12.00

In een aantal artikelen vertelt Tijssen Elektro ons iets meer over de verschillende soorten apparatuur die we aan boord kunnen installeren. Dit keer gaat het over een erg nuttig apparaat voor als het zicht slecht is, de radar.

uur) terugkomen. De tijdsmeting kan gecontroleerd worden door naast een rechte kade te gaan liggen. De kade moet dan op het radarbeeld ook een rechte lijn geven. Is dat het geval, dan staat de tijdsmeting goed afgeregeld.

De aarde is rond

We moeten ons wel realiseren dat de aarde rond is en dat de radarstraling in een recht pad verloopt. Hierdoor ontstaat een zogenaamde radarhorizon. Dit is het effectieve bereik van de radar. Om het effectieve bereik te maximaliseren zou de radarantenne zo hoog mogelijk geplaatst moeten worden. Maar om een andere reden zou dat echter een foutief uitgangspunt zijn. De radarstraling wordt namelijk in een bundel met een verticale openingshoek van 25 graden uitgezonden. Dus als de radarantenne hoog geplaatst wordt, ontstaat er een "dode" cirkel om het schip, waar de radar niets kan "zien" omdat de straling over de objecten heen gaat.

Dit willen we natuurlijk voorkomen, omdat dichtbij zijnde objecten meer direct gevaar opleveren dan veraf gelegen objecten. Dit is de reden dat radarantennes relatief laag gemonteerd worden. Vaak ter hoogte van de eerste zaling, of zelfs op een paal op het achterschip.

Natuurkunde

De lengte van de radarantenne is bepalend voor de kwaliteit van het radarplaatje. Uit de natuurkunde is bekend dat als de radar antenne langer is, de uitgezonden bundel smaller is. Hoe smaller de bundel, des te beter worden objecten gescheiden weergegeven.

Uit de praktijk weten we dat 45 cm radarantennes een goed bruikbaar



beeld geven, zeker op korte afstanden. De 45 cm antenne zit dan veilig opgeborgen in een soort trommel (dome) waardoor vallen, touwen en zeilen niet verward kunnen raken met de draaiende antenne.

Bij het gebruik van de radar stelt deze zich automatisch in voor een aantal afstellingen. Zoals voor Gain (versterking), voor Tune (afstemming van de ontvanger op de zender) en voor Sea- en Rainclutter (onderdrukkers van reflecties door regen en golven).

Magnetron

Na het opwarmen van de magnetron ontstaat een radarbeeld welke wordt weergegeven op het scherm. Het schip vormt het middelpunt van het scherm. Alle reflecties om het schip heen worden dan weergegeven.

De moeilijkheid bij het gebruik van een radar is het interpreteren van het radarbeeld. Moderne radar/kaartplotters kunnen echter de elektronische kaart gelijktijdig met het radarbeeld weergeven, zodat het radarbeeld over de elektronische kaart gelegd wordt. Dit wordt Radar overlay genoemd. Een correct aangesloten en goed werkend elektronisch kompas is dan wel noodzakelijk.

Op deze manier van presenteren worden bewegende objecten die niet op de kaart staan goed weergegeven.

Laat u verder goed informeren over de toepassing van radar in uw eigen situatie.

Tijssen elektro

L
A
N
G
S
Z
I
J



Terugblik op de 24 uur van Medemblik

Jan Jongerius had al 13 keer de 24-uurs gevaren met diverse bemanning. Daarvan had hij de wedstrijd vier keer niet reglementair uitgevaren. Na acht jaar "droogstaan" begon het toch weer een beetje te kriebelen. Hij deed dit jaar, samen met Ben Brakel, weer mee en schreef dit verslag.



600 zeiljachten

Wat is er mooier dan 24 uur achter elkaar door te varen samen met rond de 600 zeiljachten! Als je daar ook het wedstrijdelement bij betreft is het echt een leuke uitdaging. De kunst is om zoveel mogelijk mijlen te maken binnen de grenzen van de vooraf bekende rakken. Deze rakken zijn door de organiserende "Vereniging van Kustzeilers" uitgezet met gebruikmaking van de al aanwezige boeien. Het vaargebied is het IJsselmeer, de Waddenzee en ook het noordelijke deel van de Noordzee. De startplaatsen zijn vooraf vastgesteld en kunnen naar eigen inzicht worden gekozen.

Tijdens onze zomervakantie, die we samen met onze vrienden Ben en Wietske hebben doorgebracht, hadden we het weer eens over onze 24-uurs ervaring. Ben en Witske bezitten een Bavaria 38 en hebben veel ervaring. Ben heeft ook diverse keren de 24-uur gezeild. "Ik heb eigenlijk wel weer eens zin om mee te doen!" was de aanleiding. Uiteindelijk hebben we besloten samen met Ben een duotocht te gaan varen. Deze keuze werd vooral om organisatorische redenen gekozen.

Ben en Wietske zouden hun boot in Medemblik "parkeren". Deze zou tijdens de 24-uurs dienst doen als onderkomen voor onze vrouwen Wietske en Louise. De dames waren niet zo geïnteresseerd om mee te gaan met een stelletje fanatieke kerels die zo nodig 24 uur rond de boeien van het IJsselmeer moeten varen.

Wij zouden met de Scorpius, een Bavaria 36, vanuit Hoorn starten voor de tocht. Zo hadden we na afloop van de tocht in Medemblik ieder ons eigen onderkomen. Verder hadden we de risico's van het duovaren afdoende afgewogen. Als het niet meer leuk is, kun je altijd nog stoppen!

Dag van de wedstrijd

Ben en Wietske lagen al in Medemblik en hadden de boot strategisch neergelegd. Vanaf hun boot konden zij de aankomst mooi volgen. Ik had een vrije dag genomen om zo lekker rustig de voorbereiding te kunnen treffen. Inkopen doen, lekker eten koken (hobby van de schipper) en de boot in orde maken waren zo de dagvulling.

In de loop van de middag zijn Louise en ik met de auto naar Medemblik gereden. Na de koffie heb ik Louise bij Wietske achter gelaten. Ben was er inmiddels helemaal klaar voor en "op naar Hoorn!". Dit natuurlijk niet nadat we op gepaste wijze afscheid hadden genomen van onze vrouwtjes. Met een enigszins bezorgde blik in hun ogen werden we uitgezwaaid. Onderweg van en naar Hoorn vielen er regelmatig pittige buien. Het zag er met al die zwarte luchten niet goed uit.

Eenmaal terug op de Scorpius in Hoorn werden de laatste weerberichten van de Navtex geplukt en geanalyseerd. Deze gaven wel meer hoop op brede opklaringen en afnemende buien. Tevens zou er een lekker windje van 4 Bft uit het NW gaan blazen en ook weer gaan afnemen.

Na een stevige maaltijd en na nog wat punten van aandacht te hebben doorgenomen, zijn we vertrokken naar de start. In onze thuishaven "De Karperskuyl" was nog een clublid dat had ingeschreven. Het was Marcel Butter met de Fast Four, een FF 35. Deze boot is volledig uitgerust voor wedstrijdvaren maar Marcel had ook voor de tocht ingeschreven. Wel had hij zijn complete wedstrijdbemanning aan boord! Volgens de ervaring tijdens clubwedstrijden is het een boot die moeilijk is bij te houden. We hadden in ieder geval onze tweede uitdaging!

De start

In de voorhaven van Hoorn draaiden al de nodige schepen rond. Deze waren duidelijk bezig om de startprocedure te volgen. Zo moet je volgens deze procedure contact maken met de mensen die de start





verzorgen. Daarbij moet je zorgen dat het deelnemersnummer en het brandende toplicht gezien worden. Pas nadat daar bevestiging van "goed" op gegeven is kan op de geplande tijd, 18.30 uur worden gestart.

Tocht Markermeer tot Enkhuizersluis

Na een mooie start ging het voor de wind naar de EA1 boei. Het eerste rak van de start naar de EA1 boei en het laatste rak van de WP6 boei naar de finish zijn verplichte rakken en mogen maar eenmaal worden gevaren. Alle andere rakken mogen tweemaal worden gevaren. Eenmaal onderweg, de spanning van de start was wat weggeëbd, was er tijd om eens achterom te kijken. Er was een aardige groep om 18.30 uur gestart en met de halfwinder konden wij ons in de kop van deze groep handhaven. Vanuit het westen kwamen ook de opklaringen opzetten en de beloofde wind was er. "Dat wordt lekker zeilen Ben". Ben was het daar helemaal mee eens. Bij de EA1 moest de halfwinder er af. De schijnbare wind zat tussen de 60 en 90 graden en met 16/20 knopen wind is het dan zeer onrustig varen zonder veel rendement. De volgende boei was de MN1-GZ2 bij Volendam. Deze strategie was om onder de hogerwal zoveel mogelijk halfwindse rakken te varen. Dan vaart de 36 het best en blijft de snelheid er lekker in.

Kleur op kleur

Inmiddels was er een wolk van zeilen vanuit het zuiden zichtbaar. Jachten die vanuit de Gouwee en van Muideren kwamen vermengden zich met de noordelijke starters. Zo werd het een gezellige boel met samenkomen bij de geplande boeien. Eenmaal in het donker, na een prachtige zonsondergang, was het goed uitkijken. Licht "kleur op kleur" varen en tijdig koers wijzigen werkt altijd wel goed. Ook een beetje extra ruimte bij de boei nemen geeft de nodige rust. Op 24 uur maakt die ene minuut ook niet veel uit! Wel vervelend is het dat er nog altijd schepen rondvaren die onjuiste verlichting voeren. Zelfs schepen die in het geheel geen verlichting voeren zijn we tegen gekomen. We gaan er maar van uit dat op het laatste moment het bolletje stuk is gegaan.

Verder was het tijdens de nacht fantastisch zeilen met een heldere sterrenhemel. Om 23.45 uur hadden we al 32 mijl gemaakt. Een mooi gemiddelde van 6.4. Wat opviel was dat tijdens het naderen van Enkhuizen de wind beduidend afnam. Dat deed ons besluiten om zolang mogelijk op het zuidelijk deel te blijven.

Uiteindelijk moest het er toch van komen en vanaf de OVD boei, die om 6.28 uur werd gerond, hebben we koers gezet naar de KG10 en de sluis. Voor de tussenliggende 11 mijl hadden we 2.17 nodig en dat nog met behulp van de halfwinder. Duidelijk een voorteken dat we de meeste wind wel gehad hadden. Na een lekker eitje met spek en verse koffie waren we weer helemaal fit en klaar voor de rest van de tocht. Dit ondanks het slaaptkort.

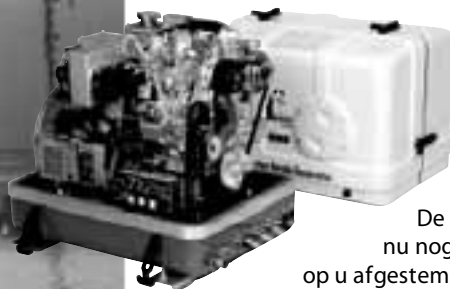




De ultieme combinatie op stroomgebied!

POWER CONCEPTS by BARCO®

Eindelijk: dé ultieme combinatie op stroomgebied. De Barco Panda Generatoren en de Victron Energy producten komen samen in de Barco Power Concepts pakketten. Voortaan heeft u altijd voldoende stroom aan boord. Zelfs het starten van een airconditioning is voor de Power Concepts van Barco geen probleem. U geeft aan wat u wilt en wij zorgen voor het juiste Power Concept.



De Power Concepts worden compleet geleverd. Van inlaat tot en met uitlaat en alles wat daar tussen zit. Inclusief bedieningspanelen, bekabeling en systeem monitoren. U bent dus niet meer afhankelijk van diverse leveranciers.



De prijs voor een Power Concept is misschien nu nog een vraagteken. Wilt u weten wat het op u afgestemde Power Concept kost? Bel of kom gerust bij ons langs. Wij geven u graag een demonstratie.



victron energy
BLUE POWER

De Paal 35 - 1351 JP Almere-Haven - Tel.: 036-5359700 - Fax: 036-5359740
www.victronenergy.com - E-mail: sales@victronenergy.com



BARCO® marine equipment
Numansdorp-Holland

J. van der Heydenstraat 3 - 3281 NE Numansdorp - Tel.: 0186-655010 - Fax: 0186-655040
www.barcomarine.nl - E-mail: info@barcomarine.nl

Naam	:	_____
Adres	:	_____
Telefoon	:	_____
Postcode	:	_____
Woonplaats	:	_____

Wanneer de grote logistieke dienstverleners u te weinig flexibiliteit en service bieden en de kleine specialistische dienstverleners u niet volledig kunnen helpen dan biedt Mov'on Logistics dé uitkomst!

Flexibele logistieke dienstverlening...

Mov'on Logistics beschikt over wereldwijd netwerk en eigen kantoren in Polen en Rusland. Door de juiste contacten bieden wij u de juiste prijs-kwaliteit- verhouding op het gebied van transport, vervoer en logistiek.

Kernactiviteiten:

- totale logistieke dienstverlening o.a.:
- douanedocumentatie;
- in-, op-, uit- en overslag van goederen;
- kennis en ervaring van de ontwikkelingen en mogelijkheden in onder meer Centraal en Oost-Europa;
- chemie (vervoer van gevaarlijke stoffen, vloeibaar en gas);
- erts en mineralen
- textiel en elektronica.

Mov'on Logistics BV - Postbus 171 - 3220 AD Hellevoetsluis - The Netherlands - Tel.: +31 (0) 181 - 390 770 - Fax: +31 (0) 181 - 329 229 - info@movon.nl - www.movon.nl

Door de sluis

Bij de KG10 boei was het gezellig druk. Met veel schepen met lichtweerzeilen voor de wind varende, was het een kleurrijk geheel. De sluis stond open en toen we nog maar net vast lagen ging de sluis dicht. Zodat we nauwelijks tijdverlies hadden.

Eenmaal door de sluis en op het noordelijk deel begon het gevecht pas echt om de boot op gang te houden. De keuze "waar gaan we naar toe?" was dan ook snel gemaakt. De kortst mogelijke route naar Medemblik! Als er onderweg wind komt dan zien we wel verder.



Incident met charterschip

Bij de KG boei, de eerste vanaf de sluis, waren we nog getuige van een opmerkelijk incident. Vanuit het Krabbersgat voer een grote charterboot, met alle denkbare zeilen op, recht naar de KG boei. Deze boei was omringd met schepen die met veel moeite de gang er in probeerden te houden.

"Hé Ben, doen er tegenwoordig ook charterschepen mee aan de 24 uren?" was mijn eerste reactie. "Moet je kijken wat daar bij die boei gaat gebeuren! Wat beweegt die schipper om naar die boei te varen waar zoveel duidelijk herkenbare wedstrijdschepen praktisch stil liggen?". Onverstoorbaar hield de charterboot zijn koers richting de boei. Veel gasten aan het dek van de charterboot keken het schouwspel belangstellend aan.

Eenmaal aangekomen bij de boei besloot de schipper uit nood de motor bij te zetten. Deze moest vol in zijn achteruit gezet worden om een zeiljacht, die niet van wijken wist, op een haar na vrij te varen. Vervolgens weer vol in de vooruit om tussen de rest van de schepen door te varen! Deze achterlatend met verbaasde bemanning waarbij er een aantal duidelijk maakten dat de schipper van de charterboot beter een andere koers had kunnen kiezen. Wij vroegen ons af wat voor verhaal de schipper aan zijn gasten zou vertellen.

Zero

De rest van de dag was het maar hard werken om elk zuchtje om te zetten in bootsnelheid. We hebben momenten meegemaakt dat alles op zero stond. De GPS, windmeter, snelheidsmeter, alles op zero, om gek van te worden! Ter hoogte van Andijk begon de bezorgdheid toe te slaan. Gaan we de finish nog wel op tijd halen? Zonder strafmijlen was onze finishtijd tussen 18.00 en 19.00 uur. Als we tussen 19.00 tot 20.00 uur zouden finishen dan met aftrek van stafmijlen.



Daarna is het over en uit. We hebben alle denkbare mogelijkheden benut om het zeil vol te houden. Vlaggenlijntjes als schoot voor de halfwinder, 2 aan elkaar gebonden pikhaken om naast de spinnakerboom de halfwinder omhoog te houden, zijn zo een paar voorbeelden. Ten overvloede wil ik nog vermelden dat alle gewilde of ongewilde "winden" direct het zeil in gingen, maar dat zal duidelijk zijn.

Uiteindelijk kwam aan dat gemartel een eind. Om 18.30 uur kropen we voorbij het finish schip en kon alle aan dekgesleepte troep worden opgeruimd.

Van finish naar Medemblik

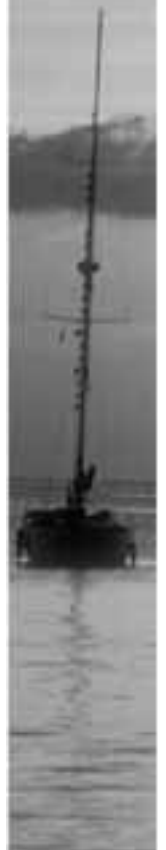
Nadat we hadden opgeruimd en de stootwillen uithingen was de ellende van de windstilte weer snel vergeten. Bij het binnenvaren van de haven begint het echte 24-uurs feest. Veel mensen op de wal die enthousiast staan te klappen. Ook Wietske en Louise waren blij dat we tijdig binnen waren. Deze stonden ons samen met een aantal vrienden luid toe te juichen.

In de voorhaven was nog een mooi plekje vrij. Zo lagen ook wij met uitzicht op de schepen die nog binnen moesten komen. Door al het werk om de boot op gang te houden was er onderweg geen tijd geweest om de lijst in te vullen.

Zo was er nog een belangrijke taak te doen. Zonder een goed ingevulde lijst in te leveren kom je ook op de uitslagenlijst niet voor. Toen het invullen achter de rug was, zijn we met een tevreden gevoel dat het aantal mijlen (99.4) eigenlijk wel meeviel, de lijst gaan inleveren. Na wat rondjes lopen en hier en daar ons oortje te luisteren leggen bleek dat veel gestarte schepen niet reglementair waren gefinished.

Het gebrek aan slaap begon ons parten te spelen. Ondanks het feestgedruis kwam aan deze dag een (te) vroeg einde. We konden terug kijken op een prachtige 24-uurs!

*Jan Jongerius
(met bemanning Ben Brakel)*



Zoek de verschillen...

Zeker bij helder weer is de Flevocentrale van verre te zien. De twee hoge schoorstenen zijn vanuit de polder maar ook vanaf het IJsselmeer markante herkenningspunten. Enige tijd geleden stond er een hoge kraan opgesteld bij de rechter schoorsteen. Zeker om een antenne monteren om het toenemende GSM gebruik voor te blijven?

Nee hoor, de schoorsteen is afgebroken. Het gebruik van elektriciteit neemt nog steeds toe en de oude eenheden worden daarom vervangen door modernere, gasgestookte, eenheden. Om de uitstoot van stikstofoxiden te beperken zijn andere rookgaskanalen noodzakelijk waarin uit de warme rookgassen stoom wordt opgewekt.

Dus geen paniek als u bij het navigeren de twee schoorstenen niet meer ziet staan, want de ene resterende schoorsteen is nog steeds de Flevocentrale! Natuurlijk zijn we benieuwd of er op kaart 1810, editie 2007, nog maar één schoorsteen getekend is.

Wilt u het naadje van de kous weten? Kijk dan op www.electrabel.nl. Op deze site staat ook een aantal leuke kleurplaten voor de kinderen (via de optie Zoeken even "kleurplaat" intoetsen en u vindt ze).

Ad Dupain - Aruba

V&S ZEILMAKERS



- sprayhoods, cabrioletkappen, zeilhuiken, enz...
- reparaties van jachtzeilen en kampeertenten
- stofferen van boot- en caravankussens
- nautische matrassen

1 Februariweg 2
3249 BK Herkingen
Leen Schipper & Gerda Verton

tel : 0187-669195
fax : 0187-669077
mob: 06-20607822

Zoektocht naar een nieuw zeil

Meerprijs

Vorig jaar kochten we onze nieuwe Bavaria 39, "Kokopelli". Voor wat betreft de opties die erop moesten komen, waren we er vlot uit. De meerprijs van € 5300 voor de HT-zeilen (Elvstrøm) vonden we echter erg hoog. Op de ingeruilde Bavaria 36 hadden we wel gekozen voor de optie HT-zeilen. Deze zeilen bevielen ons goed, maar de meerprijs was zo hoog dat het toch mogelijk zou moeten zijn om hiervoor een complete set te kopen.

Als we de standaardzeilen voor de 39 niet zouden nemen, leverde dit een korting op van € 700, wat we te weinig vonden. Uiteindelijk besloten we om het eerste jaar met de standaardzeilen te varen en gedurende de winter op jacht te gaan naar nieuwe zeilen. De standaardzeilen zouden we dan als reserve gaan gebruiken.

Hiswa

Op de "Hiswa te water" hebben we bij alle gerenommeerde zeilmakers verschillende offertes gevraagd voor een High Aspect fok en een grootzeil, zowel cross-cut als radiaal gesneden. De prijzen varieerden onderling niet veel, van € 5.100 (cross cut) tot € 7.900 (bi-radiaal). Met deze wetenschap zijn we op Internet gaan zoeken zowel in Europa, USA als in Azië.

De site van Rolly Tasker Sails vond ik een goed overzicht geven.

Helaas had ik het Internetadres niet opgeslagen, dus ben ik gaan zoeken met Google. Dit leverde een andere (Nederlandse) site op, www.sailselect.nl. Ook deze site gaf een goede indruk, dus hebben we informatie opgevraagd. Het is een nieuw bedrijf, dat de zeilen voor Tasker in de Benelux verkoopt met een levertijd van ongeveer zes weken.

Computerprogramma's

Aangezien er eigenlijk maar drie grote computerprogramma's zijn waarmee toerzeilen worden gemaakt en aangezien het gebruikte materiaal vergelijkbaar is met die van de Nederlandse zeilmakers, hebben we Sailselect gevraagd om een offerte te maken voor een complete set. Deze set moest bestaan uit een High Aspect fok met shape-tape en drie zeillatten (om de gewraakte komma in het achterlijk op latere leeftijd te voorkomen) en een grootzeil, waarvan de bovenste zeillat geheel doorgelat is en de overige bestaan uit lange verjongde latten.

De offerte van Sailselect kwam ver beneden de € 5.300, die als meerprijs voor HT zeilen geldt. Nieuwsgierig geworden, informeerden we naar de prijs van een tri-radiaal gesneden set. Ook dit bleef binnen het budget. In november werd het zeil aan boord opgemeten en precies zes weken later kon ik het pakket afhalen in Uitdam.

Proefvaarten

Bij de eerste proefvaarten stond het zeil er direct goed bij. Geen losse draden, een prima afgewerkt zeil dat zich goed laat trimmen. Een nadeel is de plaats van de bovenste zeillat. Deze zit iets te laag waardoor er bij het voor de wind varen een behoorlijke slinger in de lat ontstaat, omdat deze tegen het staand want aanloopt. Deze zeillat had ongeveer 20 cm hoger moeten zitten.

Dan rijst de vraag "is het zeil ook snel?". De eerste serieuze test werd het "Rondje Noord-Holland". Nadat we een goede start hadden met weinig wind over het Markermeer, trok de wind op het IJsselmeer wat aan en dus kon er optimaal gebruik worden gemaakt van de High Aspect fok. De boot begon steeds beter te lopen en in het kruisrak liepen we zelfs een Dehler 39 voorbij, wat de schipper van de Dehler de kreet ontlokte: "Verrek, da's een Bavaria!". De uitslag was wel een verrassing: tweede in de "volbemand SW (0.89) laag".

Het zeil heeft qua trim en prestaties ruim aan de verwachtingen voldaan. Het is wel even afwachten hoe het zeil zich de komende jaren houdt, maar ik ga er vanuit dat er minimaal vijf jaar optimaal mee gezield kan worden.

Bert Daniels
Kokopelli

L
A
N
G
S
Z
I
J



De Bavaria Jachtverzekering, kies ontspannen het ruime sop!

**NAUTICA
INSURANCE**

Pleasure in finance & insurance!

Adres Vuurtorenweg 17e
P.O. box 103, 8530 AC Lemmer
Tel. +31 (0)514 - 533 588
Fax +31 (0)514 - 533 805
E-mail info@nauticainsurance.nl
Internet www.nauticainsurance.nl



VOLVO XC90 OCEAN RACE

VOLVO
for life

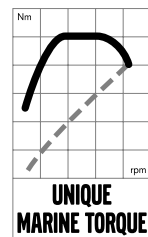
AUTOBEDRIJF VAN DER WULP OUD-BEIJERLAND B.V.

AUTOBEDRIJF VAN DER WULP SPIJKENISSE B.V.

ALBERT EINSTEINSTRAAAT 2
OUD-BEIJERLAND • TEL: 0186-573800
MISGOMSEWEG 3
(BEDRIJVENTERREIN MOLENWATERING)
SPIJKENISSE • TEL: 0181-611770
WWW.VANDERWULP.NL

D2-75 EEN NIEUWE NORM VOOR COMFORT AAN BOORD

De nieuwe Volvo Penta D2-75 scheepsdiesel levert een vermogen van 75 pk met een uitzonderlijk comfort. Het lage kruistoerental geeft een rustige loop met weinig trillingen en geringe uitlaatemissie. De compacte afmetingen staan garant voor een eenvoudige installatie en de 115 amp dynamo met ingebouwde laadsensor zorgt voor snel opladen van de accu voor de elektrische systemen aan boord. Deze motor stelt een nieuwe norm voor comfort aan boord van jachten.



**VOLVO
PENTA**

Alle informatie treft u aan op www.volvopenta.nl

Voor jachtservice en winterstalling op maat

Surf naar:

www.specialisten-in-watersport.nl

Jfb bv
Tsjalk 2 - 4
NL-8721 EN Warns
Tel. 0514 682238
Fax 0514 682592



Lid Hiswa



VERKOOPHAVEN IN WEMELDINGE (ZEELAND)
EN VERKOOP VANUIT UW EIGEN LIGPLAATS

Blaauwhof
Jachtmakelaardij

BEËDIGD JACHTMAKELAAR & TAXATEUR

Blaauwhof Jachtmakelaardij, Sluisplateau 30^F, 4424 BK Wemeldinge
Postbus 2057, 4460 MB Goes. Tel.: 0113-231666, Fax: 0113-217999
E-mail : info@blaauwhofjachtmakelaardij.nl
Internet : www.blaauwhofjachtmakelaardij.nl



Gestolen Bavaria

Onderstaand artikel is met toestemming overgenomen uit een politieblad

boven water door alerte politieman

De alertheid van een 'dienst waterpolitieman', gedegen en geduldig rechercheren en intensief samenwerken met zijn collega's en andere partners leidden onlangs tot de aanhouding van twee personen en de oplossing van meerdere zaken. Ello Kingma en Egbert ten Wolde, werkzaam bij de Waterpolitie Delfzijl, vertellen hoe ze deze zaak samen met een groep enthousiaste en bereidwillige mensen tot een goed einde brachten.

Door Gijs Tra

Eind januari merkte DWP-er Gerrit de Vries in de haven van Delfzijl een zeilvaartuig op dat er volgens hem vreemd bij lag. Het betrof een Bavaria 34, met daarachter twee rubberboten. Deze verdachte situatie gaf volgens Ello Kingma aanleiding tot nader onderzoek aan boord: "Aan de hand van het zogenaamde Hull Identification Number op de romp stelden wij vast dat het de "Laisser Faire" betrof. Deze boot bleek eind 2004 te zijn gestolen in Heeg. Een tweede registratienummer, het zeilnummer en de naam van het schip waren door de dader(s) verwijderd.

Buurtonderzoek en researchewerk

Via een buurtonderzoek kwamen we achter de naam van de persoon die de steiger verhuurt. Deze verklaarde alleen per e-mail contact te hebben gehad met de huurder, voor het laatst eind 2005. De huur werd per giro betaald, naar later bleek met gebruikmaking van een valse identiteit. Op ons verzoek stuurde de verhuurder een e-mail aan de huurder, waarin hij om contact verzocht. Na enige tijd reageerde de huurder, maar gaf geen informatie over zichzelf. Althans dit dacht hij of zij. Met behulp van de collega's van de Digitale Expertise bij de regiopolitie Groningen konden we namelijk het IP-adres achterhalen vanwaar de mail verstuurd was." Zo kwam de DWP aan de naam van een vrouw uit Groningen. Hierop verder rechercherend ontdekten Kingma en Ten Wolde dat zij bevriend was met een man uit Oldenzaal. Hij bleek in 2005 uit het bevolkingsregister te zijn uitgeschreven en beschikte sindsdien niet meer over een vaste woon- of verblijfplaats. Wel constateerden zij dat de man de nodige antecedenten op zijn naam had staan, waaronder vermogensdelicten. Voldoende aanleiding dus om meerdere personen te verhoren met betrekking tot de beide mogelijke verdachten. Zo stelden ze vast dat de man in 2004 en 2005 met een zeiljacht in de stad Groningen moest hebben gelegen.

Samenwerking

"Twee maanden later beschikten we over zoveel informatie dat we tot aanhouding en doorzoeking konden overgaan en het proces-verbaal en draaiboek voor de officier van justitie maken", vervolgt Ten Wolde. "De recherche van de regiopolitie Delfzijl had inmiddels toegezegd te zullen assisteren bij de zoeking en

verhoren. Voor cel- en verhooruimte konden we op hun bureau terecht. Vanaf het begin waren zij op de hoogte van de gang van zaken in het onderzoek en gaven zij de ligplaats van de Bavaria gepaste aandacht."

Op de ochtend van 3 april kwam op het Groningse politiebureau Rademarkt een heel gezelschap bijeen. Kingma en Ten Wolde ontmoetten er recherchecollega's uit Delfzijl, de Tactische Ambtenaar Recherche en Informatie Ambtenaar van de DWP-unit Waddenzee, die het hele onderzoek met raad en daad begeleidden, de officier van justitie, de rechter-commissaris en de griffier. Beide verdachten werden daarop aangehouden en aansluitend voor drie dagen in verzekering gesteld. Ten Wolde: "In samenwerking met de Technische Recherche doorzochten we de woning en het zeiljacht. Dit leverde wederom de nodige van diefstal afkomstige zaken op. Tevens troffen we in de woning een vuurwapen aan." In totaal brachten Kingma en Ten Wolde acht zaken in verband deze verdachten: de Bavaria 34, twee rubberboten, drie buitenboordmotoren, diverse navigatie apparatuur, scheepsonderdelen en kentekenplaten. De mannelijke verdachte verklaarde deze kentekenplaten te hebben gestolen om ze te gebruiken voor tanken zonder te betalen. De totale waarde van alle goederen ligt rond de 120.000 euro. Tevreden concludeert Kingma: „Los van de aanleiding was het bijzonder prettig om met een groep bereidwillige en enthousiaste mensen van verschillende diensten deze zaak tot een goed einde te brengen."





Van Uden-Reco Regatta 2006

Hans Geurtsen beloofde onze voorzitter Albert Rink in een onbewaakt ogenblik om eens een verhaal te schrijven over één van de wedstrijden die hij met zijn schip vaart. Hier zijn verslag.

Zeilmaatje

Ik werd vandaag, 13 september, gebeld door een zeilmaatje met de vraag waarom ik hem nog niet gevraagd had voor de Wintercup. Op dat moment realiseerde ik me pas dat het al weer midden september is en dat inderdaad de eerste wedstrijd in de (Grevelingen) Wintercup over een paar weken alweer gevaren gaat worden.

Tegelijk realiseer ik me dat ik Albert beloofd had om een keer een verslag te schrijven over één van de wedstrijden die wij met de Mov'on.nl, onze 38 Match, varen. Ik had hem zelfs beloofd om over de Van Uden-Reco Regatta te schrijven. Met het



schaamrood op mijn kaken zit ik nu dus achter de computer, beseffende dat 22 en 23 april alweer erg lang geleden is.

Vorig jaar, toen wij voor de eerste keer meededen, ook eind april, was het echt waanzinnig mooi weer. Iedereen had er dus weer erg veel zin in, temeer omdat ons de week ervoor door het KNMI prachtig mooi weer beloofd was. Dat zou helaas wat anders uitpakken, maar helemaal beroerd was het ook dit keer niet.

Geen hightech

Vooraf wil ik nog wel kwijt dat wij nu niet echt "tot het gaatje" zijn gegaan om de boot in wedstrijdconditie te krijgen. Er is wel gekozen voor Pentex zeilen, maar ook niet meer dan dat. Geen superdure hightech zeilen voor ons, het moet wel leuk blijven.

Wel hebben we een genua-2, groter moet je op de Match echt niet willen varen, en een high aspect, een magnifiek zeil dat vanaf wind 4-5 enorm veel hoogte geeft. Verder een genaker op een carbon boegspriet met company logo, het paradepaardje van de boot. Vraag er voor de grap Arjen van VDB maar eens naar. Waarschijnlijk ligt hij er dan wéér een weekje wakker van. En ten slotte hebben we een spinnaker.

Upwind-downwind

Tijdens de regatta wordt er zowel op zaterdag als op zondag drie keer een upwind-downwind baan ge-

Op de volgende 3 bladzijden treft u het aanmeldingsformulier voor de workshops, het inschrijfformulier voor de excursie naar de Bavariawerf in Giebelstadt en de Enquête 2006. Deze pagina's zitten in het hart van het blad zodat ze er gemakkelijk uit te nemen zijn.

Excursie Bavariawerf

Om alle leden een kans te geven aan deze unieke excursie deel te nemen zullen we voorrang geven aan leden die nog niet eerder mee zijn geweest. Aanmelden kan **UITSLUITEND** met het inschrijfformulier dat u op de volgende bladzijde aantreft. De aanmeldingen worden in volgorde van binnenkomst gehonoreerd. Deelname staat uitsluitend open voor leden en hun partner (het is dus niet de bedoeling dat u vrienden of familieleden inschrijft).

Kort programma overzicht

- Donderdag - Vertrek vanaf de verschillende opstapplaatsen (tijden bij benadering)
- Roelofarendsveen: 9:00 uur. Op het terrein van busonderneming Bovo tours, Veenderveld 57
- Utrecht: 9:45 uur. De opstapplaats in Utrecht is gemakkelijk met de trein bereikbaar. De bus staat aan de achterkant van het centraal station, vlakbij de uitgang Jaarbeursplein. Er is hier ook een parkeergarage maar je parkeert dan tegen een hoog tarief.
- Arnhem: 10:15 uur. Hotel van der Valk, Amsterdamseweg 505, vlakbij de kruising van A12 en A50.
- Aankomst om ongeveer 18:00 uur in Sommerhausen (nabij Giebelstadt) en inchecken in het Hotel Ritter Jörg, een leuk familiehotel (voor meer info www.ritter-joerg.de) of in een aangrenzend pension.
 - Het diner begint om ca 19:30.
- Vrijdag
- Ontbijt vanaf 8:00 in het Hotel of de dependance waar u heeft overnacht.
 - Om 8:45 uur instappen in de bus.
 - Aankomst Giebelstadt, ontvangst op de werf en groepsindeling.
 - Om ca. 9:30 start de rondleiding.
 - Aansluitend lunch in de kantine van de "botenfabriek".
 - We streven ernaar om rond 14:00 uur weer naar Nederland te vertrekken.

De kosten van de busreis en het bezoek aan de werf worden gesponsord door Holland Sailing. De kosten voor het diner op donderdagavond, logies en ontbijt komen voor eigen rekening, € 57,00 pp obv tweepersoons-kamer en € 67,00 pp obv éénpersoons-kamer (Exclusief de drankjes bij het diner. Deze rekent u zelf af). De lunch op vrijdag zal worden aangeboden door de werf.

Wilt u mee? Stuur dan het ingevulde inschrijfformulier zo snel mogelijk (via de post) naar: BZc secretariaat, Helenahoeve 11, 3451 TM Vleuten.

Workshops en winterevenementen

Op bladzijde 39 van deze Langszij staat het volledige winterprogramma. U kunt dit ook nog eens nalezen op onze website www.bavariaZeilclub.nl.

Winterbijeenkomst met o.a. de algemene ledenvergadering

De officiële uitnodiging en het inschrijfformulier voor de winterbijeenkomst en de ALV zal worden gepubliceerd in de volgende uitgave van Langszij (begin januari 2007)

Inschrijfformulier Excursie Bavaria Werf 16 en 17 november 2006

naam en voorletters van **alle** deelnemers

.....
.....
.....

adres en woonplaats

.....

scheepsnaam

..... GSM: 06 -

ik/wij slapen in

- ... tweepersoonskamer
- ... éénpersoonskamer(s)

eventueel dieet

.....

kies uw opstapplaats

- Roelofarendsveen - Bovo tours
- Utrecht - achterzijde centraal station
- Arnhem - Hotel van der Valk

Dit formulier zo snel mogelijk sturen naar: Secretariaat Bavaria Zeilclub, Helenahoeve 11, 3451 TM Vleuten
Inschrijven kan om genoemde reden alleen via de post.

Inschrijving workshops en winterevenementen.

naam en voorletters

.....

scheepsnaam

.....

Ik kom / wij komen met het opgegeven aantal personen naar de aangekruiste workshops
(workshop dieseltechniek maximaal 1 persoon)

- | aantal personen | | | |
|--------------------------|-------|---------------------|---|
| <input type="checkbox"/> | | 4 november 2006 | Workshop Communicatie en Navigatie - Zierikzee |
| <input type="checkbox"/> | | 25-26 november 2006 | Snertrace IJsselmeer - Andijk |
| <input type="checkbox"/> | | 9-10 december 2006 | Snertrace Zeeland - Zierikzee |
| <input type="checkbox"/> | | 16 december 2006 | Workshop EHBO voor aan boord - Muiderzand |
| <input type="checkbox"/> | | 13 januari 2007 | Workshop Elektrotechniek en KNRM - Maarssenbroek |
| <input type="checkbox"/> | 1 | 17 maart 2007 | Workshop Dieseltechniek door Volvo Penta - Workum |

Dit formulier sturen naar: Secretariaat Bavaria Zeilclub, Helenahoeve 11, 3451 TM Vleuten
U kunt zich ook inschrijven via onze website www.bavariaZeilclub.nl.

Enquête Bavaria Zeilclub 2006

Het ledenaantal stijgt gestaagen staat op moment op ruim 700. Dit is bijna het dubbele sinds de vorige enquête in december 2004. Als bestuur willen we in de toekomst nog beter rekening houden met uw wensen en ideeën. Daarom verzoeken we u vriendelijk onderstaande enquête in te vullen en voor 1 december te retourneren aan het secretariaat: Helenahoeve 11, 3451 TM te Vleuten. De enquête kan ook op onze website www.BavariaZeilclub.nl worden ingevuld. Wij bedanken u bij voorbaat voor uw medewerking.

Naam			
Adres			
Scheepsnaam		Thuishaven	

A Elke zich zelf respecterende club of vereniging beschikt over een clubblad. Iedere zeiler maakt zo nu en dan wat mee en weet daar tijdens de borrel uitvoerig over te vertellen. Sommige van ons (en dat zijn er hopelijk meer dan we denken) bezitten het talent dergelijke verhalen toe te vertrouwen aan het papier.

1	Leest u het clubblad Langszij	altijd <input type="checkbox"/>	soms <input type="checkbox"/>	nooit <input type="checkbox"/>
2	Wat is uw algemeen rapportcijfer over Langzij (1=slecht , 10=uitstekend)		
3	Wat vindt u van het aantal...	te veel <input type="checkbox"/>	goed <input type="checkbox"/>	te weinig <input type="checkbox"/>
	a. clubgerichte artikelen (bijvoorbeeld verslagen over evenementen, workshops, etc.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	b. algemene artikelen (bijvoorbeeld reisverslagen)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	c. informatieve / technische artikelen in Langszij (bijvoorbeeld manoeuvreertips, tuigage, KNMR tips)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	d. artikelen gericht op de kinderen (Jeugdbabbels)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4	Wat vindt u van de verschijningsfrequentie (3x per jaar) van Langszij	te hoog <input type="checkbox"/>	goed <input type="checkbox"/>	te laag <input type="checkbox"/>
5	Bent u bereid zo af en toe eens een artikeltje voor Langszij te schrijven?	regelmatig <input type="checkbox"/>	soms <input type="checkbox"/>	nooit <input type="checkbox"/>
6	Als u geen bijdrage wilt of kunt leveren, wat is daarvoor de reden	<input type="checkbox"/>		
	a. ik heb er geen tijd voor	<input type="checkbox"/>		
	b. ik heb er geen behoefte aan	<input type="checkbox"/>		
	c. ik heb te weinig schrijfvaardigheid	<input type="checkbox"/>		
7	Hebt u verder nog suggesties voor de Langszij			
			
			

B Wanneer iedereen met enige regelmaat aan de (natte) evenementen wil deelnemen zal het aantal te organiseren evenementen moeten toenemen omdat het erg moeilijk is het aantal deelnemers per evenement eenvoudig te vergroten. Het is bijvoorbeeld bijna onmogelijk om met meer dan 40 à 60 schepen een plek in een haven te vinden en de plaatsen waar je gezellig met meer dan 150 personen kunt eten zijn beperkt. Daarom de volgende vragen...

8	Bent u voorstander van het jaarlijks blijven organiseren van het Hemelvaart en pinksterweekend?	nee <input type="checkbox"/>	geen mening <input type="checkbox"/>	ja <input type="checkbox"/>
9	Zo ja, bent u bereid aan de organisatie hiervan uw medewerking te verlenen?	ja <input type="checkbox"/>		nee <input type="checkbox"/>
10	Wanneer u deelneemt aan een van de evenementen, vindt u dan dat er ook iets voor kinderen zou moeten worden georganiseerd?	nee <input type="checkbox"/>	geen mening <input type="checkbox"/>	ja <input type="checkbox"/>
11	Wanneer u kinderen heeft, wat is dan de leeftijd van het jongste en oudste kind dat regelmatig met u meevaart (tot 16 jaar)	jongste	oudste	
12	Wilt u deelnemen aan één of meerdere onderlinge regionale (vriendschappelijke) wedstrijden per seizoen?	geen <input type="checkbox"/>	één <input type="checkbox"/>	meerdere <input type="checkbox"/>
13	Zo ja, bent u bereid deze mede te helpen organiseren?	ja <input type="checkbox"/>		nee <input type="checkbox"/>
14	Bent u geïnteresseerd in deelname aan gezamenlijke toertochten binnen Nederland?	ja <input type="checkbox"/>		nee <input type="checkbox"/>
15	Zo ja, bent u bereid deze mede te helpen organiseren?	ja <input type="checkbox"/>		nee <input type="checkbox"/>
16	Bent u geïnteresseerd in deelname aan gezamenlijke toertochten naar het buitenland?	ja <input type="checkbox"/>		nee <input type="checkbox"/>
17	Zo ja, bent u bereid deze mede te helpen organiseren?	ja <input type="checkbox"/>		nee <input type="checkbox"/>

zeild. Bij dit soort banen zijn de rakken lekker simpel, in principe kruis je naar de benedenboei en kom je voor de wind weer terug. Afhankelijk van de windsterkte maak je dat rondje een keer of drie, vier.

Zeil handling en tactiek zijn essentieel bij dit soort wedstrijden. Zeil handling omdat je een aantal keren moet zorgen dat je perfect getimed de spinnaker hebt staan en hem er ook weer af hebt. Echt teamwork dus. En tactiek omdat je, als je in de vuile wind van je voorligger zit, goed op moet letten wanneer je er tussen uit klapt, waar de wind zit en hoe je het beste de benedenboei aan kunt lopen.

Een voordeel is ook, in tegenstelling tot de wedstrijden waarbij je maar één keer een rondje rond de boeien vaart, dat je een gemaakte fout met de volgende wedstrijd weer goed kunt maken. Wat mij met name erg aantrekt, is dat het niet van die lange wedstrijden zijn. Je kunt lekker kort maar krachtig vlammen waarna je weer even rust hebt.

Verwachtingen

Omdat we in de editie 2005-2006 van de Wintercup op de Grevelingen in de ORC-1 op de derde plaats waren geëindigd, waren onze verwachtingen nogal hoog gespannen voor deze wedstrijd. Maar daar waren we snel van genezen.

Vanuit de haven (Stellendam) het water opkomende dachten we serieus dat we ons vergist hadden. Niets dan superbotten, hightech zeilen, het duurste van het duurste. Eén van de bemanningsleden, we varen met zeven of acht man, zei nog lachend: "kijk dan, er zijn er maar drie, wij en twee anderen, met 'schone' zeilen, de rest is allemaal zwart of bruin!".

Varende naar de eerste start kwamen we tot de ontdekking dat we ons niet vergisten en dat dit wel eens twee heel moeilijke dagen zouden kunnen gaan worden. Nou zitten we ook weer niet flauw in elkaar dus we hebben er maar het beste van gemaakt. Onze lol bestond eruit om dan in ieder geval zo strak mogelijk te starten en het de dure jongens zo lang mogelijk moeilijk te maken.

Gefrustreerde Dehler

Ik kan u vertellen dat we daar heel wat plezier mee hebben gehad. De frustratie op de gezichten van de bemanning van

een brandnieuwe Dehler 47 (de stukken verpakking zaten er letterlijk nog aan) waar we na de start door wat handigheidjes gewoon van weg waren gelopen, vergoedde veel. Zeker omdat ze tot halverwege de wedstrijd nodig hadden om ons weer bij te halen.

Maar helaas moesten we het opnemen tegen die Dehler 47, een Salona 40, een Salona 45, een J-39, een 38 Match met carbon mast plus dito zeilen en een Rocket 31 met een handicap om jaloers op te worden. Dat maakte het ons, samen met het wat lichte weer, onmogelijk om goed te presteren. Geef ons maar windkracht vijf, dat zit er tenminste gang in die bak!

Genoten

Een 9e, 8e, 10e, 10e, 7e en 8e plaats in een veld van twaalf schepen waren ons deel. Niet om over naar huis te schrijven. Maar dat gaf niets, want we hebben twee dagen fantastisch kunnen zeilen, af en toe aan een biertje genipt en vooral GENOTEN.

En daar ging het tenslotte om. Dat ik vervolgens een weekje later de boot in het mooiste weer van de wereld samen met mijn dochter en de vriend van de Bavaria 36 met boegschroef weer terug naar Port Zélande mocht varen was vanzelfsprekend. Zoals de Engelsen zo mooi zeggen: "the icing on the cake".

Nu terug naar de werkelijkheid, als de donder de boot inschrijven voor de wintercup en gauw nog een paar dagen afspreken om te trainen. Daar schrijf ik ook nog wel eens een verslagje over.

*Hans Geurtsen
Mov'on.nl*





Vacature



Afgelopen Pinksterweekend heeft Popke Schaap, één van de leden van het eerste uur, aangegeven zijn vrijwillige ambt als wedstrijdleider binnen onze club neer te zullen leggen. Na vele jaren trouwe dienst wil hij nu onbezorgd gaan genieten van de komende clubweekenden. Popke heeft in al die jaren de wedstrijdbanen voor de Pinksterweekenden uitgezet. Daarnaast beheerde hij het uiterst geheime bestand met de SW-BZc (SW ratings ten behoeve van onderlinge wedstrijden van de Bavaria Zeilclub). We bedanken Popke uiteraard van harte voor zijn tomeloze inzet.

De BavariaZeilclub is nu op zoek naar een

Enthousiaste wedstrijdleider m/v

De volgende activiteiten behoren tot het takenpakket van de nieuwe wedstrijdleider:

- beheren en bijstellen van de BZc SW ratings
- (verlenen van assistentie bij het) uitzetten van wedstrijdbanen voor de natte evenementen
- minimaal eenmaal per jaar deelnemen aan één van de natte evenementen
- leiding geven aan het vaststellen van de uitslagen van het betreffende evenement
- (mede) uitreiken van de prijzen tijdens het betreffende evenement

Voor deze belangrijke rol binnen onze club gelden de volgende functie-eisen:

- affiniteit met het zeilen van vriendschappelijke wedstrijden in clubverband
- in staat om zelfstandig vertrouwelijke, en dynamische, gegevens (SW-BZc) te beheren
- nauwkeurig en standvastig bij het bepalen van wedstrijduitslagen
- ongevoelig voor (tot nog toe overigens niet voorgekomen) protesten

De nieuwe wedstrijdleider springt niet gelijk in het diepe, maar zal worden ingewijd in de fijne kneepjes van het vak door Popke Schaap. Daarbij zullen tevens de geheime formules voor de bepaling van de SW-BZc aan de nieuwe wedstrijdleider worden overgedragen.

Heb je interesse in deze vrijwilligers job of wil je meer informatie, neem dan contact op met een van de bestuursleden van de BavariaZeilclub.



NAUTICA FINANCE

Pleasure in finance & insurance!

Adres Vuurtorenweg 17e
P.O. box 103, 8530 AC Lemmer
Tel. +31 (0)514 - 533 588
Fax +31 (0)514 - 533 805
E-mail info@nauticafinance.nl
Internet www.nauticafinance.nl

De Bavaria Jachthypotheek, voor uw drijvend vermogen!

(Zeer) weinig wind



Maarten Osse deed mee aan diverse wedstrijden en kwam tot de conclusie dat het in ons fraaie landje echt niet altijd waait.

Uitslapen

Dit jaar hebben we mee gedaan aan de Ht-race, het rondje Noord-Holland en de 24-uurs tocht. De Ht-race was voor de 17e of 18e keer. Na 14 keer weer in klasse 5 in plaats van in klasse 3 (met ons vorige, gemeten, schip). We mochten bovendien een uur later starten dus eindelijk een keer uitslapen want de dag van aankomst (woensdag) is altijd een dag van weerzien en gezelligheid tot in de kleine uurtjes. Er zaten twaalf man in de kuip van onze Bavaria 42!

Bij de start aangekomen was het dobberen geblazen. Hoewel, geblazen? Nadat we een tijdje rond de startlijn hadden gedobberd werd de wedstrijd afgeblazen! Dat heb ik in al die jaren nog niet vaak meegemaakt! Slechts één keer en toen zijn we de volgende dag op en neer gegaan naar Terschelling.

Enfin, afgeblazen dus. Wie schetst onze verbazing? Op een handvol boten na laat iedereen de zeilen zakken en gaat als een speer op

weg naar het waddeneiland Terschelling!

Boeien halen in

Het was prachtig weer dus wij hebben gezeild tot de boeien ons inhaalden en dat met een boot of vijf. Fantastisch. Een wedstrijdje wie het eerst de zeilen zou laten zakken. De volgende dag met een lekker windje, bezeild, konden we het grootste stuk spinnakeren en gingen we als tweede over de meet, na een trimaran. Op handicap zag het er natuurlijk anders uit, maar toch...kicken!

Het Rondje Noord-Holland heb ik met een Dehler 39 meegevaren, maar ook die strijd werd geteisterd door perioden met zeer weinig wind. Het begon al bij de start, dus wij hadden het idee dat we Enkhuizen niet eens zouden halen. Deze wedstrijd gaat van Muiden via Enkhuizen en Kornwerderzand langs Texel naar IJmuiden.

Na Enkhuizen werd het beter tot 's nachts op het wad waar we weer

wedstrijdjes mochten uitvechten met andere schepen en boeien. Kruisen met weinig of geen wind en stroom tegen.

Knokken

Maar na opgaand water komt altijd weer opgaand water. Daarmee kwam ook weer wind en werden we langs Texel de zee op gespoeld. Ongeveer 5 mijl van de finish hield de wind er opnieuw mee op en kregen we weer stroom tegen. In het zicht van de haven en dan nog 4 uur knokken. Voor de boten die na ons kwamen was het echt een drama!

De 24-uurs met onze Bavaria 42 kenmerkte zich door prachtig weer en een wind bij de start van 4 á 5 Beaufort. We zijn onder vol tuig scherp aan de wind gestart vanuit Lelystad. Bij de eerste boei hadden we al onze medestanders achter ons gelaten en doken een fabelachtige nacht in. Ik heb alleen in Zuid-Afrika eerder zoveel sterren gezien. Glashelder!

Snelheden

Het ging allemaal voorspoedig. We waren alleen in de verkeerde hoek gestart voor spinnakerrakken. Totdat om 10 uur 's morgens de wind weer eens wegviel. En niet meer terugkwam. Door stom toeval waren we niet zo ver van Medemblik en de finish. Maar met "snelheden" van 0,1 tot 0,3 knoop heb je héél véél tijd nodig voor een paar mijl.

We zagen wel pikzwarte wolken en waterhozen boven land maar er kwam géén wind uit. We zijn binnen de tijd gefinished met 115 mijl op de klok maar die waren bijna helemaal in de eerste 14 uur gemaakt. Iedereen die 's morgens in de buurt van Urk of op het wad zat was doodongelukkig en velen zijn helaas niet gefinished. En wéér was de wind spelbreker. Je moet het maar nemen zoals het komt. We doen vast mee aan de Snertrace en als het dan nog niet waait....

*Maarten Osse
Catharina*

L
A
N
G
S
Z
I
J



Deens eiland paradijsje voor korte afstandzeilers

BORNHOLM HET EILAND VAN DE TEGENSTELLINGEN

Enthousiast gemaakt door zeilvrienden die daar al 10 dagen vertoefden, kwamen wij deze zomer tijdens onze reis naar de Oostzee, op Bornholm terecht. Iets wat we helemaal niet van plan waren, maar dat kan zomaar gebeuren als je je grenzen verlegt!



De Rondkerk in Østerlars is zeker een fietstochtje waard. Beeldschoon!

De vele leuke havens aan de oost- en westkust op dit eiland liggen vaak op anderhalf tot twee uur varen afstand van elkaar. Een rustige haven vinden bij oost- of westenwind is dus niet moeilijk en dat maakt Bornholm aantrekkelijk voor vakantievierende zeilers. Wij deden Bornholm aan in dagtochten, na bezoek aan diverse Deense eilanden/havens, Kopenhagen en de zuidkust van Zweden. Als je in dagtochten koers wil zetten naar Bornholm is het, gelet op de overheersende westen winden, toch handiger om vanaf de Kielerbocht eerst via de Duitse kusthavens te varen.

Deense methode

Het eiland was helemaal niet zo bekend bij ons en we vroegen ons af waarom dat zo is. Eigenlijk ontzettend jammer, want het is er erg leuk. Als je er eenmaal bent, is de PR heel goed en verzorgd. Je krijgt meteen een informatieve algemene folder en elke week geeft

de VVV een uitgebreide activiteitenkalender uit. In het Deens en Duits, want bij de Duitse zeilers is dit eiland wel bekend. Het is goed dat je je even verdiept in de activiteiten, leerden wij. Want tijdens het Jazzweekje is het geweldig in Allinge en in de periode van een WK-Regatta moet je juist niet in Swaneke zijn. Dan ligt de binnenhaven vol en is er alleen in de buitenhaven plaats. Daar lig je vanwege de deining niet erg rustig. De dagen dat we er vertoefden maakten we kennis met wat men de "Deense methode" noemde, namelijk vroeg vertrekken maar ook weer vroeg (tussen 11.00 en 12.00 uur) aankomen in de volgende haven om maar een goede ligplaats te krijgen.

Het bijbootje

De Denen noemen het eiland 'Het bijbootje', en daar kunnen wij ons iets bij voorstellen. Bornholm ligt namelijk ver weg van Denemarken, midden in de Oostzee. Het heeft

ook een ander klimaat dan Denemarken. Andere tegenstellingen vind je bijvoorbeeld in de prachtige witte zandstranden met hoge duinen, mooie bossen met (nu uitgedroogde watervallen) maar ook steile rotskusten. Met zijn 588 km² is Bornholm het vijfde eiland in grootte van Denemarken. Het ligt 135 km van de dichtstbijzijnde Deense plaats Mons Klint (met zijn prachtige krijtrotsen) maar slechts 37 km onder de Zweedse zuidkust en 88 km van Duitsland (Rügen).

Haringen en nog eens haringen

Voor wie op pad wil, is er veel te zien en te beleven. Een vondst zijn de visrokerijen, waar je voor relatief weinig Deense Kronen je bord vol kan scheppen met op verschillende manieren gemarineerde en gerookte haringen (en ook nog andere gerookte vissoorten). Een pilsje erbij en klaar. Helemaal niet duur! Met de fiets ben je al

gauw in het binnenland met indrukwekkende korenvelden. We genoten van een prachtig glooiend en heerlijk geurend landschap. Hoewel het bloedheet was, zo'n 30 graden, hebben we toen ook de beeldschone Rondkerk in Østerlars bezocht. Verder zijn er veel galerieën, keramiekwerkplaatsen, ruïnes en voor de liefhebbers ook vier golfbanen.

Stapelen!

De haventjes die wij bezochten, Swaneke, Gudhjem en Allinge, zijn pittoresk, authentiek en klein. Er is in het hoogseizoen feitelijk te weinig ruimte. De kommetjes zijn niet gebouwd op de hedendaagse jachten, dus is het stapelen! Er is de laatste jaren weinig veranderd, kijk dus niet gek op van slechts één watertappunt, dat als je pech hebt aan de overkant van de haven ligt. Van je ligplaats weggaan doet niemand, want dan ben je je ligplaats kwijt. In die hitte zagen we inventieve Zweden met jerrycans water sjouwen, een doormidden gesneden colafles diende als

trechter!

Klimmen en zwemmen

Kortom, het eiland Bornholm is zeker een bezoek waard. Wij hadden te kort tijd. we hebben nog lang niet alles gezien. We hadden veel geluk met het mooie weer deze zomer. Dat maakte ook zwempartijen aantrekkelijk. Na een klimpartij over de rotsen kan je in Gudhjem heerlijk zwemmen

in helder zeewater. Dat doet iedereen dan ook, van jong tot oud. Met een klein fietstochtje lig je overigens ook zo op een prachtig zandstrand. Wat wil een mens nog meer??

*Bernard Korving &
Marianne Schot
Memories*



Het is stapelen in het haventje van Gudhjem, maar super gezellig

DVD van het Pinksterweekend 2006

Zoals de deelnemers aan het Pinksterweekend zullen weten, hebben Peter en Wilma Steingröver gedurende dat weekend video-opnamen gemaakt. Dit heeft geresulteerd in een werkelijk prachtige DVD. Het is meer dan de moeite waard om deze als deelnemer in je bezit te hebben, maar ook leden die (nog) niet hebben deelgenomen aan een dergelijk clubevenement kan ik de DVD zeker aanbevelen. Hiermee kun je een beetje de sfeer proeven, welke er binnen onze club aanwezig is!

Dus aarzel niet, maar bestel deze DVD!

Albert Rink



De speelduur van de DVD is circa 25 minuten.

De kosten zijn €15 (inclusief de verpakking, verzendkosten en de BTW).

Bestellen: maak € 15,- over op rekeningnummer 19.52.30.108, t.n.v. Quasar BV, Almere. Vermeld als omschrijving "DVD BZc", plus je naam en scheepsnaam.

De DVD wordt binnen enkele weken toegestuurd naar het adres zoals dat in de ledenlijst op de BZc website staat (zie onder Clubhaven).



veelzijdig professioneel met schepen



~ Motoren

~ Elektra



~ Boegschroeven



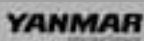
~ Elektronica

~ Reparatie en onderhoud



~ Watersportwinkel

~ Kledingwinkel



IJmeerdijk 12 Almere • T 036 - 536 78 74 • info@shipshape.nl • www.shipshape.nl

Stockholm bound

Willy en Ben zijn nu beiden pensionado's. Zij konden deze zomer dus uitgebreid profiteren van hun liefde voor de watersport met hun Bavaria 37. Enthousiast gemaakt door zeilvrienden voeren ze op 19 juni 2006 de haven van Lemmer uit. Het ultieme doel was Stockholm, mits de weergoden hen gunstig gezind zouden zijn. Het werd een prachtige zeiltocht langs de Oost-Zweedse kust van totaal 1725 mijl met veel zon, heerlijke temperaturen en heel vaak goede wind. Het boek "Vaarwijzer voor de Oostzee en Scandinavië" van René Vleut is veelvuldig geraadpleegd. Zij hebben veel van de beschreven routes gevolgd en bereikten Stockholm na 3.5 week. Ze voeren via de Duitse Bocht door het Noord-Oostzeekanaal (Kielerkanaal) naar de Oostzee. Willy doet verslag.



De beschrijving van onze tocht begin ik in onze eerste haven in de Oostzee, Laboe in het Kielerfjord. Dit is een prachtige nieuwe haven met dito toiletgebouw en draadloos internet. We zijn vanuit Laboe heerlijk zeilend vertrokken naar Heiligenhafen. Ook een grote, goed voorziene, jachthaven met vooraan een apart deel voor gasten. Heiligenhafen stad is ongeveer Volendam, veel dagtoeristen, veel viskramen en 's avonds is iedereen weg. Vervolgens zijn we naar de haven van Gedser gevaren in het uiterste zuiden van Denemarken op het eiland Falster. Geen mooie haven, saai, maar strategisch liggend en hierdoor komen er veel passanten. Eén daarvan speelde 's avonds even op zijn accordeon; de wolken verdwenen meteen. Kortom een prachtige avond in de zon op het achterdek. Daarna zijn we naar Gislovs Läge aan de Zweedse zuidkust gevaren, het werd een lange dag zonder wind. Enkele tuimelaartjes (dolfijnen) brachten afwisseling. Gelukkig was er de dag erna wel wind en zijn we naar Ystad gezeild. De stad van de detectiveschrijver Henning Mankell, die deze mooie historische plaats en omgeving sfeervol beschrijft in zijn boeken.

De haven is goed voorzien, inclusief onbeperkt internet en sauna. We genoten van een wolkenloze lucht met een heerlijke temperatuur van zo'n 23 graden.

De oostkust!

De wind zit de dag erna in een betere richting en het doel is Simrishamn, de eerste haven aan de oostkust. Een prima haven bij een mooi stadje en mooie omgeving. We hebben langs de kust gefietst op een speciaal fietspad. Een prachtige route in een licht glooiend landschap. De andere dag nam de wind later toe en draaide in de goede richting, zodat we het strategisch liggende Utklippan zeilend bereikten. Dit zijn twee zeer kleine eilandjes, vergelijkbaar met het park in onze woonwijk. Alleen een kiosk, een latrine, een havenmeester en een vuurtoren. De kiosk kan 's morgens vers brood leveren. De havenmeester zag eruit als een boswachter met een strooien hoed. Hij moest van het éne eiland naar het andere roeien en daaruit bleek dat het toch een boswachter was, want roeien kan hij niet. We genieten van het buitengewoon fraaie weer, een wolkenloze hemel, 25 graden en zelfs 's avonds zitten we om

tien uur nog in de korte broek op het achterdek.

Haak voor hekboei

De volgende havenplaats was de stad Kalmar. Een prachtige binnenstad, een zeer in het oog springend kasteel en een goed voorziene haven en watersportwinkel. Deze winkel was nodig voor de aanschaf van een (meerboei)haak om gemakkelijk te kunnen aanmeren aan een hekboei, want in vrijwel iedere haven in Zweden moet je aanmeren aan hekboeien en met zo'n haak gaat het gemakkelijk. De volgende stap was Byxelkrok op het eiland Öland. Geen havenplaats om te blijven! Daarom zijn we de volgende dag meteen overgevaren naar het eiland Gotland, een groot eiland midden in de Oostzee. We vonden een prachtig plekje in de haven vlak aan de boulevard, waar het allemaal gebeurt. Met het achterdek als privé-terras hebben we veel te kijken. Door de Zweden wordt Gotland het "Majorca van Zweden" genoemd vanwege het zomerse weer. Dat blijkt ook wel, want in de prachtige oude Hanzestad Visby zijn vele restaurants met grote buitenterrassen in prachtige tuinen. We genoten van





de fraaie binnenstad en hadden geen last van de harde wind die dag. De internetverbinding van de nabij gelegen school was beter dan die van de haven zelf en is dus veelvuldig gebruikt.

Lopend windje

Zoals René Vleut in zijn "Vaarwijzer voor de Oostzee" schrijft, is het mogelijk met een "lopend windje" in één dag naar het begin van de scheren van Stockholm te varen. We zijn 's morgens rond half vier vertrokken bij volledig daglicht, profiterend van zo'n "lopend windje". Eerst stond er een onverwachte wind uit het noordoosten. Gelukkig draaide de wind in de loop van de dag steeds verder, zodat we rustiger konden zeilen. Het was een lange oversteeek, waarbij we een enkele zeilboot zagen of een grote veerboot, maar het grootste deel van de dag zagen we alleen maar horizon, verder niks. De wind was al met al zeer gunstig, want we zeilden de hele dag met een flinke snelheid en om kwart voor zeven 's avonds legden we aan in de haven van Nynashamn met onze haak. Een dagje van 79 mijl.

De Zweedse scheren

Nynashamn is een klein nietszeggend havenplaatsje, maar het biedt een eerste kennismaking met de Zweedse scheren. Scheren zijn allemaal met bos begroeide eilanden in zee van heel klein tot bewoond met een enkel huis of meerdere huizen. Ze zijn heuvelachtig met

veel baaien en andere plaatsen om te ankeren. Je geniet dus van steeds weer een ander landschap. De havenplaats Nynashamn was niks, maar het uitzicht fantastisch. De volgende etappe was verder richting Stockholm en deze tocht ging helemaal door de scheren. Het was net of je steeds tussen lage heuvels voer en dan was het water weer breed of soms ook heel smal. We konden niet alles zeilen, vanwege de krommingen die we soms moesten nemen. Het laatste stuk was min of meer door de buitenwijken van Stockholm en werd steeds mooier. Het doel was Wasahamner bij het Vasamuseum, maar per abuis legden we een haven eerder aan, n.l. Navishammen. Achteraf een rustiger gelegen haven die goed is afgesloten met een hek met nummerslot en niet te vergeten, onbeperkt internet. De haven ligt ook aan de rand van het centrum van Stockholm met de stadsbus en oude tram voor de poort. Er liggen nog twee Nederlandse echtparen in de haven en voor het overige zijn het vooral Zweden (hoofdseizoen), Finnen, Duitsers, Engelsen en zelfs een Amerikaans echtpaar.

Wereldstad Stockholm

We hebben kennism gemaakt met Stockholm en zijn er vijf dagen gebleven. Een prachtige en vooral zeer grote wereldstad op vele eilanden. En voor de vrouwen, prachtige winkels van alle grote couturiers, zoals Lagerfeld, Gucci, Armani en op iedere hoek Hennes & Maurits. Ook luxe warenhuizen, waar wij uiteraard cadeaus voor onze kleinkinderen van Pippi Langkous uitzochten. Vlak bij ons liggen steeds cruiseschepen en overdag worden de passagiers allemaal losgelaten in Stockholm. De binnenstad is dus een mengmoes van talen, gidsen met paraplu's en volle terrassen en toeristen. Overigens zijn de prijzen in heel Zweden niet bepaald hoog. Een kopje koffie en een cappuccino samen ongeveer 6 euro. Een licht biertje (2.5% alcohol) ongeveer 2 euro. Het assortiment in de supermarkten (ook groente, fruit,

vlees e.d.) is vergelijkbaar met b.v. Albert Heijn in Nederland en dat geldt ook voor de prijzen. Over Stockholm is veel te vertellen, maar ik beperk me tot onze havenbelevissen. Al het andere is veel beter beschreven in de toeristische gidsen. Op ons achterdek hebben we de bewegingen in de haven bekeken, want er was veel te zien. Vooral veel Engelsen kwamen binnen en ook een Amerikaan met een grote 46 voeter van een bekend Zweeds merk. Deze boot zag er oud en vies uit. Volgens Ben was de Amerikaan een 'zeiler' en geen poetser. Deze Amerikaan en zijn vrouw waren overigens zeer vriendelijk. Ook zien we vanaf ons achterdek een grote variatie aan boten voorbijvaren van zeer kleine motorboten (rubberbootjes, speedboten, visboten, zeilbootjes, stoomboten, klassieke scherenkruisers in vele variaties) maar ook hele grote en luxe boten. Zelfs één met een helikopter op het achterdek. De grote cruiseschepen, waaronder de Rotterdam van de Holland Amerika Lijn, zien we in soorten en variaties elke avond en ochtend langs gaan.

Op weg terug

Maandag 17 juli zijn we s'ochtends weggegaan met het doel een korte tocht te maken naar Dalarö, een kunstenaarsdorpje op ongeveer 23 mijl vanaf Stockholm waar we op de heenreis langsheen waren gevaren. Nog maar net de haven uit, zagen we dat twee Engelse boten richting brug gingen aan de overkant van de haven. We wisten inmiddels dat er een andere route uit Stockholm mogelijk was, maar we hadden niet alle papieren kaarten. Vanwege meerdere bruggen in de route konden we niet zien of de route voor ons mogelijk was. Maar toen de Engelsen gingen, wisten we zeker dat wij ook konden gaan. De tocht door een ander deel van Stockholm was ook fraai, maar met veel meer flats en wat minder groen. De volgende haven was direct na de laatste sluis en bood een mooi haventje om te liggen en boodschappen te doen. (Södertälje). We hebben er

heerlijk zitten genieten op het achterdek. Ben kwam aan de praat met een Zweed van Hollandse afkomst die al 50 jaar in Zweden woonde en nog perfect Nederlands sprak. Hij vertelde dat de zomers in Zweden vaak dit mooie en warme karakter hebben, maar korter zijn dan in Nederland. De andere dag zijn we door de prachtige scheren naar een andere plaats gevaren (Oxelösund), een industrieplaats en geen mooie haven, dus meteen de volgende dag maar verder gegaan.

Ook ankeren

Dat was het toeristenplaatsje Arkösund, ongeveer drie uur verder varen. We hebben de tijd genomen en zijn van de route afgeweken om te kunnen ankeren tussen de mooie eilandjes. We vertrouwden daar bij geheel op onze kaartplotter. We voeren bijna op een rots onder water, omdat we niet wisten wat het kruisje op de kaart betekende en dat bleek dus een onderwater rots te zijn. 's Avonds hebben we voor alle zekerheid de tijd genomen om alle tekens op de kaart maar wat beter te bestuderen en dat gaf iets meer zekerheid. De volgende dag zijn we weer verder gegaan op onze tocht door de scheren, maar met tegenwind moesten we op de motor. We zullen toch eens de terugtocht moeten doorzetten. Ook nu door smalle doorvaarten -niet veel breder dan een brede sloot in Friesland- en brede wateren met overal eilanden. Het is niet moeilijk in Zweden een eigen eiland te bezitten met een huis, want er zijn er ontelbaar veel! Vrijdag zijn we aangekomen in Vastervik, bijna aan het eind van de scherenroute. Vastervik is een grote toeristen- en watersportplaats met vele havens. Zaterdag zijn we weer op tijd uitgevaren, want de wind zat in de goede hoek. De wind was weliswaar wat zwak, maar altijd beter dan tegenwind. Vaag bewolkt, wat benauwd, soms zon, af en toe dreiging van een onweersbui, nu en dan wind om te zeilen en maar ook bijna windstil. Een hele dag op zee voelt dan weer

goed na het varen en zeilen in de scheren, zoekend naar de boeien, herkenningspunten en eilandjes.

Gerookte zalm

Na de scheren zijn we naar Bornholm gezeild op het eiland Öland, een echt vakantieoord met strand, disco en veel Zweden. Wij zijn de enige Nederlandse boot.

De volgende haven was een hernieuwde kennismaking met de goed voorziene haven van Kalmar. De volgende dag kregen we enkele flinke golven over ons heen en we waren dan ook blij om rond kwart voor acht aan te kunnen leggen op het eilandje van de z.g. boswachter, Utklippan. Hij verkoopt eigen gerookte zalm.. Het smaakte voortreffelijk. Dit eiland ligt echt helemaal midden in zee. Het is niet meer dan een stipje op de kaart, maar het ligt mooi in verschillende routes en een bijkomend voordeel: je kan gewoon internetten. Volgens de 'boswachter' zou de wind draaien in de goede richting en dat gebeurde, want het doel is nu Bornholm. Het weer is vanaf maandag weer wolkeloos en zomers warm, zodat we in badkleding op de boot zitten. Het zeewater is ongeveer 23 graden. We hebben nog een klein rondje Bornholm gemaakt. Aan de noordoostkant kwamen we terecht in het prachtige plaatsje Svaneke, daarna Nexø en als laatste Rønne voor een goede uitgangspositie

naar het vaste land. Na Bornholm zijn we via Rügen met de prachtige witte rotsen gezeild naar achtereenvolgens de havens van Sassnitz (Sassniks), Glöwe, Stralsund (een prachtig, deels gerestoreerde Hanzestad), Warnemünde en daarna Burgtiefe op Fehmarn en als laatste weer Laboe in het Kielerfjord.

Tot slot

We kijken terug op een heerlijke zeiltocht naar Stockholm en in de Oostzee. Het was voor ons de derde keer Oostzee en we verheugen ons op mogelijk volgende keren. Er zijn nog veel havens en plekjes die op ons wensenlijstje staan. Het is een prachtig vaargebied zonder tijd en veel havens van klein tot groot die in korte en zoals je wilt in langere dagtochten, bereikbaar zijn. We hebben diverse keren ons doel bijgesteld omdat het zo lekker zeilde of juist niet. Dat is in dit vaargebied bijna altijd mogelijk. Het was voor ons de eerste keer dat we zo lang zijn weggebleven. Mede dankzij de gemakkelijke en snelle internetverbindingen hebben we ruimschoots contact gehad met het thuisfront en geen heimwee gehad. Uiteraard hebben we de Bavaria website regelmatig bekeken.

*Willy en Ben Kamerling
"t Lieverdje"*





KUIPER VERZEKERINGEN

Bezoekadres Breedpad 21, Heerenveen
Postadres Postbus 116, 8440 AC Heerenveen
Telefoon (0513) 61 44 44
Telefax (0513) 62 37 42
E-mail info@kuiperverzekeringen.nl
Internet www.kuiperverzekeringen.nl



Van alle markten thuis

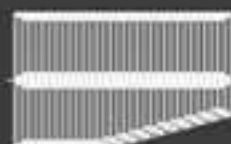
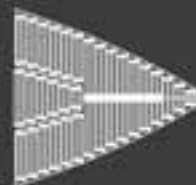
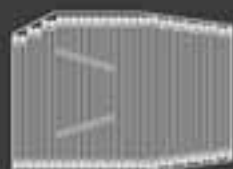
Met inmiddels ruim 50 medewerkers behartigen wij al zo'n 60 jaar de belangen van onze particuliere en zakelijke relaties. Wij zijn van alle markten thuis en hebben voor alle disciplines deskundigen in huis. Niet alleen voor alle schade- en levensverzekeringen, maar ook voor pensioenen, levensloopregelingen, financiële planning en hypotheke.



Uiteraard vervullen wij de traditionele rol van tussenpersoon, maar daarnaast heeft een aantal maatschappijen ons volmacht gegeven om onder ons eigen 'huismerk' producten in de markt te zetten en zelf schades te regelen. Mede hierdoor kunnen wij ons sterk profileren in specifieke segmenten zoals pleziervaartuigen en klassieke auto's.

Kuiper Verzekeringen: *partner in zekerheid.*

www.kuiperverzekeringen.nl



*Polyether
Lastilux
Pocketvering*

*Koudschuim
Latex
Custom Build*



HET NAUTISCH SLAAPCOMFORT

*Ruimste keuze kwaliteits matrassen en lattenbodems op maat
Electrisch verstelbare lattenbodems in bijna elke gewenste maat*



MEDEMBLIK

*Kwaliteits-
matrassen
in elke
gewenste
maat en
kwaliteit*



ZWAAGDIJK

Showroom in Zwaagdijk & Medemblik.

Graanmarkt 4 • 1681 PA Zwaagdijk-Oost
Pekelharinglaan 51 • Medemblik (bezoek op afspraak)
TEL. +31 (0)228-562045 • WWW.NEPTUNE.NL

J E U G D B A B B E L S

Hoi jongens en meisjes

Jeugdbabbels in de Langsij bestond al een tijdje, maar kwam niet echt van de grond. Wij (Bavariaantje) willen nu een nieuwe start maken samen met jullie en voor jullie. Pagina's vol puzzels, knutseltips, verhalen van jullie over je vakantie, over jullie bootnaam (wat betekent de naam, wie heeft hem verzonnen etc.), je eerste zeilles, tips over wat je aan boord tijdens het varen doet en nog veel meer. Oh, ja, bloopers vinden we ook leuk om te lezen. Dus zit je op de basisschool en heb je iets te vertellen laat het ons dan weten.

Je kunt het opsturen naar:
JEUGDBABBELS
p/a Bachstraat 23
3281 VA Numansdorp

Of stuur het per e-mail:
jeugd@bavariaZeilclub.nl



Mijn eerste ervaring op onze boot

INGEZONDEN VERHAAL

Hallo, Ik ben Sanna de Vries en ik woon in Friesland in het plaatsje Dokkum en ik ben 10 jaar. Ik heb een vader en moeder, een broer en een hond.

Mijn vader heeft eerst van te voren op Internet heel veel boten bekeken. Zo kwamen wij terecht bij een boot die in Almere lag. Dat leek een heel mooie boot dus gingen wij helemaal naar Almere toe om die boot te bekijken.

Hij lag bij van der Bosch Yachting en er lagen nog veel meer boten. Wij waren daar en hadden de boot gezien maar we vonden het niet echt de boot die wij zochten. Alles was oud en sommige dingen werkten niet meer. Wij gingen daar verder kijken en vonden hele mooie boten. Uiteindelijk wisten wij dat het een Bavaria moest worden. Wij vonden de Bavaria 30 en 32 wel heel mooi. Dezelfde week gingen wij ook nog naar Workum. Daar hebben wij ook nog Ba-

PRIJSVRAAG

Jullie rubriek heet nu nog Jeugdbabbels maar bij een nieuwe start hoort ook een nieuwe naam.

Bedenk dus een leuke naam voor jullie eigen rubriek.

De leukste of beste naam ontvangt van de club een fraaie attentie.

Doe je best en stuur een leuke naam vóór 1 december per e-mail of per post aan het bovengenoemde adres.

varia's bekeken. Uiteindelijk hebben we een nieuwe Bavaria 33 in Almere gekocht.

We moesten alles erg snel regelen als we nog met de boot op vakantie wilden. Al met al werd het een haastklus maar hebben we alles net op tijd voor elkaar gekregen.

Zondags zijn we vanuit Sneek vertrokken naar Koudum. (Want daar lag de boot inmiddels) Het was erg slecht weer toen we vertrokken maar we zijn toch gegaan. We hadden vakantie, dus er op uit met onze nieuwe boot.

Toen we aankwamen dachten we gelijk mooi vooraan bij de steiger aan te leggen. Wat nog een hele klus bleek te zijn. Gelukkig kregen wij wat hulp van een aardige buurman die ons ook gelijk wat aanwijzingen gaf. Maar we zaten direct vast, en dat vond ik heel erg span-

nend.

Dus mijn vader ging vol in de achterruit en toen waren we los en konden we aanleggen. Met onze eerste aanleg hadden we al heel wat beleefd!

Na twee dagen gingen we weer varen. We gingen naar Staveren toe, dat leek mij wel leuk! Toen we daar gingen aanleggen waren er gelukkig twee aardige Duitsers en die kwamen ons te hulp. Iedereen was opgelucht omdat alles goed was gekomen. Alleen de volgende dag zag onze hond het niet meer zo zitten. Hij vond het veel te glad en wou nergens meer heen dus hadden mijn moeder en ik een zwemvest voor onze hond gekocht en toen kwam 'ie er wel weer af. Maar mijn vader moest hem wel tillen, en dat was niet zo gemakkelijk want we hebben een Labrador van 50 kilo! We moesten zelfs een loopplank voor de hond maken! Ik was blij dat onze hond het daarna wel weer heel erg leuk vond!

Toen gingen we weer naar een andere plek, Heeg. Toen we daarheen gingen hebben we voor het eerst gezeild want het was rustig weer en we vonden het allemaal best wel een beetje spannend. Het ging allemaal goed, en erg leuk.

De eerste aanleg achterruit! Het ging best wel goed maar alleen was de zwemtrap tegen de steiger opgebotst omdat mijn vader de boot nog in z'n achterruit had staan maar gelukkig geen schade en ging het verder vrij goed (ook dit met wel wat hulp van onze aardige burenen.)

Daarna gingen we met de boot naar Sneek toe en toen we zouden aanleggen regende het heel erg. De aanleg ging heel goed alleen wij waren allemaal kletsnat! We lagen heel mooi met de zijkant naar de steiger toe. Mijn broer en ik hadden een rubberbootje met motor

gekregen en konden we lekker door de binnenstad van Sneek varen met ons nieuwe bootje.

Toen we opnieuw gingen varen gingen we naar Grou toe. Ik moest in het rubberbootje achter ons aanvaren want we wilden met de achterkant tegen de steiger aan want dan kon de hond er makkelijker op en af springen. Alles ging goed maar met mij ging het mis! Ik zat in het rubberbootje en het stuur was heel zwaar want de motor zat nog vast en er zat een hele grote boot achter mij en ik kon amper sturen! Gelukkig kwam alles nog goed maar iedereen raakte gestresst door mij.

Dat was een heel spannend avontuur. Onze laatste jachthaven was Bergum. De aanleg ging echt steeds beter en we leren bij elke aanleg steeds meer. Het was daar heel gezellig en leuk in die jachthaven maar we konden daar niet lang blijven want de vakantie was haast al weer om.

Toen we terug naar huis gingen was het Sneekermeer wel heel wild en er was zelfs een valkje omgeslagen! En alles schudde heen en weer! Toen we weer aankwamen in Sneek wilden we eigenlijk nog wel langer op de boot blijven maar helaas de vakantie was over.

Dit was mijn eerste vakantie op onze boot Aventura, Het was geweldig leuk en spannend tegelijk.

Inmiddels zijn we alweer een paar weekendjes weg geweest naar Lemmer (met erg mooi zonnig weer wat we in onze twee weken vakantie niet hebben gehad!) Ik hoop dat we nog vele leuke vakanties en weekendjes op onze boot Aventura zullen beleven.

Groetjes,

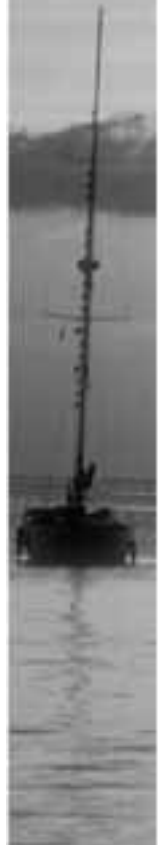
Sanna de Vries uit Dokkum

Hieronder volgen nog een paar **wist u datjes** van het afgelopen Hemelvaart- en Pinksterweekend.

WIST U DAT...

- papa eendjes wou vangen.
- papa en mama de kaart kwijt waren.
- papa voer achter een schip aan dat niet mee deed.
- we veel te laat zijn gestart.
- we hebben teveel boeien gerond en daarom niet gewonnen.
- papa begon te zingen.

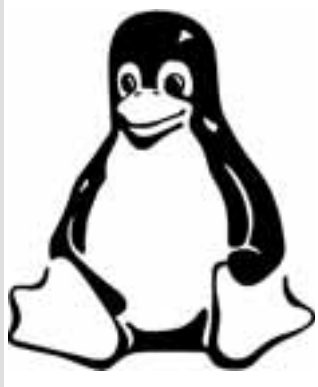
lees verder



A_AN^{VUL}PUZZEL

Bij de aanvulpuzzels moet hetzelfde woord op de stippellijn komen te staan, zodat de gevonden samenstelling ook weer woorden vormen. Het aantal puntjes geeft het aantal letters aan.

- 1 . . . leg
voort . . .
plat . . .
- 2 . . . eis
. . . let
. . . jas
- 3 aap
na
. . . . lief
- 4eigen
men
. . . . kunde
- 5 half . .
. . weg
daar . .
- 6 . . . port
. . . per
. . . nummer
- 7 grijs
. . . . stil
. . . . kleurig
- 8 barbie . . .
. . . idool
. . . muziek



Lizzy en Tom

Het avontuur tussen twee werelden

VERVOLG VERHAAL (DEEL 1)

Ze kijkt naar buiten. "Bah, ik verveel me een ongeluk!" zegt ze boos. Opeens ziet ze Tom.

Snel doet ze het raam open. "Kom je spelen?" Tom knikt enthousiast. "Kom maar gauw binnen Tom." "Hoi Tom, wat fijn dat je wilt komen spelen. Ik verveelde me kapot joh!" "Ja, ik wist thuis ook niets te doen," zegt Tom. "Wat zullen we gaan doen?" "Zullen we in de kelder?" fluistert Lizzy. "Ja, is goed," zegt Tom.

Lizzy legt haar hand op de deurknop. Een heuse rilling gaat door haar lichaam. Maar dapper stapt ze de kelder in en staat boven aan de trap. Haar hand glijdt vlug over de muur, zoekend naar het lichtknopje. Ze tuurt knijpend met haar ogen in het zwarte gat. Haar vingers vinden het lichtknopje, gelukkig. "Tom, ga jij maar eerst," zegt Lizzy. "Oh wat een boel spullen zeg, het lijkt wel een opslagplaats!" roept Tom. "Jemig jah," zegt ook Lizzy, die nog nooit verder was geweest dan bovenaan de trap waar de flessen fris staan. Nooit durfde ze naar beneden te kijken, laat staan dat ze naar beneden zou gaan. Altijd wanneer Lizzy een fles fris wilde pakken, had ze het gevoel dat ogen haar volgden. Dat daar IETS was. Ze voelde hoe dat 'iets' haar graag beneden wilde hebben.

Nee, nooit zou Lizzy alleen naar beneden gaan. Maar nu met Tom is het anders. Ze voelt hoe de nieuwsgierigheid zich van haar meester maakt. "Er is al in tientallen jaren niemand in deze kelder geweest," zegt Lizzy. "Da's wel te zien ja. Moet je die spinnen webben zien joh!" zegt Tom. "De spullen zijn nog van mijn overgrootvader, hij was reiziger. Hij is echt over de hele wereld geweest," weet Lizzy te vertellen. "Mijn moeder vertelde me dat hij archeoloog was, net als zijn vader. En niemand mocht ooit aan de spullen komen die hij mee naar huis nam". "Archeoloog ... gaaf he?" fluistert Tom. "Ik wou maar dat ik zo'n familielid had".

"Wat zit daar onder dat laken?" vraagt Tom. "Dat weet ik toch ook niet, laten we gaan kijken," fluistert Lizzy. Maar net als Tom het laken vast wil pakken, horen ze een stem zacht en doordringend "Lizzy" roepen. Verschrikt kijken de twee in de richting van waar de stem vandaan komt. Een gevoel van angst, vermengt met heel veel nieuwsgierigheid, brengt ze naar de hoek van de ruimte. "Wat is dat nu weer, dat lijkt wel een lijkst," zegt Tom nu opgewonden. "Er staan rare tekens op. Moet je zien Tom." Lizzy wrijft langzaam met haar hand het stof van de deksel. "Wat zou daar in zitten? Dadelijk zit er een mummie in," zegt Tom met een zuinige

glimlach. "Zullen we kijken of de deksel open kan?" "Ik weet het niet hoor, zouden we dat nu wel doen? Stel je voor..." Maar voordat Lizzy haar zin kan afmaken, klinkt weer de stem: "Lizzy" maar nu indringender dan eerst.

Met bonzende harten keken de twee vrienden elkaar aan. Lizzy voelt zich misselijk worden van de angst. Ook Tom moet toegeven dat hij bang is. Eigenlijk willen ze weglopen, maar iets in hen weerhoudt ze ervan. "Staat de deur nog open boven? Dan doen we snel de deksel open en rennen naar buiten," stelt Tom voor. Maar de deksel is erg zwaar en de twee moeten erge moeite doen om hem open te krijgen. "Wacht, we gaan ieder aan een kant staan en dan proberen we het," zegt Tom. "Ja, maar er ligt troep hier. Ik kan er haast niet bij, zal ik toch eerst die rotzooi aan de kant moeten schuiven," antwoordt Lizzy haastig. "Laat me je helpen," zegt Tom.

Tom en Lizzy zijn een tijdje bezig en wanneer ze klaar zijn, kijken ze elkaar een moment aan. Tom schraapt zijn keel, Lizzy veegt haar handen af aan haar broek. "Zullen we?" vraagt Tom.

Het bloed stijgt Lizzy naar haar hoofd. Haar handen zweten van de spanning. De harten van de twee doen een wedstrijd in snel kloppen. Een moment zeggen ze niets. "Ik tel tot drie en dan doen we hem open okay?" zegt Tom. "Een, twee...drie!" Met een enorme zwaai gooien ze de deksel open. Lizzy drukt haar ogen stijf dicht en duikt ineen. Tom wendt zich een moment van de kist af. Dan...niets, helemaal niets.

Lizzy doet een oog open en gluurt naar de kist. "Tom, zie jij wat?" fluistert Lizzy. "Nee, moet je zien, er zit helemaal niets in," zegt Tom verontwaardigd. Lizzy gaat naast Tom staan en ze schiet in de lach. "Waar zijn wij nou helemaal bang voor geweest joh?" Ze geeft Tom een klap op zijn schouder. De angst was nu in een klap weg. "Kom op, we gaan eerst eens een slok drinken, dat hebben we wel verdiend dacht ik zo!"

(vervolg in de Langszij van januari 2007)

KOOKTIP

Ufo-schotel

Wat heb je allemaal nodig?

- halve perziken (vers of uit blik)
- iets suiker
- yoghurt
- smarties of gekleurde hagelslag

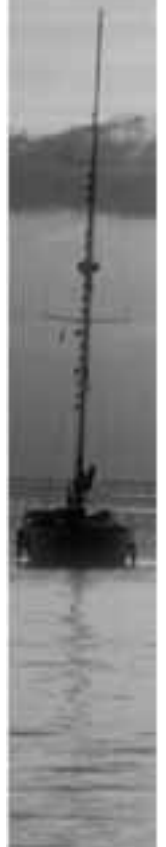
Hoe ga je te werk?

Roer wat suiker door de yoghurt tot je het lekker vindt. Schep wat van de yoghurt op een plat bord.

Leg in het midden van het bord yoghurt een halve perzik. Strooi er wat smarties of gekleurde hagelslag omheen.

Je ufo is klaar!!!!!! **SMULLEN MAAR**

lees verder





J E U G D B A B B E L S

LAATSTE WOORDJE

Dit was dan de eerste jeugdbabbels in de nieuwe opzet. We hopen dat jullie het leuk vinden en dat we wat van je horen, zodat er weer nieuwe jeugdbabbels kan worden gemaakt met je eigen verhaal.

Denk aan de prijsvraag want er ligt een aardig prijsje klaar voor degene die de leukste naam verzint.

Ook willen we de ouders vragen of ze de kinderen een beetje willen stimuleren om iets te schrijven.

Tot de volgende keer.

Hoi ! BAVARIAANTJE



lakwerk
spuitwerk
schilderwerk

Rainbow Jachtschilders
Klipper 11
NL-8721 EN Warns
Tel. 0514 682464
Fax 0514 682468

polyesterreparatie
osmosebehandeling



Alternatieve kuiptafel op een Bavaria 30 Cr



Omdat wij in onze Bavaria 30 geen vaste kuiptafel wilden en vonden dat de grootschoot vanuit de kuip moest kunnen worden bediend, hebben wij de kuiptafel eruit laten halen. Dit gaat vrij eenvoudig, de tafel zit vast met enkele schroeven. Alleen in de stuurstand vallen de gaatjes in het zicht, maar deze hebben we met kapjes en kit netjes afgedicht.

Op de verhoging in de kuipvloer is een teakplankje op maat gemaakt. Aan de onderzijde van deze verhoging is het polyester met een plaat verstevigd en met bouten door en door is op het teakplankje een oog voor de grootschoot bevestigd.

Met Harken-blokken is een soepel lopende grootschoot constructie gemaakt die ons prima bevalt. De bevestiging aan het oogje in de giek gaat met een snelsluiting, want om de kuip-tent te kunnen aanbrengen moet de grootschoot losgemaakt kunnen worden van de giek.

Een losse kuiptafel (op een poot die in een speciaal voetje in het teakplankje wordt geschoven) maakt het geheel weer compleet. De vrijkomende klem op het kajuitdak hebben we gebruikt voor de spinakerval en de rolfokhoes.

Liefde maakt blind, 'n koele kijk doet wonderen

U hebt uw oog laten vallen op een droomboot. Liefde maakt blind en daarom besluit u tot een aankoopkeuring.

Wat u wilt is zekerheid.

Geen enkel expert kan die geven.

Uw enige zekerheid is het vakmanschap van de man die de expertise uitvoert.

Neem daarom expertiseburo R.C. Schuijt.

Ervaring en inzicht, het beste, onafhankelijke advies.

Met u samen bekijken we de boot.

Graag helpen we bij de beslissing of uw droomboot uw eigendom wordt.

~ EXPERTISEBURO R.C. SCHUIJT

aankoopkeuringen • taxaties • bouwbegeleiding
International Registered Yacht Surveyor IRYS®
HISWA Qualified Yacht Surveyor® HISWA, NVEP
Register Taxateur VRT
Register Expert *re*



Inzicht en een koele kijk

~
Parklaan 7, 1601 EK Enkhuizen
tel 0228-314 741, fax 0228-321359,
mobiel 06-53401862, e-mail: info@expertiseburoschuijt.nl,
internet: www.expertiseburoschuijt.nl



*Han Neuteboom
Drijvende kracht*

L
A
N
G
S
Z
I
J



Nieuwe leden

Nieuwe leden sinds 12-07-2006 in volgorde "van opkomst".
Stand per 30-09-2006, totaal 706 leden.

naam

Marco & Ingeborg Riemens
John & Marleen Peerenboom
Hans Arentsen & Karin Groeneveld
Andre & Wilma de Wilde
Eppie & Sjolly Bleeker
Albert & An Bruijns
Ben & Louise Lak
Hans & Jolanda Helvensteijn
Theo & Jansje Andela
Rob & Jogien Janssen
Rob & Saskia v.d. Laarschot
Huug Schenkel & M.C.A. Berkhout
Arnoud & Karina Cornet
Frans Schreiber
Kees Berk & Ans de Jong
Johan & Andrea Hoevenberg
Hennie & Karin Goudswaard
Dik-Gert Mans
Jan & Wil Dunnewind
Arnoud & Marijke de Vries
Rudolf & Jeltine Winus
Danny Neyrinck & Nadine Van de Walle
Henk & Rommy Bot
Johan & Puck Nijhof
André & Loeky Smith
John Huntjens & Heleen Lammers
Wouter & Anneke Beelaerts van Blokland
Justin Lewis
Albert & Annelies Hersbach
Bram van der Spelt & A. Sanders
Ton Weijers & Els de Groot
Marco & Eveline Herpers
Fred & Ingrid Rijdsijk
Ronald & Monica Kok
Alexander Borgstein & Sandra Kerkhof
Roos Proper
Auke-Jan & Yteke Venema
Dick & Magda Geheniau
Ludo Goossens & Joke van Dort
Dick & Yolanda Oostervink
Conrad Veerman
Hans & Tillie Spruijt
Jan & Louise Jongerius
Rien & Wilma Wijsman
Lodewijk & Margreet Cobben
Ton & Joke Neleman
Ilonka & Andrew Hoffmanns
Ronald Boon & Geke Walpot
Willi & Ilse Lohmann
P.J. van Kampen
Bauke & Wilma de Vries
Mathé van Bokhoven & Geeske Kroon
Wob & Liesbeth van der Vegt
Cor & Nora van Gulik

scheepsnaam

Eclips
Witte Draeck
Seresta
Seavus
The Fifth of May
Polar Bear
Suerte
dol-fijn
?
Aphroditi
Jottum!
Birdie
Deining
The Fresh Connection
Jhr. Jep van Middelstein
Bonnefooi

Balans
Nifty-Fifty
Kwebbel
Sparrow
Elise
Klavertje vier
Euforie
Yamana
Cosmopolit
Blue Note
Just4Fun
A & A
Flaneur
Ritselaar

Tachles
Luna

Tidy Rose
Panacee
Winstore
Trupial
Eques

Two Return
Scorpius
Zilvermeeuw
Breeveertien
Orion

Waterwereld
Merlin
Circe
Aventura

Bjusterbaarlik

thuishaven

Breskens
Kampen, Roggebotsluis
Lemmer
Lelystad, Flevo Marina
Balk (Fri)
Stellendam
Medemblik
Monnickendam
Heeg
Willemstad
Makkum, Marina
Monnickendam, Waterland
Enkhuizen, Buyshaven
Muiderzand
Edam
Amsterdam, De Ankerpleats

Makkum
Lemmer
Langeveer
Jirnsum, Terzoolsterzijl
Breskens
Galamadammen
Roompot
Willemstad, de Batterij
Dinteloord
Roompot
Willemstad
Numansdorp
Monnickendam
Leimuiden
Port Zelande
Willemstad
Dinteloord, Heijningen

Hellevoetsluis
Makkum
St Annaland
Muiderzand
Monnickendam

Ketelhaven
Hoorn
Lelystad
Scheveningen
Willemstad
Dinteloord
Willemstad
Kamperland/Veerse Meer
Monnickendam
Dokkum-Lemmer
Strijensas
Stavoren
Strijensas

De volledige ledenlijst, inclusief adressen, e-mail e.d. is beschikbaar op onze website (alleen voor leden met logincode)

Maritin Watersport

**Mobiele jachtservice
Watersportartikelen**

www.maritin.nl info@maritin.nl

013-5720410 / 06-27584423

**Voor alles
wat uw
boot wenst**

Programma workshops en winter-evenementen

04-11-2006 **Workshop Communicatie en Navigatie** Bedrijfspannd Tijssen Electro, Zierikzee

Aan de hand van RayMarine apparatuur, waarvan de meesten van ons wel iets aan boord hebben, wordt uitleg gegeven over alle opties en hoe deze kunnen bijdrage aan een goede en veilige navigatie.

16 en 17-11-2006 **Excursie Bavariawerf**

Voor meer info kijk op het middenkatern

25 en 26-11-2006 **Snertrace IJsselmeer** Andijk (tussen Enkhuizen en Medemblik)

Globaal programma: Op zaterdag 25 nov. verwachten we de deelnemers uiterlijk rond 13:00 uur in de haven van Andijk. Rond 14:00 uur willen we de wedstrijd starten maar voordat we van wal steken is er eerst voor iedereen SNERT met HEMA worst en zo. 's Avonds is een gezamenlijk drie-gangen keuze diner gepland (€ 22,50 excl. drankjes, kindermenu vanaf € 7,50 - deelname niet verplicht maar wel heel gezellig en lekker) in het havenrestaurant waarbij natuurlijk ook de BZcIJT (BZc IJsselmeer IJsTrofee) wordt uitgereikt. Na een heerlijke nachtrust nemen we zondagochtend weer afscheid. Alle kosten zijn voor eigen rekening, behalve de snert (en natuurlijk de prijzen voor de winnaars).

organisatie: Evelyn Eman en Ton Mommers

9 en 10-12-2006 **Snertrace Zeeland** Zierikzee, Oosterschelde

Globaal programma: Er kan eventueel vrijdag al aangevaren worden, afmeren achterin BB in Zierikzee. Zaterdag 9 december: 10.00 uur - Koffie met Zeeuwse lekkernij in café de Biet gevolgd door het Palaver 10.30 aldaar. 12:00 uur - Start wedstrijd. Einde wedstrijd ongeveer 16.00 uur. 16.30 uur - Après sail (borrelen met snert) in cafe de Biet rond 16.30 - 17.30 uur. De snert is gratis! 19.00 uur - Na even opfrissen, eten bij Portugees Restaurant Boa Tarde gevolgd door de prijsuitreiking. Viergangen menu prijs € 23,50 p.p. kinderen € 12,00 euro (excl. drankjes). Zondag: terugreis. Alle kosten zijn voor eigen rekening, behalve de prijzen voor de winnaars uiteraard (en de Snert).

organisatie: Ton Pannekoek

16-12-2006 **Workshop EHBO voor aan boord** Van den Bosch Yachting, Muiderzand

Met onder meer aandacht voor levensreddend handelen. Deze workshop wordt gegeven door ons clublid Yvonne Krommert.

13-01-2007 **Workshop Elektrotechniek / KNRM** Maarssenbroek

Deze dag bestaat uit een ochtend- en een middagsessies. De workshop elektrotechniek wordt gegeven door ons clublid Ton Mommers en is voor leden die geen of weinig verstand hebben van de elektronica maar toch wat meer begrip willen krijgen van de werking van alle elektrische en elektronische apparatuur aan boord van onze schepen. Tijdens de parallelsessie geeft Michele Blauw (bekend van de artikelen in Langszij) van de KNRM haar workshop met onder andere veel informatie over veiligheid aan boord. 's Middags wisselen de groepen.

03-02-2007 **Winterbijeekomst: ALV en lezing** "De Vier Balken", Haarzuilens

Het programma bestaat uit een lezing en, zoals dat bij elke vereniging hoort, de algemene ledenvergadering. De lezing staat in het teken van de Volvo Oceanrace 2006 met onder andere achtergrondinformatie en veel unieke filmbeelden. De agenda en het inschrijfformulier voor de ALV vindt u in de wintereditie van Langszij (begin januari)

17-03-2007 **Workshop Dieseltechniek door Volvo Penta** Holland Sailing te Workum

Aan de hand van een opengewerkte demosloep worden de werking en functies van de verschillende onderdelen van de dieselmotor uitgelegd. (gezien de verwachte belangstelling slechts één deelnemer per lidmaatschap)



in het Kielzog...

laatste pagina van de redactie

Een tijdje terug is er een artikel verschenen in het blad Zeilen over de apparatuur en voorzieningen op Impulsive. De reacties van een aantal doorgewinterde kenners leidden voor ons tot een schokkende bewustwording. Het werd ons na onze duizenden mijlen met Impulsive namelijk nu pas duidelijk dat we helemaal geen echte zeilers zijn! Want "als het zó comfortabel wordt" en "onkunde en onzekerheid worden afgekocht met een hoeveelheid knopjes waar je een systeembeheerder voor nodig hebt", dan heeft dat helemaal niets meer met zeilen te maken, zo weten we nu.

Dat was wel even slikken, want wij wilden juist ook van die echte stoere zeilers lijken. En we dachten dat we dat met onze tochtjes naar Denemarken, Frankrijk en Engeland ook al een beetje waren geworden. Nee dus!

Maar het is nog niet te laat. We gaan de opmerkingen en adviezen van de kenners serieus ter harte nemen. Impulsive en bemanning zullen komend winterseizoen dan ook een ingrijpende metamorfose ondergaan!

De radar gaat van boord. Die kan alleen maar stuk, hoorden we. En met een extra flinke radarreflector in het achterstag zal elke 20+ knopen jakkerende containerjongen ons in het vervolg bij nul zicht op zee echt wel alle ruimte geven. En mocht hij ons op een mijl afstand toch niet direct zien, dan horen wij hém wel en blazen we hem gewoon even stevig met ons toetertje aan de kant. We zijn op de hometrainer al begonnen aan vergroting van onze longinhoud.

Ook de DSC marifoon zal eraan geloven. Zo'n aan GPS gekoppelde paniekknop om bij elk wissewasje direct volautomatisch om hulp te janken is alleen voor watjes. Nee, vanaf volgend seizoen zullen we 's nachts bij striemende regen, windkracht 10, golven van vijf meter en een snel vollopende boot op ons gemak gewoon buiten wat peilinkjes nemen. GPS en elektronische kaartplotter zijn dan uiteraard al lang ingeruild voor peilkompas en sextant. Vervolgens zullen we rustig, met onnavolgbare nauwkeurigheid met één hand de gevonden lijnen in de kaart potloden om tenslotte met vaste, geroutineerde stem over kanaal 16 onze exacte positie en situatie wereldkundig te maken. Voor het trainen van de juiste stoere intonatie hebben we ons inge-

schreven voor een cursus bij een befaamd maritiem logopedist.

De windmeter is inmiddels al verwijderd. Een echte zeiler kijkt niet naar een standaard verkeerd aanwijzend digitaal bestuurd wijzertje, zo hebben we van de kenners geleerd. Wind ruik je, wind proef je. Elk zuchtje, elk vlagje, elke kleine schifting hoor je te bevoelen met je vingertoppen aan de schoot en met rug, billen en elke andere vezel in je lijf aan de boot. Een serie accupunctuur behandelingen zal ons op weg helpen om snel de juiste gevoelige plekjes daarvoor te ontwikkelen.

De stuurautomaat zal worden ontmanteld en gaat op Marktplaats. Evenals de beide (wat een waanzin, weten we nu) stuurwielen. Een echte zeiler moet immers te allen tijde tot in detail aan het helmhout kunnen voelen hoe het water langs het roer lispelt. Niet alleen op korte tripjes maar natuurlijk ook op lange tochten. De vers geurende homp hout voor onze toekomstige helmstok ligt inmiddels te drogen en gelukkig is onze sportschool zeven dagen per week open. Onze armen en schouders zullen tijdig in conditie zijn voor handbespeelde tripjes van minimaal een uurtje of dertig.

En dan binnen. Boiler, douches en allerlei bijbehorende pompen worden verwijderd. Dat kost alleen maar stroom, storingen en verstoppingen. Een douchszak op dek en eerst spoelen met een puts zout zeilers elixer, dat is je ware. Daar worden we pas bikkels van. En dan onder het genot van een lauwbier opdrogen bij een walmende olielamp met de warmte van een omgekeerde bloempot op de nog aan te schaffen spiritusbrander.

Want wij weten nu dat we een natuurlijke allergie dienen te ontwikkelen voor altijd stuk zijnde druk-op-de-knop heteluchtverwarming, onzinnige dimbare designspotjes en modernismen zoals maaltijden uit een magnetron of gasoven. En van koud bier en vooral het idee van bijbehorende volstrekt onontkoombare koelapparatuurellende krijgt een echte zeiler alleen maar maagpijn.

We zullen er fysiek nog wel even stevig aan moeten trekken en de noodzakelijke aanpassingen aan Impulsive zullen best nog het nodige werk opleveren. Maar dat kan ons uiteraard niets schelen, want vanaf volgend jaar worden we dan misschien toch nog.....échte zeilers!

Peter Steingröver - Impulsive