

# LANGSZIJ

*Noordzee, terug  
vanuit Bergen*

31



WAAR DE WIND ONS BRENGT

40



MAJESTEITELIJK JUBILEUMFEEST

**EN VERDER:**

BILLENKNIJPMOMENTEN

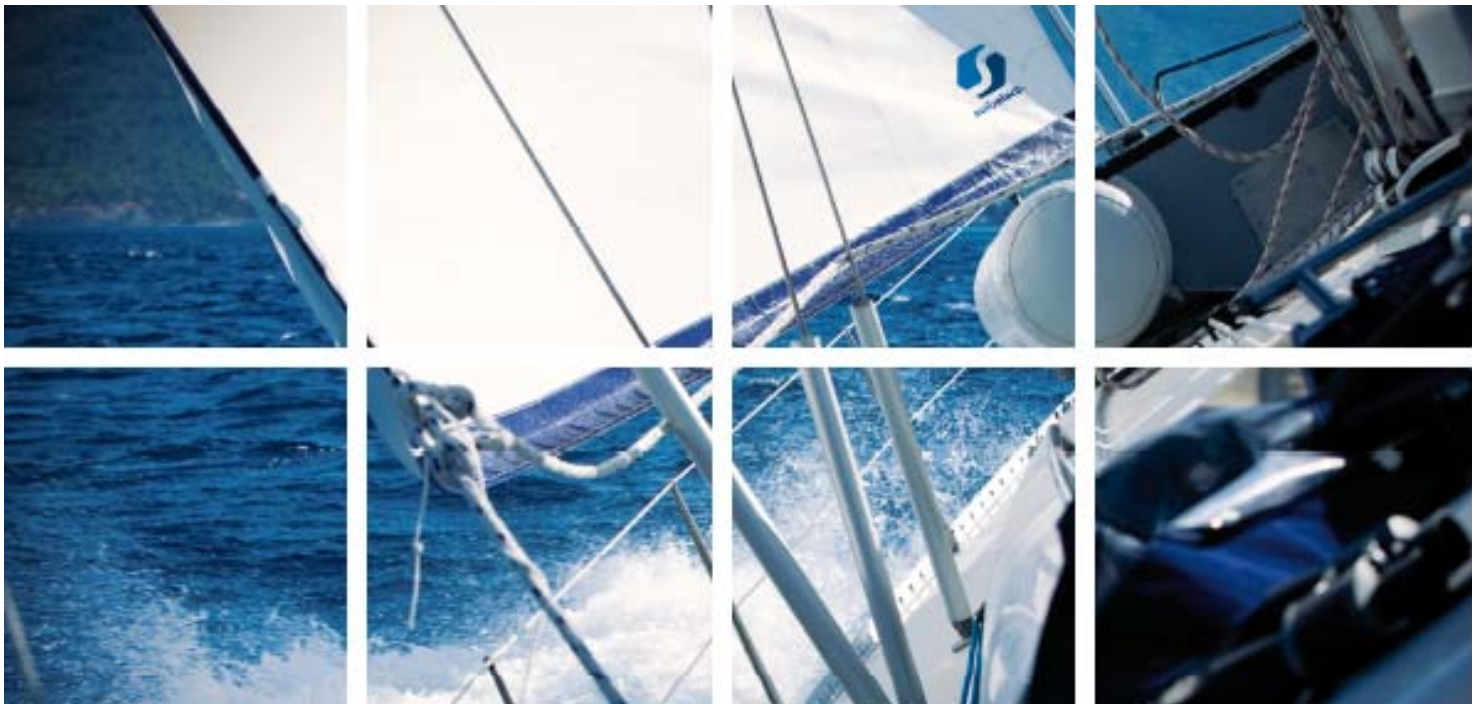
VAKANTIEVERHALEN

TECHNIEK AAN BOORD



**sailselect** 

**Betaalbare kwaliteitszeilen**



SailSelect zeilmakerij, Uitdammer Dorpsstraat 35, 1154 PS Uitdam  
Tel: 020 4031018 Fax 020 4031019 [info@sailselect.nl](mailto:info@sailselect.nl) [www.sailselect.nl](http://www.sailselect.nl)

# KUIPPRAAT OKTOBER 2022

**Voor U ligt de nieuwe uitgave van onze Langsij, in een nieuw jasje, verzorgt door een nieuw redactieteam, bestaand uit Martin, Dik en Gerard. Ik weet niet wat U ervan vindt, maar ik wordt altijd blij van dit soort nieuwe initiatieven en ook de overige bestuursleden waren vol lof over de 'Looks' en de inhoud. Een pluim voor dit nieuwe redactieteam! Helaas hebben wij net vernomen dat Dik v/d Linden om persoonlijke reden uit het redactieteam zijn taak gaat neerleggen, en ja, wij zoeken dus naarstig naar een vervanger(ster) om dit team weer op sterkte te brengen.**

Dit jaar stond in belangrijke mate in het teken om de activiteiten van de BZc weer op te starten, dit na een vervelende COVID-19 periode, die naast veel leed ook de activiteiten van de club veelal stil heeft gelegd gedurende de periode 2020/2021.

Gelukkig konden we dit voorjaar weer fris van start, en na een paar geslaagde zeilevenementen in Noord- als ook Zuid-Nederland, een paar DSC-cursussen, barbecues in Bommenede en Enkhuizen zijn wij weer redelijk op stoom gekomen.

En over stoom gesproken, Het 30-jarig Jubileum welke wij in september mochten vieren op de raderstoomboot de Majesteit was een absoluut hoogtepunt. De reacties die wij van de aanwezige mochten ontvangen waren eensluidend: fantastisch, wat een gezellige en geanimeerde avond en in zo'n mooie nautische omgeving. De crew van de Majesteit en onze partners van Seldén Mid Nederland, Sail Select en RenskiB kunnen wij slechts bedanken met een groot 'dank je wel' en een 'Job Well Done'.

Nu breekt voor velen van ons weer de taak aan om de schepen voor te bereiden op de komende winterperiode, zeilen van de mast, watersysteem en motor vorstvrij maken en het schip al dan niet uit het water, ik hoop altijd dat wij snel door deze periode heen zijn, de winter is gewoon niet mijn ding.

Rest ons dit jaar nog het eindejaarevenement in Kortgene, een gezellig 'get together' in het Veerhus bij Delta Marina, met een twee- of drietal interessante presentaties en natuurlijk een uitgebreide eindejaar borrel.



Onze evenementenmanager is samen met de evenementencommissie Zuid en de mensen in Noord al weer bezig om voor 2023 een uitgebreid, uitdagend, leerzaam maar vooral gezellig programma op te zetten. Hopen dat er ook weer enige workshops op het programma komen te staan.

Wellicht meer verder in deze uitgave.

Tevens doen wij ons uiterste best om ook in 2023 weer een bezoek aan de Bavaria Werf in Giebelstadt te organiseren. De eerste contacten met de Bavaria Werf zijn al gelegd. Laten wij hopen dat de komende periode er niet te veel verstoring zal ontstaan door COVID-19 of de oorlog in Ukraine. Dit laatste mag het liefst zo snel mogelijk voorbij zijn zodat niet alleen de vrede hersteld kan worden maar wij ook van die achterlijke energieprijzen verlost kunnen worden.

Rest mij, mede namens alle bestuursleden en vrijwilligers van de BZc u allen een gezonde, vredige en fijne kerstperiode toe te wensen en daarna een gezellige, maar veilige, jaarwisseling!

Uw Voorzitter  
Roel J. Berghuis

# WE ZIJN BLIJ MET ELKE BIJDRAGE!

**Langszij is het clubblad van de Bavaria Zeilclub en wordt sinds 1990 uitgegeven. Alle BZc-leden woonachtig in Europa ontvangen Langszij per post. Via de website kun je de digitale versie als PDF downloaden of online lezen.**

Als redactieteam doen we geregeld een oproep om je aan te sporen je bijdrage te leveren aan de volgende Langszij. Dat doen we per e-mail (via het bestuurssecretariaat) of via het forum op de website. Er wordt gelukkig enthousiast gehoor aan gegeven. Ook nu weer doen we een poging je te verleiden tot het delen van jouw belevenissen, ervaringen en /of kennis.

Natuurlijk is niet iedereen begiftigd met het schrijfvirus, maar laat dat vooral geen belemmering zijn. Alles is welkom op het e-mailadres: [langszij@bavariazeilclub.nl](mailto:langszij@bavariazeilclub.nl). Wij als redactieteam zien er wel op toe dat je je daarvoor niet hoeft te schamen...

Voor onze Langszij hanteren wij m.b.t. de omvang van je tekst de volgende vuistregels: hele pagina incl. kopregel zonder foto max. 760 woorden, hele pagina incl. kopregel met kwart pagina foto max. 570 woorden, hele pagina incl. kopregel met halve pagina foto max. 380 woorden.

Bij ontvangst van je tekst gaan we ervan uit dat deze zonder verdere toestemming geplaatst mag worden. Mogelijk redigeren wij je tekst om de leesbaarheid, schrijfstijl en spelling en grammatica te verbeteren, maar ook om je artikel in het geval dit te lang is, passend te maken binnen de vaste omvang van Langszij. We overleggen dit laatste wel met je.

We zien heel graag foto's bij je artikel, want deze zeggen zoveel meer dan alleen woorden. En vooral ook een portretfoto van jou, een gezicht bij je verhaal maakt het persoonlijker. De omvang van de tekst zal mede het formaat van de af te beelden foto(s) bepalen.

Je foto's ontvangen we het liefst als JPG/JPEG bestand in een omvang van minimaal 3 MB en scherp. Anders worden het 'postzegeltjes' of erg vage afdrucken. Dat gebeurt bijvoorbeeld als foto's worden ingesloten in een Word-document: niet doen!

## Veel leesplezier!

We hadden het al gemeld, als enthousiast nieuw redactieteam willen we graag een vernieuwde Langszij uitbrengen. Dat is spannend, want valt het wel in de smaak? En lukt dit überhaupt wel meteen met de eerste uitgave?

Ook voor wat betreft de content hebben we zo onze ideeën, maar het zal meer tijd vergen om die gerealiseerd te krijgen, want daarvoor zijn we juist ook erg afhankelijk van jouw input.

Het zal je opgevallen zijn ook de omslag anders is. Ga er maar eens lekker voor zitten. Het redactieteam wenst je veel leesplezier en verneemt graag wat je van deze uitgave vindt.

Gerard van Bommel en Martin Foppen,  
Redactieteam Langszij  
[langszij@bavariazeilclub.nl](mailto:langszij@bavariazeilclub.nl)

## COLOFON

### Voorzitter:

Roel J. Berghuis (011 - 3219987)  
[voorzitter@bavariazeilclub.nl](mailto:voorzitter@bavariazeilclub.nl)

### Vicevoorzitter a.i.:

Wouter de Jong (06 - 53192266)  
[vicevoorzitter@bavariazeilclub.nl](mailto:vicevoorzitter@bavariazeilclub.nl)

### Penningmeester:

Rob Osewoudt (030 - 6922271)  
[penningmeester@bavariazeilclub.nl](mailto:penningmeester@bavariazeilclub.nl)

### Secretaris a.i.:

Koen Schot (06 - 23929404)  
[secretariaat@bavariazeilclub.nl](mailto:secretariaat@bavariazeilclub.nl)

### Evenementen:

Piet & Elske de Beer (06 - 29506782)  
[evenementen@bavariazeilclub.nl](mailto:evenementen@bavariazeilclub.nl)

### Correspondentie:

Prins Willem-Alexanderstraat 13  
4506 AM Cadzand

### Bankrelaties:

ABN-AMRO: NL 09 ABNA 0488.339.235

### Redactieteam:

Martin Foppen (Eindredactie)  
Gerard van Bommel  
[langszij@bavariazeilclub.nl](mailto:langszij@bavariazeilclub.nl)

### Vormgeving en drukwerk

FR STUDIO B.V. Harderwijk  
[www.frstudio.nl](http://www.frstudio.nl)

### Webmaster:

Ton Mommers  
[webmaster@bavariazeilclub.nl](mailto:webmaster@bavariazeilclub.nl)

# INHOUD

Van de bestuurstafel <b>Kuippraat oktober 2022</b> .....	1
Van de redactie .....	2
Afscheid <b>Bestuurslid en redactie Langszij</b> .....	5
Even voorstellen <b>Betty en Gerard van Bommel</b> .....	7
Even voorstellen <b>Martin en Dedie Foppen</b> .....	9
Billenknijpmoment <b>Ellende in de schroef</b> .....	10
Techniek aan boord <b>Impeller, warmtewisselaar en uitlaat elleboog</b> .....	12
<b>Weekend Antwerpen Bavaria Zeilclub</b> .....	14
Reisavontuur <b>Bergen in Noorwegen</b> .....	16
Van de redactie <b>Langszij heeft jou nodig</b> .....	19
<b>Pinksterweekend Bavaria Zeilclub</b> .....	20
Reisavontuur <b>Solo naar de Middellandse Zee</b> .....	22
Billenknijpmoment <b>Lewmar stuurautomaat niet te repareren</b> .....	25
Reisavontuur <b>Door de Duitse Bocht</b> .....	27
Billenknijpmoment <b>Boeien</b> .....	29
Billenknijpmoment <b>Wijk niet af van je bestaande gewoonte</b> .....	29
Zomervakantieverhaal <b>Waar de wind ons brengt</b> .....	31
<b>Onze boot is prima verzekerd</b> .....	33
Billenknijpmoment <b>Flottielje naar Londen</b> .....	35
Even voorstellen <b>Wim Jeuring</b> .....	38
Bijzondere ontmoetingen <b>#Pluis Hands-on tour</b> .....	39
<b>Ons majesteitelijk jubileumfeest</b> .....	40
Billenknijpmoment <b>Stuurloos op het Wad</b> .....	42
<b>Bavaria Zeilclub evenementen</b> .....	43
Zomervakantieverhaal <b>Rondje Noord-Holland</b> .....	45
<b>Mosselrace</b> .....	47

# Bavariabrokerage

35 jaar ervaring – gecertificeerde jachtmakelaar – nationaal en internationaal bereik

Exclusief voor Bavariacub leden, alleen bij Schepenkring Lelystad

## 15% korting + gratis ligplaats



Contactgegevens:

E-mail: [lelystad@schepenkring.nl](mailto:lelystad@schepenkring.nl)

Telefoon: +31 (0)320 711340

## Nummer 1 jachtmakelaar van Nederland

Schepenkring is een samenwerkingsverband van 8 zelfstandige jachtmakelaars. Onze kennis en ons aanbod worden gedeeld door heel Nederland en daarbuiten.



## 10x - wat doet Schepenkring voor u?

1. Scherpe commissie, geen kosten vooraf
2. No cure no pay
3. Uitgebreide promotie van uw boot met foto/film
4. Actieve zichtbaarheid online en offline
5. Veilige financiële afhandeling
6. Full service ondersteuning in het verkoopproces
7. Technische ondersteuning en service
8. Eigen verkoopsteiger in een van onze verkoophavens
9. Ruim 35 jaar kennis en ervaring in de jachtmakelaardij
10. Hiswa Certified Yachtbrokers

## De #1 jachtmakelaar van Nederland

Kijk voor meer informatie: [www.schepenkring.nl](http://www.schepenkring.nl)

# AFSCHEID BESTUURSLID EN REDACTIE LANGSZIJ



## Secretaris

Na een periode van bestuurslid als secretaris (2018 – 2022) is er een eind gekomen aan het invullen van deze rol door Carla Bakema. Omstandigheden, met name werkgerelateerd (weekenden werken), zijn eigenlijk de meest voorname redenen. Het was een bijzonder leuke rol om in te vullen en heeft ook veel ervaring en voldoening opgeleverd. Eerste keer presentatie bij de ALV bijvoorbeeld, veel secretariële ondersteuning, et cetera.

Er was een zeer goed contact met de overige bestuursleden en zeer gezellig. Heel apart, ook tijdens de corona pandemie, waarbij via digitale media, zoals Teams of Zoom contact werd onderhouden.

Gelukkig hebben nieuwe leden zich aangemeld om de openstaande functies in te vullen, hetgeen voor steeds meer verenigingen mogelijk een probleem aan het worden is. Daarom is het ook best jammer om de rollen op te geven voor de vereniging.

Maar nog steeds geldt: Werk gaat voor het meisje.

## Redactie en opmaak Langszij

De redactie Langszij heeft de afgelopen jaren veel wisselingen gekend. Dat geldt ook voor het drukproces. Invulling van DTP-er door Henk Bakema (2015 – 2022) is wel eens lastig geweest. Wel heel goed ingewerkt door de webmaster Ton Mommers. Er waren op enig moment eigenlijk geen redactieleden meer. Ja, dan toch maar alleen verder gaan.

Het blad is voor, maar vooral ook door de leden.

Dat is wel een issue, zoals vaker aangegeven in de Langszij. Gelet op het aantal leden moet er toch meer kopij binnen kunnen komen?

Een aantal vaste 'schrijvers' leverden gelukkig wel leuke artikelen aan, waarmee het blad behoorlijk gevuld kon worden. Helaas dan maar wat extra vulling met foto's, omdat het aantal pagina's gehaald moet worden voor de drukker. Daarbij mag ook wel de opmerking geplaatst worden dat er heel veel redigeerwerk uitgevoerd moet worden. Spellings- en grammaticadingetjes en foto's die bij het afdrukken niet over voldoende kwaliteit beschikten, omdat ze vanaf de telefoon worden gemaakt en verzonden. Deze bestanden worden bij het verzenden automatisch gereduceerd in omvang en kunnen daarom moeilijk geplaatst worden, evenals foto's in een Word document.

Verder was het wel zeer leuk om dit allemaal te doen, maar de uiteindelijke tijdsbesteding ging steeds meer roet in het eten gooien naast een baan en de 'hobby' zeilen.

Henk & Carla Bakema  
Bootema



## Brando Smit Yachtservice

06-30902604

info@brandosmit.nl

Ruim 20 jaar ervaring in de bavaria yachtbouw

[www.brandosmityachtservice.nl](http://www.brandosmityachtservice.nl)

De Vries



Maritiem

Zeilmakerij  
sinds 1830

Uw zeilmaker voor de strakste  
kappen en de beste zeilen  
voor de scherpste prijzen!

5%

korting voor  
Bavaria  
clubleden

De Bavaria specialist

[www.zeilmakerijdevriesmaritiem.nl](http://www.zeilmakerijdevriesmaritiem.nl)



# BETTY EN GERARD VAN BEMMEL

**Waarom ben ik in de redactie van Langszij gegaan?  
Als ik erover nadenk is het de oproep van Roel Berghuis  
onze voorzitter: Zonder nieuwe redactieleden houdt  
Langszij op te bestaan! Vrijwilligers zijn nodig om een  
goede vereniging te behouden.**

Mijn naam is Gerard van Bommel, september 65 jaar  
geworden. Maar al 3,5 jaar afscheid van mijn dienstverband  
(RAI Amsterdam) genomen.

Ik ben voortijdig met werken gestopt om nog gezond en fit  
leuke dingen te kunnen doen. Daarbij dacht ik natuurlijk aan  
langere zeiltochten. Covid gaf een grote verstoring.  
In 2019 wel de hele zomer een verre tocht kunnen maken  
(naar St Petersburg) maar 2020 en 2021 was het behelpen.

Voor mij was stoppen met werken niet bedoeld om thuis  
voor de tv te gaan zitten. Bij gebrek aan echte zeiltocht  
mogelijkheden, ben ik begonnen met een complete refit van  
mijn boot. (42 cr. uit 2008)

Voor de afwisseling om niet alleen met de boot bezig te zijn,  
ben ik thuis ook aan de gang gegaan. Schuur vergroot van  
6 m2 naar 18 m2. Nieuw dak en nieuwe gevelbekleding voor  
de dakkapel. Schilderwerk kozijnen en enkele gevelstenen  
vervangen die een barstje vertoonden. Ik ben een echte doe  
het zelve. Maar ik ken wel mijn grenzen. Ik weet wanneer ik  
iets moet uitbesteden.

Gelukkig kunnen er weer langere zeiltochten gemaakt  
worden. Dit jaar naar Bergen Noorwegen. Werkzaamheden  
redactie Langszij is gelukkig goed te combineren met een  
lange vakantie. Ik heb op mijn telefoon maandelijks 165 gb  
te besteden in Europa. (Nog een ouder abonnement, is niet

## HENK EN CARLA BEDANKT!!!

Jullie hebben vele jaren een enorm werk verzet om ons  
clubblad Langszij voort te laten bestaan. Nu we zelf voor de  
uitdaging staan beseffen we dit des te meer.  
Het moet jullie heel veel tijd en inspanning hebben gekost.  
De manier waarop jullie deze vrijwilligerstaak hebben  
volbracht, zonder jullie zelf op de voorgrond te zetten verdient  
ons diep respect. Heel erg bedankt voor de goede overdracht.  
We blijven elkaar toch nog ontmoeten?

Martin en Gerard - (het nieuwe) redactieteam Langszij



meer af te sluiten) Zelfs voldoende om elke avond als we  
zouden willen Nederlandse televisie te kijken.

Maar ik wil wel aangeven dat 2 redactieleden geen Langszij  
kunnen vullen. Zou wel heel eenzijdig en saai worden.  
Ik wil graag een oproep doen aan alle Bavariaclub leden zo  
nu en dan te reageren op onze oproep via de mail om over  
het genoemde onderwerp na te denken en het liefst ook in  
de pen te klimmen.



De Koning boegschroeven is een toonaangevend bedrijf  
als het gaat om het vakkundig inbouwen van diverse  
boegschroeven (ook op locatie). We hebben de afgelo-  
pen jaren zeer veel ervaring opgedaan met zeiljachten,  
sportboten en sloepen.

Bij de inbouw gebruiken wij alleen hoogwaardige composieten o.a. ter  
voorkoming van osmose en geven daarom levenslange garantie op het  
lamineerwerk.



De Koning Boegschroeven  
Industriestraat 3H  
8263 AA Kampen  
Tel: 06 - 122 133 72  
[www.dekoningboegschroeven.nl](http://www.dekoningboegschroeven.nl)

NEW GENERATION

**Parasailor**<sup>IS</sup>



**Het beste nu nóg beter!**

Weten waarom? [www.parasailor.nl](http://www.parasailor.nl)

# MARTIN EN DEDIE FOPPEN

**Ik had nog zo aangegeven dat mijn redactionele vaardigheden beperkt zijn en dat ik ook de ambitie daartoe niet heb, maar het bestuur heeft bepaald mij tot hoofdredacteur te benoemen.**

Henk Bakema en zijn vrouw Carla kwamen met het BZC-bestuur overeen om het redactie- en uitgavestokje van Langszij over te dragen, ik heb de oproep in Langszij (2021) gelezen. Vanuit mijn professie gezien zag ik met deze oproep de mogelijkheid om iets voor onze zeilclub te betekenen wat mij wel past: vormgeven, regelen en uitgeven van Langszij. Met een redactieteam dat de content gaat verzorgen... Het is iets anders gelopen, maar m'n enthousiasme is er niet minder om.

Langszij is het clubblad van de BZC, de club waar ik alweer enige jaren lid van ben. En daarover moet ik het volgende toegeven: ik ben nooit een actief lid geweest.

Mijn vrouw Dedie en ik ontmoeten wel graag gezellige mensen hoor, dat gebeurt dan veelal als we ergens met onze boot



Carbon Sailing is een nieuwe speler op de markt van carbon watersportproducten. Wij onderscheiden ons in het zelfstandig ontwerpen, ontwikkelen en produceren van al onze zeil technische producten. Wij hebben jarenlange zeilervaring en mede door de beschikking van onze eigen instrumentmakerij ([ferrofijnmechanica.nl](http://ferrofijnmechanica.nl)) zijn wij in staat om elke wens van onze klant om te zetten in een carbon aluminium zeilproduct op maat. Doordat uw zeilpassie onze passie is, praten we dezelfde taal en werken we samen toe naar een prachtig carbon watersportproduct dat voldoet aan uw wensen en verwachtingen. U bent bij ons aan het juiste adres voor een (verstelbare) spinakerboom of een boegspriet met uniek eigen ontworpen snelsluitsysteem. Wij nodigen u graag uit voor een bezoek aan onze website [www.carbonsailing.nl](http://www.carbonsailing.nl) of een bezoek aan onze showroom in Vaassen.

Vriendelijke groet,  
Rob & Shirley  
Team Carbon Sailing



'Jacob van Karel' hebben aangemeerd; in juni kwam onze webmaster Ton Mommers langszij in Hindeloopen. Van deze spontane ontmoeting hebben we meteen maar een soort werkbespreking gemaakt. Ik ben 61 jaar, nog werkzaam in mijn reclame- en fotostudio en moet



het vooral van de weekenden hebben om vanuit de Compagnieshaven in Enkhuizen weekendtochtjes te maken. Dat doe ik veelvuldig en altijd samen met Dedie. Afgelopen zomer zijn we samen voor het eerst met een andere boot vier weken op zeilvakantie geweest. Naar Normandië en de Solent. Ook dat hebben we als reuze gezellig ervaren, maar ook vermoeiend, want we zijn nu eenmaal graag op onszelf.

In de ogen van menig ander zeiler ben ik misschien geen zeiler pur sang, want bij een snelheid onder de 5 knopen gaat de motor aan, want 'gang is alles' en dat brengt je tenminste ergens. We zijn ook gesteld op comfort en dat hebben we in onze Vision 46, tijdens de premiere in 2012 op de beurs Boot Dusseldorf gekocht, zeker gevonden. Afgezien van de maand juli zul je ons voornamelijk op het IJsselmeer of in een van de gezellige gemeentehavens tegenkomen, meer gerust langszij aan.

Voor spannende en leuke verhalen, trotse foto's en informatieve artikelen, moeten we als redactieteam (Gerard en ik) aan de bak. Maar we doen vooral een beroep op jou als BZC-lid, want Langszij is niet alleen voor, maar ook door jou. Dat maakt het namelijk tot ons BZC-clubblad. Jullie hebben als het goed is al enkele oproepen van ons gelezen, enkelen hebben daar gelukkig gehoor aan gegeven.

Hoofdredacteur dus, maar what's in a name?

Ik wil dat Langszij jou als BZC-lid bereikt, inspireert en enthousiasmeert. Dit doel wil ik met Gerard bereiken en ik hoop dat deze eerste uitgave van onze hand daartoe aanzet.

Martin Foppen - Redactieteam Langszij

# ELLEENDE IN DE SCHROEF

**Het is Maandag 30 Mei als we, vanwege gebrek aan wind, op de motor richting Calais varen. We genieten van het mooie weer en de rust op het water. Totdat we een naargeestig gebonk onder het schip horen terwijl het toerental ook drastisch terugvalt. Achter het schip zien we van alles opdrijven. Intussen konden we met 1000 rpm ons net gaande houden en in elk geval wegblijven van de ondieptes. Maar veel vertrouwen hadden we er ook niet in. Bij een iets groter toerental trilden onze kiezen al bijna uit onze mond.**

Ik besluit mijn wetsuit aan te trekken om te proberen of ik wat kan zien. Dat lukt niet echt goed, ook omdat ik vanwege de stroom niet goed dichterbij kan komen. Ik heb ook een volledige duikuitrusting liggen, maar zonder buddy duiken doe ik niet graag.

We zenden een Pan Pan uit en krijgen direct contact met de Franse kustwacht. Ze hebben ons al gezien op het scherm (AIS) en gaan uitzoeken wie het beste hulp kan verlenen. Dat wordt de Flamant, een offshore patrol vessel van de Franse Marine die na een klein uur in zicht komt. Inmiddels komen ondiepten wel dichterbij. Er wordt een RIB uitgezet met 5 man aan boord waarvan een engineer en twee duikers. De engineer stapt aan boord en vraagt of er technische problemen zijn. Op de trillingen na niet dus.

De twee duikers gaan op inspectie uit en komen na een paar minuten naar boven en houden 'triumfantelijk' een kluwen visgerei omhoog.

Het leek op 'vispluis' dat in de visserij gebruikt wordt om de netten te beschermen wanneer ze over de bodem van de zee getrokken worden. Uiteindelijk vonden de mannen van rederij Muisgrijs (alternatief voor Marine) het zelf ook een welkome afwisseling van hun dagelijkse bezigheden, ofwel asielzoekers van gammele rubberbootjes plukken op weg van de Franse kust naar Engeland.

Gelukkig geen verdere schade volgens de duikers.

We starten de motor die direct weer als een zonnetje liep en vervolgen onze trip naar Calais. Het voorval herinnerde ons aan de lijn die we in de schroef kregen voor Helgoland een jaar geleden. (zie Langszij 1 van dit jaar). Dat was natuurlijk onze eigen schuld.

Op onze reis rond UK beleefden we nog een ander billenkniijpmoment als we midden Augustus vanuit



Arbroath op weg gaan naar Blyth. Onze kaarten inclusief plotter blijken niet up to date. Op de radar zagen we al een en ander zonder dat er een AIS-sigitaal bij zat. Geen varend materiaal dus. Het was nogal slordig natuurlijk, maar we hadden de VHF wel op CH16 staan maar het geluid op nul. We zien in de opkomende schemering een schip op ons toe varen met alle schijnwerpers bij die hij maar bedenken kon. Gelijk het volume van de marifoon opgedraaid en ja hoor. 'Ayubowan, this is guard vessel Seagull, trying to reach you for the last half hour'. We blijken een windpark in aanleg, de 'Neart na Gaoithe Offshore Wind Farm', binnen te zijn gevaren hetgeen tot allerlei nare gebeurtenissen zou kunnen leiden. De Seagull geeft ons de coördinaten van de 'stay away' betonnen en begeleidt ons naar buiten het gebied. Ze bleven uiterst hoffelijk ondanks mijn overduidelijk gebrek aan verantwoord zeemanschap.

Het is dus niet verstandig met wat oudere zeekaarten (2019) op pad te gaan, eigenlijk alleen al vanwege de windparken die zich als een huidziekte over ons water uitspreiden.

(Ik ben er dus duidelijk geen voorstander van).

## Details bij het billenknijpmoment van de Ayubowan

Als je van de schrik bekomen bent en er dreigt geen acuut gevaar zend je een Pan Pan uit op kanaal 16. We kregen direct een reply van de Franse kustwacht (Calais). Voertaal is Engels zoals gebruikelijk. Verdere communicatie ging op een ander kanaal dan 16 dat vrij moet blijven voor noodverkeer. Al snel kwam het bericht dat de Flamant binnen een uur op onze lokatie zou aankomen. Voor ons terug naar kanaal 16 en uitluisteren naar eventuele aanvullende berichten.

De Flamant kwam in zicht en meldde zich op kanaal 16 waarna weer werd overgegaan op een ander kanaal. Er werd ons een en ander gevraagd over de hoeveelheid personen aan boord, haven van vertrek en bestemming en natuurlijk over de aard van ons probleem. Er zou een RIB worden gestuurd met een duikteam en experts voor verdere technische ondersteuning. Via de marifoon bleven we met de Flamant contact houden. De verdere afwikkeling is beschreven in het billenknijpmomentje. Interessant was dat de Flamant alleen te zien was op de AIS ten tijde van de operatie 'Ayubowan'. Toen zij zich weer verwijderden werd ook de AIS weer uitgeschakeld. Logisch natuurlijk, ze willen zelf wel iedereen 'zien' maar niet dat anderen, met minder dan gemiddeld goede bedoelingen, hun ook kunnen 'zien'.

Wat betreft het invaren van een restricted area zoals we deden varende vanuit Arbroath, was hoofdzakelijk te wijten aan niet bijgewerkte zeekaarten. Wij hebben Imray kaarten aan boord en hadden hier C23 en C24 uit 2019. Normaal is dat niet zo'n probleem want betonning en diepten variëren niet zo snel. Wat echter wel snel verandert is de aanwezigheid van windparken (in aanleg/in bedrijf). Die schieten als paddenstoelen uit het water. Zoals in het billenknijpmomentje al beschreven, we hadden de marifoon ongelukkig genoeg op zacht staan. Toen de waakhond op ons toevoer met grote schijnwerpers op, had ik wel in

de gaten dat er iets mis was en zette de marifoon luider waarop de waakhond (Seagull uit Fraserburg) zich op de VHF ch16 direct liet horen. Ze waren ons al een half uurtje aan het oproepen, dus dat was niet zo slim van ons. We schakelden over op een ander kanaal zoals gebruikelijk. We verontschuldigde ons voor de 'not up to date' zeekaarten.

We hebben een Garmin plotter (922) met Blue Chart VEU722L en hadden voor vertrek een update uitgevoerd. Toch bleken meerdere veranderingen niet doorgevoerd na de update en dat is niet bevorderlijk voor de rust op het water. We hadden al eerder gezien dat sommige betonning toch anders was dan op de plotter. Misschien toch beter een nieuwe SD aan te schaffen na een vijftal jaren in gebruik. Feitelijk kun (moet) je je eigen zeekaarten natuurlijk ook bijwerken. Imray heeft daarvoor een site, 'Norie's Bulletin of Corrections' die zeer gedetailleerd wijzigingen vermeld. Als wij dat gedaan zouden hebben zouden we de volgende notice niet gemist hebben:

36 Fife Ness E

Construction works has commenced on the Neart na Gaoithe Offshore Wind Farm.

Insert limit of restricted area joining:

56°15'00N 2°16'17W (border of chart) / 56°17'06N 2°21'08W / 56°20'42N 2°14'62W / 56°15'00N 2°09'22W (border of chart). Insert wind turbine sym centred on 56°17'0N 2°15'0W Add assoc. Igd Neart na Gaoithe Wind Farm under const'n (buoyed). Yachtsmen are advised that a safety zone of 500m becomes operational around the turbines under construction. (ILNW 261/20)

Voor de Nederlandse, Duitse en Oostzee kusten gebruiken wij de kaarten van NV Charts. Daar kun je je registreren waarna je wijzigingen doorkrijgt via een mail. Dit houdt echter wel op nadat de 'houdbaarheid' van de kaart is verstreken.

Hermien&Dik  
Ayubowan



# IMPELLER, WARMTEWISSELAAR EN UITLAAT ELLEBOOG

**Graag wil ik beginnen dat ik geen professionele monteur ben, maar een doe-het-zelver die alles op internet en YouTube opzoekt.**

Na de winter de motor weer vaarklaar gemaakt. De antivries bleek bij het impeller pomphuis weggelekt te zijn. Er stond een laagje vetachtige vloeistof in het motorcompartiment. Impeller stond droog. Werk aan de winkel. De 2 slangen los gekoppeld en na 4 bouten los gedraaid te hebben kon de impellerpomp met een draaibeweging er uit gehaald worden (er komt geen motorolie mee) Achterin het pomphuis zit een O-ring, die gelekt heeft. Deze O-ring voorzichtig van achteren eruit gedrukt met een kleine schroevendraaier. Ging best gemakkelijk. Nieuwe O-ring was zo gekocht en weer gemonteerd. Na de impeller beter bekeken te hebben, zag ik op elke schoep scheurtjes. Droogte scheurtjes dacht ik, vanwege de antivries die weggelekt was.

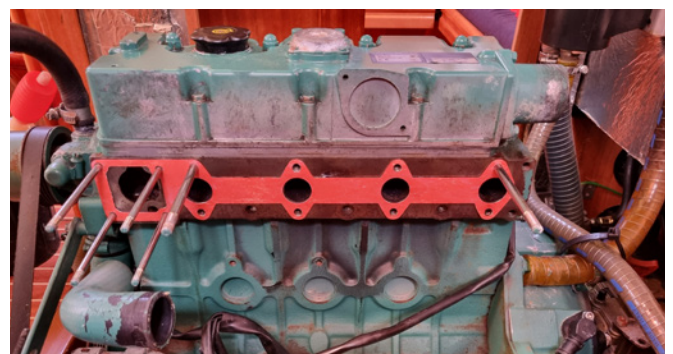
We willen deze zomer een lange zeiltocht naar het noorden maken. Een proefvaart na de winter durf ik dan niet overteslaan. Paar daagjes even naar Texel.

Eind van de eerste zeildag. Motor starten, zeilen eraf om Medemblik binnen te lopen. Onder het binnendraaien van de genua ineens een ander motorgeluid. Er kwam geen

koelwater naar buiten. Motor eigenlijk direct uitgezet en op zeil vaart gehouden voor een extra rondje.

Hoe kan dit nu, speelde er in mijn gedachte, nieuwe impeller en alles gecontroleerd. Met een zucht aan de slag: De koelwater buitenkraan gesloten en de wierfilterpot open gedraaid. Er zat geen buitenwater in de wierpot. Filter er uitgehaald en voor alle zekerheid schoongemaakt. Terug geplaatst en met bekertjes water de wierpot tot het randje gevuld. Koelwater buitenkraan weer geopend, starten ..... en ja hoor gelukkig kwam er weer koelwater naar buiten. De volgende 4 dagen varen geen problemen meer met het koelwater.

Na het weekend toch advies gevraagd aan de scheepswerf waar we een ligplaats hebben. Wat kan er aan de hand zijn als er bij het starten na een minuut geen koelwater meer naar buitenkomt. "Dat zal de impellerpomp wel zijn" Ik weer naar de boot en de impeller losgemaakt. Tot mijn schrik ontbraken er 3 schoepen van de impeller en alle andere schoepen waren ingescheurd, net als de impeller die ik vorige week had vervangen na de winter. Onbetrouwbaarheid van de motor vind ik het meest irritant. Geen gezeur, ik bestel een nieuw compleet impellerpomphuis. Ik zag op internet dat ze volop in voorraad waren. Maar het tandwieletje waardoor de



impeller aangedreven wordt door het vliegwiel moest overgezet worden. Dit speciale gereedschap heb ik niet, en ik was bang om het tandwielteje te beschadigen en ik wilde geen risico lopen dat ik het tandwielteje niet voldoende vast zou draaien met alle mogelijke gevolgen en problemen van dien. Ik bestelde een nieuwe impellerpomp bij de jachtwerf, zij zouden het tandwielteje overzetten.

Mijn volgende probleem: die afgebroken schoepjes van de impeller zitten natuurlijk voor de warmtewisselaar. De jachtwerf had voorlopig geen tijd.

Als je op YouTube zoekt op 'heat exchanger Volvo penta' en dan het filmpje van 'Cadoha' bekijkt, heb je de volledige instructie hoe de warmtewisselaar gedemonteerd moet worden.

Is veel meer werk dan het lijkt, maar alle bouten zijn vrij dik, die met goed passende dopsleutels gemakkelijk los te draaien zijn. De meeste tijd ging zitten in het voorzichtig schoonmaken van de pakkingvlakken. Deze moeten echt schoon zijn anders heb je lekkage van de koelvloeistof.

O ja, het enige commentaar op het YouTube filmpje, de startmotor hoeft NIET los gemaakt te worden. Nu de warmtewisselaar toch gedemonteerd was, kun je gemakkelijk in de uitlaat elleboog kijken. Deze was beroet. Dan de laatste paar moeren van de uitlaatelleboog ook

maar losmaken. Met een schroevendraaier stak ik het roet los, en ineens een gat in de uitlaatelleboog. Er liep al een roestig spoortje naar beneden vanuit de locatie waar het gat was ontstaan, maar ik had geen moment gedacht dat het roest spoortje een aanduiding is van een zwakke plek in de uitlaatelleboog. Een nieuwe uitlaat elleboog is net als het impellerpomphuis overal op internet te koop. Er zal waarschijnlijk vraag naar deze onderdelen zijn. Ik heb eigenlijk geluk dat het voor onze boot pas na 14 jaar nodig is.

#### Overzicht kosten bij zelfdoen:

- Impellerpomp (niet origineel Volvo) 400 euro
- Pakking warmtewisselaar (origineel Volvo) 60 euro
- Koelvloeistof 5 liter (origineel Volvo) 25 euro
- Uitlaatelleboog (niet origineel Volvo) 300 euro
- Smitbus lak Volvo groen 25 euro

#### Totaal onderdelen circa 800 euro

Ik denk dat een ervaren monteur 8 uur a 80 euro bezig zou zijn.

Met Bavaria leden die genoemde uitdagingen herkennen kan ik mondeling of via de app sparren.

Gerard van Bommel - Alfa Dim

Wij weten veel van boten,  
omdat we zelf ook varen.

 **KUIPER**  
VERZEKERINGEN

Voelt als familie.

# WEEKEND ANTWERPEN BAVARIA ZEILCLUB

## Woensdag

Beetje onwennig: wat zal het worden. We zijn al jaren lid maar hebben nog niet vaak met een clubevenement meegedaan. Voor ons dus nog een beetje vreemd.

Harde wind. Niet op de beste wijze aangelegd maar gelukkig vast: dus rust! Helaas moest ik toch nog verkassen en moet mijn echtgenote nog komen.

Het palaver, waarbij een en ander werd doorgesproken over de aankomende tocht en vooral wanneer het tijdstip van legitiem borrelen zou aanbreken, werd gehouden in het clubhuis van de watersportclub Yerseke. We worden gastvrij onthaald door Rick en Roos. Zij dorsten niet mee te gaan en hadden daarom hun boot op het droge gezet, goed excuus. Al met al meteen een gezellige avond met alle aanwezigen.

## Donderdag

Vertrek om 7:30 uur! Ben je gepensioneerd en dan moet je toch nog voor dag en dauw opstaan!! In konvooi door het kanaal van Zuid-Beveland, perfecte timing want de Postbrug en Vlake verkeers- en spoorbrug draaiden exact op ons schema. Daarna via de sluis van Hansweert de Westerschelde op en bakboord uit richting Antwerpen met een schitterende bakstag wind, dus lekker op de fok.

Het Willemdok is wat moeilijk bereikbaar voor recreanten omdat de Belgen besloten hadden om de meest directe toegangsluizen gelijktijdig te renoveren. Zowel de Royersluis als de Kattendijke sluis waren gestremd dus moesten we via de Cauwelaertsluis de Antwerpse dokken in.

Deze sluis is normaal alleen in het weekend bruikbaar voor de recreatievaart. Willy had echter kans gezien om een uitzonderingspositie te krijgen. Wij mochten er zomaar op donderdag doorheen als groep! Op zich een interessante route die veel laat zien van de Antwerpse haven.

Aldaar werden we verwelkomd door de havenmeester en opgewacht door Nancy.

Nancy en Jan (van de Prima Donna) hadden de steigerborrel georganiseerd. (zij waren al een paar dagen eerder aangekomen in hun 'nieuwe' boot. Een soort zeilboot zonder mast, het leek wel een motorboot!!). Perfecte service en een heel gezellig samenzijn. Goede team building!

## Vrijdag

We brengen een bezoek aan 'Het Steen', het voormalig Maritiem museum maar nu ingevuld met 'The Antwerp Story', de perfecte kennismaking met de stad, zeer interactief en ook gewaardeerd door de jeugd.

Na 'Het Steen' koffie met appeltaart op de Grote Markt! En aansluitend naar keuze de stad in of met de watertaxi naar Lillo. 's Avonds met zijn allen naar een heerlijk Spaans restaurant. Wederom door Willy georganiseerd.

Het diner werd betaald uit de pot waarbij de kosten van de drankjes voor onszelf waren. Dit hielden we bij op een bierviltje, waarbij we ervoor zorgden dat het leeuwendeel van de borrels op het viltje van Frans terecht kwam. Wij vonden





dat een goed idee maar, vreemd genoeg, Frans duidelijk niet. Uiteindelijk kwam er een zeer slim voorstel. Alle drankjes op een hoop en dan delen door het aantal mensen.

Tapas, voorgerecht en hoofdgerecht! Hoge kwaliteit en menig maagje zat iets te vol.

Gelukkig kon dat a/b van een van onze medeliggers weer wat worden gecompenseerd met een digestief zodat we aan deze avond toch weer een 'senang' gevoel overhielden. Deze kuipborrel leverde interessante gesprekken op.

Na een paar borreltjes schijnt een man te gaan snurken. Cees had hier een goede remedie voor en begon te vertellen wat de vrouw moet doen om dit te voorkomen. Helaas heb ik dit niet helemaal begrepen omdat hij bij zijn uitleg veel bijval kreeg van kuipzitters die zo laat op de avond in hun eigen dialect begonnen mee te praten. Zeeuws, Limburgs of het dialect van de Gooise matras; het maakte niet uit. Snurken? Het had iets te maken met de trek die je moest elimineren.

### Zaterdag.

Een stadswandeling onder leiding van een gids, heel interessant en voor degenen die niet megingen werd het een beetje uitrusten. In de namiddag een bezoek aan brouwerij: De Koninck, een soort strafexpeditie waarbij je, na een rondleiding met uitleg, ook nog verplicht bent om te drinken met kaas en een worstje, erg vervelend dus!!

Terug met de tram richting haven met wat zwartrijders aan boord. Geheel onverwachts stopte de tram naast een bierwagen. Gelukkig; want bij enkelen was de dorst alweer hoog opgelopen. Door het open raampje van de tram konden wat pilsjes worden gescoord.

### Zondag

Gemeenschappelijk ontbijt in het restaurant Storm onder het MAS (Museum Aan de Stroom). (Noot: het panoramadak van het Mas is dagelijks tot 23:30 uur gratis bereikbaar, spectaculair uitzicht!)

Het ontbijt was goed geregeld. Folkert bedankte alle organisatoren (Cees, Willy, Nancy en vergat zichzelf, maar dit werd snel verholpen).

Vertrek om 14:00 uur door de Londonbrug de dokken in. De weersvoorspelling werd zo vaak geraadpleegd dat het wel moest gaan regenen. Zelf denk ik dat als je niet kijkt, je het ook niet ziet aankomen en het droog blijft. Helaas een



conclusie die ik moest herzien. Noem het gerust een pittig buitje dat ons uitgeleide deed!!

Vlot door de dokken naar de Boudewijnsluis die met open deuren op ons stond te wachten. 15:45 uur de Schelde op. Lekker rustig, hoewel de wind wat begon aan te trekken. Een uurtje voor aankomst in Hansweert kregen we te horen dat de Zee-egel motorpech had. De Permanent Wave en de Troy waren gelukkig vlakbij en verleenden assistentie. De KNRZM gebeld en deze kwamen al gauw te hulp, want inmiddels stond er een aardig windje. De Zee-egel werd naar de buitenhaven van Hansweert gesleept. Zij kon daar blijven liggen, tot er de volgende dag een monteur zou komen. Voor Jan en Eleonore de gelegenheid om het nachtleven van Hansweert in te gaan!

Zo eindigde de tocht naar Antwerpen toch nog met een goed einde. De Zee-egel kon zich gelukkig de volgende dag weer bij hun vrienden in Yerseke voegen. Huub ging richting Krammersluizen, De Sparrow, Offline en Prima Donna richting Terneuzen, Fram en Troy richting Yerseke, Balfour naar Wemeldinge, Senang en Time 4 Us naar Wolphaartsdijk.

De Permanent Wave was uiteindelijk pas rond middernacht in Herkingen! Een zeer geslaagde tocht met nogmaals de complimenten voor de organisatie! Folkert, Cees en Willy, onze Belg die in Antwerpen wonderen verrichtte. Willy, bedankt voor jouw geweldige inzet!

Jan en Olga Bantjes  
Time 4 Us

# BERGEN IN NOORWEGEN

**Er zijn verschillende soorten zeilers. Zeilers die varen om te zeilen, ongeacht de windkracht of windrichting. Het liefst in één ruk naar Bergen, daar een aantal dagen verblijven en binnen 2 weken weer thuis. En er zijn zeilers die het liefst met rustige dagtochten naar de bestemming zeilen en kalm aan weer terug.**

Wij behoren tot die laatste categorie. Echter je komt met dagtochten niet binnen afzienbare reistijd in Bergen en rustige tochtjes zijn zeldzaam.

Vanaf Mlieland is het in één ruk naar Bergen zeker 3 nachten varen. Kijk je dan ook naar het weervenster om 4 dagen achter elkaar geen storm tegen te komen, besef je al gauw dat de oversteek in één keer niet voor ons is weggelegd.

We kozen de route via Helgoland, Deense westkust en oversteken naar Mandal aan de Noorse zuidkust. In principe met dagtochten mogelijk. In Mandal waren de weerberichten om naar het noorden te varen gunstig. Bergen is met één nacht doorvaren bereikbaar.

Tot zover met welke route we in Bergen zijn aangekomen.

Ken je dat grapje: vraagt een toerist aan een jongetje in Bergen, "regent het hier altijd?" Zegt het jongetje: "weet ik niet meneer ik ben pas 6 jaar."

Nu wij kwamen aan in Bergen met 26 graden hitte. Van tevoren had ik nog gedacht (maar vergeten) ik moet de

kachel op de boot testen. Wat niet nodig bleek.

Bij het afmeren in Bergen werden we toevallig meteen aangesproken door de Bergense brandweer. Ze vroegen of ze vragen mochten stellen over brandveiligheid aan boord. Hebt u goedgekeurde brandblussers, is uw gasinstallatie gekeurd, hebt u een blusdeken, hebt u een rookmelder? Ik dacht ik kom hier goed mee weg, alleen de rookmelder had ik niet. Bij verrassing ging een grote tas open en kreeg ik gratis een rookmelder. Was een leuke aankomst.

We hadden een ligplaats in centrum Bergen; recht tegenover Bryggen, de bezienswaardigheid van Bergen. Dit zijn oude houten huisjes uit het verleden die weer opgebouwd zijn zoals ze er oorspronkelijk uitgezien zouden hebben. Heel gezellig en toeristisch.

Het havengeld betalen was een volgend hoofdstuk. Havenmeesters zijn er haast niet meer in Noorwegen. Van de betaalautomaten was het snoer doorgeknipt en Noors is toch wel lastig lezen. Uiteindelijk hebben we de app 'GoMarina' gedownload en dachten we dat het probleem opgelost was. In de app moet je een account aanmaken. Foto van de boot maken en bijzonderheden van de boot invullen. Ik dacht ja dat is wel goed en vulde gewoon wat letters in en een foto van de skyline. In de app kwam ik niet verder, en kwam steeds de melding dat alle velden ingevuld moet worden. Eindelijk ontdekte ik dat ergens boven in het scherm iets aangevinkt moest worden. Ok ik was in de app geregistreerd. Nu betalen via de app. Dit ging gemakkelijk. Ik ontving via de mail een code voor elektra en sanitair.



Elektra lukte, maar waar was het sanitair. Andere boten in de omgeving hadden ook geen idee. Er waren wel openbare toiletten, maar daar was geen code voor nodig, die waren het dus niet. Via touristinformatie gevonden waar de toiletten waren. In het grote witte gebouw op de eerste etage. Wij een rondje om het gebouw gelopen, maar op de begane grond zaten alleen horecabedrijven. Bij een restaurant naar binnen gegaan en verder vragen "nee er zijn hier geen toiletten voor de haven, maar misschien weet het volgende restaurant iets. Wij binnendoor naar de volgende horecagelegenheid. Daar zeiden ze: "de grote trap op en dan zie je het wel." Ok daar waren douches die met onze code opengingen. Uiteindelijk bleek dat de toiletten op de begane grond waren en ook opengingen met onze code. (in het Noors is eerste etage blijkbaar begane grond)

Alles opgelost. De haven liep steeds voller en al gauw kwam er een Engels schip tegen ons aanliggen. Net zoals we in Nederland gewend zijn. Alleen de zwarte autobanden tegen de kade zijn we thuis niet gewoon.

Vanaf deze dag heeft het elke dag geregend tot we aan de zuidkust kwamen. Temperaturen vielen mee, en soms was het ook wel een paar uur droog.

Dan ga je boodschappen doen en wat oriënteren op restaurants. Aan de supermarktprijzen moesten we toch wel even wennen. Alles is minimaal dubbel zo duur als in Nederland. Dagelijkse boodschappen voor twee personen gaan toch gauw naar 28 euro per dag. Een blikje bier in de supermarkt (4,5%) begint bij € 2,60. In de Vinmonopol de overheidswinkel die wel alcoholische dranken verkoopt, begint een fles wijn bij 10 euro en andere dranken zijn 2x zo duur als thuis. Een hoofdgerecht in een restaurant kost tussen 25 euro (pizza) en 50 euro; pilsje vanaf 10 euro en een flesje wijn toch al gauw 50 euro. Enige wat goedkoper dan in Nederland was, is de diesel. Deze is voor boten belastingvrij. Wij betaalden circa € 2,04 per liter.

Vanaf Bergen kun je via de fjorden binnendoor terug naar Stavanger varen. Mooi gebied, met om de paar uur mogelijkheid tot overnachten achter het anker of in een Marina. Zodra je van de hoofdfjord af bent beland je tussen de rotsen door in volkomen beschut water. Rotsen zijn goed aangegeven. Op elke ondiepe rots staat een paal. Direct naast de rots is het minstens 30 meter diep. De eerste keer ankeren in de fjorden was wel bijzonder. Je zoekt een plek waarvan de diepte acceptabel is voor de lengte van je ankerlijn. Door draaien van wind of stroming

lig je gedurende de nacht soms een andere kant op. Je ankerketting sleept dan over rotsen je nieuwe richting op. Dat slepen van de ankerketting over rotsen hoor je in de boot goed. Door de nieuwigheid van dat geluid, lig je de eerste nacht niet echt rustig te slapen en ga je toch even kijken of alles in orde is.

Ik kan bladzijden volschrijven over Noorwegen. In het algemeen zijn de afstanden heel groot, golven langs de zuidwest kust kunnen gigantisch zijn en dicht onder de kust gevaarlijk. De situatie met veel wind hebben we voorkomen, maar hou dan rekening zoals in ons geval dat



1/3 van de tijd verwaaidagen zijn. Maar ondanks dat we harde wind van 6 bft of meer hebben vermeden was de deining gigantisch. Alles wat niet vast staat in de boot en kastjes valt door elkaar.

Al met al is Bergen een leuke en interessante bestemming als je voldoende tijd hebt om te reizen. Veel natuur, maar weinig historische gebouwen. Alles was vroeger van hout, en daar is niet zoveel van over door de loop van de eeuwen.

Gerard en Betty van Bommel  
Alfa Dim



# MORE SAILING, LESS CLEANING

- cosmetisch onderhoud gehele schip op locatie;
- duurzaam herstel van de glans van gelcoat of lak;
- wassen, polijsten, beschermen; gemakkelijk schoon te houden;
- drie opties: DIY, doe het samen, Renskib doet alles;
- vrijblijvend deskundig advies en offerte op maat.

**Renskib**  
Design your shine  
Professional Yacht Care since 1995



**Renskib Nederland**  
Aalscholverstraat 43  
1121 EL Landsmeer

[www.renskib.shop](http://www.renskib.shop)



# LANGSZIJ HEEFT JOU NODIG, WE DAGEN JE UIT...

**Ons clubblad maken is geen sinecure, als nieuw redactieteam willen we Langszij een ander elan geven en jou daarin veel variatie en informatie bieden. Absoluut niet uit ontevredenheid over de vorige uitgaven, maar zo gaat het met nieuwe mensen aan het roer; die zijn nog enthousiast en ambitieus... Maar ook realistisch, we kunnen het niet helemaal zelf.**

## Billenknijpmoment

Op ons vorige online verzoek om je on board 'billenknijpmoment' met ons te delen, is al door enkelen enthousiast gereageerd.

*Deel met ons je ervaring, leer en informeer ons, laat ons meelachen. We zijn onder elkaar, toch?...*

Een kort onderhoudend stukje van het 'Billenknijpmoment', graag met portretfoto van jou erbij.

Stuur deze naar: [langszij@bavariazeilclub.nl](mailto:langszij@bavariazeilclub.nl)

## Techniekbank

In deze uitgave komen enkele technische onderwerpen aan bod. We willen hiermee iets dieper en deskundiger op de betreffende materie ingaan dan op ons onvolprezen online forum gebeurt.

Hierop voortbordurend lijkt een Techniekbank ons zinvol.

Ben jij of vind jij jezelf technisch specialist op enig gebied en wil je graag je specifieke kennis desgevraagd delen met iemand in de problemen?

**Meld je aan voor de BZc-Techniekbank.** Met je naam en pasfoto, je bereikbaarheid en korte uitleg over jouw specialisatie.

Stuur deze naar: [langszij@bavariazeilclub.nl](mailto:langszij@bavariazeilclub.nl)

De kans bestaat natuurlijk dat je eens door een BZc-lid met een probleem of vraag benaderd wordt voor je advies.

P.S. het ligt voor de hand dat de Techniekbank ook online te raadplegen zal zijn, maar dat nemen we nog met webmaster Ton op...

## Schippertips

Voor diegenen die misschien wat minder technisch onderlegd zijn, maar wel handig genoeg en met veel bootervaring: deel je on board vindingrijkheid met ons, dan hebben we er allemaal misschien wat aan.

Een kort onderhoudend stukje over jouw 'Schippertip', graag met portretfoto van jou erbij.

Stuur deze naar: [langszij@bavariazeilclub.nl](mailto:langszij@bavariazeilclub.nl)

## Schrijfbambitie

Heb je schrijfbambities en vind je het leuk om onze redactie al of niet structureel (2 uitgaven per jaar...) bij te staan: meld je aan.

Geen schrijftalent, maar wel wat te melden?

Wij helpen je om er een leesbaar verhaal van te maken.

Redactieteam Langszij



**QSAIL.nl**

Tot 20% korting voor BZc leden op geselecteerde artikelen.  
Stuur vrijblijvend een mail naar [info@qsail.nl](mailto:info@qsail.nl)  
En u ontvangt z.s.m uw BZc prijs.

- Webshop
- Verhuur
- Events
- Zeilschool
- Onderhoud
- Deliveries

**WWW.QSAIL.NL**

# PINKSTERWEEKEND BAVARIA ZEILCLUB

Het is onze eerste ervaring met een evenement van de Bavaria Zeilclub. Op vrijdagmiddag kwamen we aan vanaf Volendam, onze thuishaven, in Kaap Hoorn. Wij hebben een Bavaria 30 en we moesten langszij bij een andere 30er. Dat leek makkelijker dan het was met windkracht 5 uit het noorden. Er was gelukkig veel hulp aanwezig en iedereen was met lijnen in de weer, maar toch lukte het de eerste keer niet. We waagden een tweede poging, dit keer met een iets ruimere bocht met aanvaren en ja hoor deze keer gelukkig goed gegaan. We hebben met 4 lijnen w.o. 2 springen vastgelegd. Eenmaal op de steiger een hartelijke begroeting van Piet en Elseke, die ons uitnodigden voor een borrel en een rondleiding op hun prachtige woonschip. (Ron en Piet zijn al meer dan 30 jaar collega's van elkaar).

De zaterdag was het Robinsonspel georganiseerd. Er waren 6 teams, Mayday Mayday, Kielhalers, Hurricane, Zeepiraten, Golfbrekers en het team waar ikzelf in zat, Kompas. Esmeralda was onze teamcaptain en onze Jell was RAS, RAS, RAS, HUP KOMPAS. Er werden punten uitgedeeld voor de leukste jell, die was voor de golfbrekers, die liepen dus 2500 punten op voor.

Maar die achterstand was helemaal geen probleem voor ons team, want de volgende 3 spelen wonnen



we. We waren het snelst met vuur maken, we moesten brandbaar materiaal verzamelen en aansteken met vonken maken door het schrapen van metaalachtige staven over elkaar. Het 2de spel was een hengel maken van bamboestokken en touwtjes en daarmee een fles met een code ophengelen. Daar stond een vraag op, hoeveel negens zitten er tussen de 1 en 100, dat was de code met een nul ervoor. Reken maar uit :). De code was om een slotje te openen van een kistje en daar moest ook weer een som opgelost worden, met de cijfers 1 t/ m 9 moest de uitkomst in alle richtingen 15 worden. Ook dit spel wonnen wij en ook de andere spelen gingen redelijk, zoals het katapult schieten en pijl en boog schieten.



Maar de grootste troef die wij in handen hadden was Fleur van 4 jaar, samen met haar poppendochter Fiene, zij waren onze jokers. We moesten emmertjes water halen uit het Markermeer en dit moest via holle bamboe buizen overgebracht worden naar een regenpijp waar een kurk in dreef, hoe meer water hoe hoger de kurk kwam drijven. Ik kon er maar niet bij met mijn arm, die ging tot iets verder dan mijn pols de buis in, maar Fleur met haar mooie dunne armpjes kon veel sneller bij de kurk. En wederom weer een spel gewonnen. Kompas werd dus de nummer 1 van het Ronbinsonspel.

Daarna hadden we nog een goed georganiseerde steigerborrel en nog een gezellig etentje bij Oranje buiten.

Dit stukje schrijf ik tijdens de zeilwedstrijd van eerste pinksterdag, wij liggen al achteraan met ons kleinste bootje en de wind kakt volledig in. Dat is niet echt erg, we genieten van de tocht en het is gelukkig nog steeds droog, ondanks de voorspelde regen. Wat de uitslag ook zal zijn, dat horen we vanavond wel, het zal vast gezellig worden.

Piet en Elske, heel erg bedankt voor de goede organisatie van het leuke en gezellige weekend, het was voor ons de eerste keer, maar zeker niet de laatste.

Ron en Anja van Slegtenhorst  
Amistad



# SOLO NAAR DE MIDDELLANDSE ZEE

Interview met Willy Wullaert, door Dik van der Linden



**Velen van de Bavaria Zeilclub die met regelmaat het Forum raadplegen zullen absoluut gelezen hebben over de tocht die Willy als solozeiler maakte vanuit Herkingen in Nederland naar de Balearen en weer terug. Ik zocht Willy op in Herkingen voor een interview, niet lang na zijn terugkomst en luisterde met bewondering naar zijn ervaringen.**

## Eerst iets over Willy zelf

Willy woont in Brecht en ligt met zijn 'Permanent Wave', een Bavaria 30 (2005) in Herkingen. Dat is een uurtje rijden van zijn huis. Willy is 63 jaar, gepensioneerd en gehuwd met Marites. Samen hebben ze drie kinderen waarvan de oudste (38) zelf ook een Bavaria heeft. Willy zeilde eerst 3 jaar met een Spirit 32 en sinds 2 jaar met deze Bavaria. Al met al had hij, op dit moment, niet bepaald ruime ervaring met het varen van kajuitzeilboten. Een soloreis als dit was altijd al een grote droom en de plannen daarvoor zouden nu vaste vorm gaan aannemen. Zijn echtgenoot begon het zeilen steeds leuker te vinden, maar een reis naar de Med was om diverse redenen (onder andere thuiswonende kinderen) een stapje te ver. Hij had nog even gedacht aan opstappers, maar dat leek ook niet aantrekkelijk.

*Vraag: Willy, ik ga even terug naar 22 mei toen ik je eerste bericht op het forum las over je geplande soloreis naar de Med. Een niet alledaags plan dat nogal wat*

*reacties oproep op het forum. Soms in de zin van 'gekkenwerk' tot aanbevelingen van personen die dezelfde tocht ook deden, maar dan met meestal aanmerkelijk grotere schepen. Wat dacht je toen je dit allemaal las?*

Willy: Ik liet me niet afschrikken door de reacties en ze hebben me zeker niet aan het twijfelen gebracht. Het idee om in 10 dagen non-stop Gibraltar te bereiken leek ook mij uiteindelijk niet reëel. Het zouden er uiteindelijk 24 worden (vertrek Roompot 14 Juni en aankomst Gibraltar op 8 Juli). Het zou waarschijnlijk beter zijn om maximaal 48 uur door te zeilen en dan wat langer rust te nemen. Voor mij was het belangrijk om vertrouwen te hebben in de boot en de apparatuur, met name de veiligheidsuitrusting. Zo iets als een EPIRB had ik niet aan boord. In principe zou ik redelijk kort langs de kust blijven en daardoor altijd contact kunnen houden via mijn mobiele telefoon met 4G samen met de marifoon (in elk geval via kanaal 16).

De marifoon is ook uitgerust met een Distress knop. Ook de AIS-transponder is uitgerust met een Distress knop waarmee direct een noodsignaal word uitgezonden in geval van nood. Voor de navigatie had ik de beschikking over Navionics kaarten die ik op mijn tablet en mobiel kon uitlezen. Ik had ook een Raspberry Pi, een soort minicomputer waarvoor speciale software bestaat zoals OpenPlotter (OpenPlotter is een combinatie van





software en hardware die kan worden gebruikt als navigatiehulpmiddel op kleine en middelgrote boten. Het is open-source, goedkoop, verbruikt weinig en het werkt op onder andere een Raspberry Pi.).

De computer leest alle signalen in van boordinstrumenten zoals AIS en GPS, maar ook gegevens als wind, diepte, snelheid en meer en maakt deze gegevens via een server beschikbaar op plotter software zoals bijvoorbeeld CPN (Chart Plotter Navigation) of AVNAV, allebei navigatie software free of charge! Je gebruikt je mobiel of tablet als scherm. De plotter werkt met allerlei kaarten, maar O-charts zijn steeds up to date en werken prima voor mij.

*Vraag: Hoe kwam je aan je rust, vooral tijdens de nachtelijke uren?*

Willy: Ik stelde de AIS in op het geven van een alarm bij schepen die binnen een bepaalde afstand kwamen. Ik heb wel radar aan boord maar gebruikte het alarm hiervan niet. In het begin stelde ik een alarm in op 20 minuten en 'sliep' in de kuip. Later, toen ik veel verder uit de kust kwam bijvoorbeeld tijdens de doortocht van de Golf van Biskaje, sliep ik wel 1.5 tot 2 uur binnen op de bank en dat, zelfs toen de wind uit zuidwestelijke richting toch behoorlijk aanwakkerde met 5-6 Bft. Je bent daar redelijk ver uit de kust en er is vrijwel geen scheepvaartverkeer, dus iets langer doorslapen was wel verantwoord.

*Vraag: Heb je ook problemen gekregen onderweg?*

Willy: Op een gegeven moment kreeg ik, varende voor de Portugese kust, een lijn van een fuik (lobsterpot) in de schroef. Dat gebeurde midden in de nacht en daarom besloot ik eerst het daglicht af te wachten. Erg rustig lag ik natuurlijk niet, maar daar was weinig aan te doen. Ik had een complete duikuitrusting bij me, dus die kwam nu wel van pas. Op een rollende oceaan was het niet eenvoudig om het pak met alle attributen veilig en wel aan te krijgen. Bovendien is een watertemperatuur van 14°C ook niet bepaald aantrekkelijk. Nadat ik mijzelf gezekerd had aan de boot met een lijn aan mijn fles, ging ik te water. De lijn van de fuik stond behoorlijk onder spanning omdat het nu fungeerde als een ankerlijn. Er zat niets anders op dan de lijn door te snijden. Dat zal de visserman niet leuk gevonden hebben, maar het kon nu eenmaal niet anders.

*Vraag: Je zult zeker ook wel technische mankementen hebben gekregen, dat gebeurt bijna iedereen wel die wat langer van huis is en dat zal in jouw geval niet anders zijn. Op je blog las ik, naast wat kleinere technische reparaties, ook al iets*

*over een probleem met je stuurautomaat dat je overigens wel hebt kunnen verhelpen.*

Willy: Dat gebeurde dus kort voor het gebeuren met de lobsterpot. Aangekomen in Peniche blijkt bij het aanmeren dat de motor geblokkeerd zit in zijn achteruit. Er zit niets anders op dan achteruitvarend van de steiger weg te komen. Daarvoor is er gelukkig ruimte genoeg. Het bleek dat de kabel naar de saildrive was gebroken. Met deze kabel schakel je de saildrive in zijn voor- of achteruit of in de vrij-stand. Dat betekent op zoek gaan naar een nieuwe. En dat natuurlijk weer op een vrijdag met het weekend voor de boeg. Ik kon wel een noodoplossing maken waarmee ik zelfs nog redelijk met de kabel in de hand kon manoeuvreren.



Intussen was de politie op komen dagen om mij te vertellen dat ankeren daar niet mocht. Ze waren in eerste instantie wel begripvol, maar er zou wel een inspectie moeten plaatsvinden na de reparatie. Daarmee werd het voor mij ook verboden om de haven te verlaten op straffe van een flinke geldboete of zelfs een periode achter de tralies. De inspectie stelde helemaal niets voor.

Het duurde nog 4 dagen voordat de nieuwe kabel geleverd werd waarna de inspectie kon plaatsvinden. Zoals ik al zei, dat stelde natuurlijk niets voor, maar je kwam er niet onderuit. Na de inspectie kreeg ik een formulier waarmee ik naar de 'Capitania do Porto de Peniche' kon gaan om toestemming te verkrijgen de haven te verlaten. Die 'enorme' inspectie kostte ook nog eens iets meer dan 150 Euro. Dat was dan voor de inspectie en ook 'vuurtorenbelasting'. Dat laatste, de vuurtorenbelasting, is enkel verplicht als je meer dan 180 dagen in Portugese wateren vaart, dus normaal niet als je zoals ik op doorvaart bent. Maar dit ben ik pas achteraf te weten gekomen. De dame van de administratie moet eerst nog alle scheeps- en persoonsgegevens in een PC invoeren. Dat kost nog meer tijd want ze doet dat met 2 vingers...

Een buurman in de haven mocht 500 Euro aftikken na de controle. Maar ja, hij had dan ook sleephulp gekregen over een afstand van wel 20 meter. Het lijkt toch wel erg op 'toeristje uitzuigen', want dit heeft weinig met veiligheid te maken.

*Vraag: Je hebt natuurlijk ook veel havens aangedaan. Welke hebben de meeste indruk op je gemaakt?*

Willy: Ik heb meerdere havens aangedaan, maar die mij het meest bijgebleven zijn waren:

- **Gibraltar.** Ik lag in de jachthaven van La Linea de la Concepcion op wandelafstand van de grens met Gibraltar zelf. Dit stukje verenigd koninkrijk is prachtig vooral dan met het natuurreservaat boven op de rots.
- **Marbella.** Een prachtige oude binnenstad waar het heerlijk wandelen was.
- **Cartagena.** Een stad met een historisch centrum en een groot Romeins Theater met plaatsen voor 11.000 toeschouwers, gebouwd rond het begin van de jaartelling.
- **Cabrera.** Een klein eiland ten zuiden van Mallorca. Een eiland vol rust met een prachtig natuurreservaat.
- **Ibiza.** De stad met een jachthaven vol decadente superjachten. Ook de Stad Amsterdam lag aan de kade



*Vraag: Heb je ook slecht weer meegemaakt? Veel wind en/of regenbuien met onweer?*

Willy: Ik kreeg te maken met de Levant, een wind afkomstig uit het oosten waarbij deze meestal gevormd wordt nabij de Balearen eilanden. De hoogste windsnelheden worden bereikt in de Straat van Gibraltar. En dat was nu juist de richting waar ik naar toe wilde gaan, naar Tarifa dat ligt aan het zuidelijkste puntje van Spanje, nog voor Gibraltar gezien vanuit de Atlantische Oceaan. Er was gewaarschuwd voor het opsteken van de Levant en om die reden wilde ik voor het uitbreken Tarifa aanlopen.

Dat lukte dus niet waardoor ik te maken kreeg met windkracht 7 Bft, recht op de kop. Ik wilde Tarifa binnenlopen maar werd door de waterpolitie tegengehouden want er was geen plaats voor gasten. Er kwam ook nog een ferry aan waar ik voor moest uitwijken. Dat was allemaal binnen de enigszins beschutte buitenhaven. Nadat de ferry was gepasseerd moest ik weer naar buiten. Dan maar naar Gibraltar waar op weg naar toe de wind gelukkig flink afnam. Dit was wel het zwaarste weer dat ik voor mijn kiezen kreeg.

In het begin van de reis, tussen Étretat en Cherbourg kreeg ik te maken met een plots opstekend onweer met zelfs een mini tornado in Deauville. Met windkracht 7 ben ik Cherbourg binnengelopen waar ik 2 dagen heb gewacht tot het weer verbeterde.

### Epiloog

Willy loopt op 8 September de thuishaven van WSV Herkingen binnen na een reis van 86 dagen waarbij hij 4150 NM (Nautical Miles) op het log had staan. De motor

had niet bepaald stilgestaan en met 469 draaiuren zo'n 750 liter dieselolie verbruikt.

Op de vraag of hij het zo weer zou doen kwam een duidelijk positief antwoord. De Atlantic was niet zijn favoriet met een watertemperatuur van 14°C, maar de Middellandse Zee maakte dat weer ruimschoots goed met temperaturen van hier en daar het dubbele, tot wel 29°C. Maar hij is er nog niet over uit en het kan ook de Oostzee worden bijvoorbeeld. Hem wordt vaak verteld

dat hij toch wel een bijzondere reis had gemaakt waar je veel lef voor moest hebben. Zelf doet hij er nogal laconiek over. Je moet het 'gewoon' doen, viel allemaal best mee uiteindelijk.

Nog meet wetenswaardigheden kun je vinden op zijn blog:

**[solonaardemed.blogspot.com](http://solonaardemed.blogspot.com)**

## BILLENKNIJPMOMENT

# LEWMAR STUURAUTOMAAT NIET TE REPAREREN

**Ter hoogte van Petten gebeurde het: de stuurautomaat stuurde niet meer. Het was zo onverwacht dat ik het eerst niet door had. Hier een technische beschrijving van deze gebeurtenis.**

De koers die uitgezet was, was die naar de S1 van het Schulpengat. Ik voer bijna pal voor de wind uit. De Bella Diva loefde ineens sterk op. Ik zette de koers weer opnieuw in. Geen effect. Ik hoorde de stuurmotor wel 'lopen', maar dat had geen effect op de te varen koers. Ik dacht aan een storing die eerder softwarematig was. Misschien zou een reset helpen... Het beste was om binnen de stroom te onderbreken voor alle apparatuur. 30 seconden gewacht en weer alles aangezet en de Bella Diva weer op koers gebracht. Geen effect. Dan maar 'op het handje' verder sturen.

Enmaal vastgemaakt in Den Helder op onze Bavaria Zeilclub website gezocht naar info over dit soort problemen. Wat ik vond was voor mij niet duidelijk, iets met een driver. Ik maakte op de stuurstand de 2 luikjes open, eentje achter het stuurwiel en eentje aan stuurboord. Ook dat gaf me geen informatie. Dan maar via de achterkajuit, luikje opengemaakt en ook daar vond ik zo op het eerste gezicht alles in orde. Hoe ziet een driver eruit? Op internet gezocht, maar wat ik daar zag kon ik niet vinden bij mij aan boord.



Bellen met scheepswerven en Raymarine Sneek leverde alleen de vraag op "welk type driver heeft u?" Ik had geen idee hoe ik deze vraag kon beantwoorden.

De Raymarine-monteur die aan boord kwam schroefde ook in de achterkajuit de plafondplaat eruit. Hij vertelde mij dat achter de ketting van het stuurwiel een 2e ketting loopt die wordt aangestuurd door een daar achter geplaatste driver van Lewmar. Hij deed enkele tests en schatte in dat spoeldraad in de driver gebroken is. Niet te repareren, want ingegoten. Ik kreeg daar een dag later een bevestiging van. Ook een nieuwe spoel o.i.d. kopen bleek niet mogelijk. Omdat er een nieuw type is, worden deze spoelen niet meer gemaakt. Een complete nieuwe is € 3.500,00. Inmiddels is de nieuwe driver geplaatst.

Bernardus Beijik  
Bella Diva

# WinchRite



"De **WinchRite®** kan het verschil maken tussen stoppen met zeilen of toch nog een paar jaar doorvaren.

Hij is bedoeld voor het zware werk. Gebruik je hem als zodanig, dan is de accucapaciteit meer dan voldoende voor een volle dag gebruik."

(conclusie Test Waterkampioen aug. 2014) zie onze website voor de volledige tekst.

Maak al uw bestaande lieren elektrisch met de **WinchRite®** elektrische lierhendel. Ideaal voor het hijsen of in- en uitrollen van uw grootzeil en genua.

Vanaf modeljaar 2018:

Efficiënter en zuiniger stroomgebruik, in combinatie met sterker accupakket en daardoor werkt de **WinchRite®** nog langer op één acculading.

Motor (brushless) is stiller en nog krachtiger, meer dan 110 N.m.

Voor leden van de Bavaria Zeilclub berekenen wij voor de **WinchRite®** en de **TackRite** geen verzendkosten (in NL) met kortingscode\* BAVWRTR.

\*kortingscode geldt niet in combinatie met andere kortingsacties

Met de **TackRite** giekrem controleert u uw gijp, geen gevaarlijke onverwachte (klap) gijp meer.

De **TackRite** is gegoten uit één stuk 316 r.v.s.

U kunt de **TackRite** instellen op drie weerstand niveaus, afhankelijk van de windsterkte.

Hoe meer het aantal doorvoeringen door de giekrem, hoe groter de weerstand en remmend vermogen.

## tackRite



**WinchRite Europe**

+31 (0) 654 363 092

info@winchrite.nl

www.winchrite.nl

# DOOR DE DUITSE BOCHT

**De afgelopen weken, eigenlijk al maanden zijn we druk bezig geweest met het voorbereiden van deze extra lange vakantie trip naar de Oostzee. Een totaal van 8 weken mag je best een lange vakantie noemen. Alhoewel als je het een kleine sabbatical noem klinkt het alweer korter.**

Maandag 13 juni om 9:15 gooien we los in Enkhuizen en met een mooie NW-wind 5 lopen we in één keer naar de sluis bij Kornwerderzand. Daar hebben we precies genoeg tijd om de zeilen in te rollen en de stootkussens eruit te doen als de deuren al opengaan. In een recordtijd zijn we op het wad. Ook daar loopt het lekker door en zo zijn we om 15:00 uur al in Harlingen.

De volgende dag naar Vlieland. We plannen niet helemaal op de stroming. Het eerste deel tot aan het einde van het wad hebben we de stroom mee maar dat betekent dat we het laatste stuk en voor de haveningang de stroom flink tegen hebben. Om 13:00 uur zijn we al op Vlieland en genieten van de rustige middag.



Na het nodige rekenwerk met getijde en stromingen besluiten we woensdag rond 05:30 weg te varen. Het is vroeg maar het doel voor vandaag is Borkum. De wind is NW 3 en we zeilen het gat uit de zee op. Na een uurtje echt op zee te zitten valt de wind volledig weg. Dus zit er niets anders op dan de motor te starten. Dankzij de getijde stroming en de motor gaat de tocht voorspoedig en liggen we ruim voor op schema. We komen in de buurt van Borkum. Omdat we zoveel voor liggen op ons schema is de Eems nu oplopen tegen de stroom in niet optimaal

en is doorvaren naar Norderney een betere optie. Nog even goed de kaarten bekijken. Dan slaat de verwarring toe. De haven van Norderney geeft een gedregde diepte aan van 1,7 m? Met onze diepgang van 1,95 m gaat dat dus niet werken. Droogvallen met een kielboot in de haven is geen optie. Maar we horen zoveel mensen dat die naar Norderney gaan. Hoe doen zij dat dan? Ook de plotter geeft de 1,7 m aan. Tijd om internet te raadplegen... o, ja te ver op zee... geen verbinding. Dan blijft er geen andere keuze over en toch tegen de stroom in de Eems op te gaan naar Borkum. En de Eems had blijkbaar vandaag besloten met 4 a 5 kt te gaan stromen en dan blijft er van je mooie snelheid door het water van 7,5 kts niet veel over. Uiteindelijk maken we om 17:00 uur vast. De boot waar we naast komen te liggen had al een briefje opgehangen dat zij de volgende ochtend om 04:00 uur willen vertrekken. Even snel naar de stroming kijken en die tijd past ons ook wel. Niet veel later komt de "Karma" er ook naast liggen met hetzelfde vertrek plan. Het doel voor morgen is Helgoland.

De wekker gaat om 03:30. Op het moment dat hij afgaat duurt het even voordat het tot ons doordringt waarom hij gaat. Eruit, broodjes klaar maken en hopen op wind. Met een grondsnelheid van dik over de 10 kt stromen we met meerdere schepen naar buiten. Maar zoals voorspeld blijft de wind uit. We moeten dus de motor aanlaten. Op de AIS houden we de "Karma" in de gaten want hun koers is ook naar Helgoland. De stroming helpt ons gedurende de hele trip heel veel mee. Op een gegeven moment vergezellen een paar bruinvisjes ons even. We steken de shipping lanes over. Deze zijn vandaag wel heel rustig en we hebben dus alle ruimte om te kiezen wanneer we dit willen doen. In de buurt van Helgoland zijn twee grote ankergebieden en die liggen redelijk vol met containerschepen. We gaan door een ankergebied heen en passeren deze zee-reuzen op gepaste afstand. Om 14:30 zijn we op Helgoland. Daar vallen de stapels mee en we komen als 3e op de rij van 4 te liggen. Na al die motor uren en het verstoken van de daarbij behorende diesel is het wel heel welkom dat Helgoland belastingvrij is. Dat verzachtte het afrekenen behoorlijk toen we de tank weer gevuld hadden. De Karma komt een uurtje later weer naast ons liggen. Zij hebben gepland de volgende dag naar de Eider te gaan. We wisselen de nodige kennis vanuit onze voorbereiding uit. Het is wel opvallend dat er heel veel dagtoeristen aan- en afreizen met rolkoffers vol met "smokkelwaar".

We blijven een dagje liggen. Vanochtend geen wekker. In de ochtend bekijken we het eerste stukje van het eiland en doen onze eigen smokkelwaar inkopen.

Om 12:30 moeten we aan boord zijn want dan wil de eerste op de rij vertrekken. De hele rij gaat los en rangschikt zich op de vertrektijd van de volgende ochtend. Na het nodige rekenwerk wordt onze vertrektijd 08:30 om dan met stroom mee de Elbe op te kunnen. In de middag verkennen we het hele eiland. De noordkant is wel heel mooi met een heel uitgebreid broedgebied voor vogels tegen de rotskust op.

Inmiddels is de stapel boten uitgegroeid tot 8 stuks. Wij en onze burens op plek 3 gaan de volgende dag om 08:30 vertrekken en de rest zorgt dat zij wakker zijn om ruimte te maken.

Mooi om 08:30 uur komen we tussen de stapels uit. Het zeil gaat uit en de motor blijft er nog even bij. Maar de wind trekt genoeg aan en we zeilen voor de wind naar de Elbe. We komen mooi met een meelopende stroming bij de monding van de Elbe delta aan. We steken de geul over en gaan aan SB zijde naast de geul varen. Dichter bij Cuxhaven zakt de wind eruit en starten we weer. Maar gelukkig na een klein uurtje is ze weer terug. We zeilen verder en komen op onze geplande tijd van 16:00 uur bij de sluis van Brunsbüttel aan het begin van het Noord-Oostzee Kanaal. Daar was net voor ons een groep pleziervaart de sluis in gelopen. Eenmaal bij de sluis aangekomen liggen er alweer twee andere boten te wachten. Na een 45 min krijgen we de melding dat we met het vrachtschip mee kunnen schutten. De sluis roept de pleziervaart op om naar de oude voorhaven van de sluis te komen. We lopen de voorhaven binnen als de sluiswachter ineens meldt dat we toch niet mee mogen en terug naar de wachtplaats moeten. De wachtplaats is niet zoals je bij een gewone sluis hebt dat je ergens aanlegt maar je moet hier blijven varen wat betekent dat de motor aan blijft en je zorgt dat je op ongeveer dezelfde plek blijft. Nu is dat niet zo moeilijk want het stroomt nog steeds iets naar binnen dus blijf je gewoon langzaam tegen de stroom invaren zodat je op dezelfde plek blijft. Dan begint het lange wachten. Wat de reden is waarom ze ons 3,5 uur hebben laten wachten zijn we niet achter gekomen maar uiteindelijk liggen we 20:35 in de haven direct achter de sluis op 10 m afstand vanwaar de zeeschepen de sluis in- en uitlopen. Er zit gelukkig wel een

stevig remmingwerk tussen. Als echt hoogtepunt komt er om 23:30 een cruiseschip van 200 m lang de sluis binnen lopen en dus op 10 m bij ons vandaan. Een geweldig indrukwekkend gezicht. Een mooi moment om de kooi in te duiken.

Om 6:30 worden we door de plaatselijke havenmeester ruw uit onze slaap gehaald door stevig op het dek te kloppen. Hij komt het havengeld en kanaalgeld innen. Het is 9:00 uur en we gooien los voor onze tocht over het Noord-Oostzeekanaal, NOK. Zo rustig het kanaal afvaren heeft soms wat weg van de Vecht alleen is dit wat rechter. De oevers zijn mooi schuin met keien dus de golven lopen mooi dood en komen dus niet een tweede keer terug. De schepen die we tegenkomen en die ons oplopen blijven groot en indrukwekkend. We besluiten niet in een keer het hele kanaal af te varen en te stoppen bij Rendsburg. Daar hebben we in de middag wat rondgelopen en onszelf getraakteerd op eten bij het havenrestaurant.

We vertrekken weer eens bijtijds om 8:15. Dan staan de lichten op het kanaal voor ons op 3x rood. Dit betekent dat je niet verder mag en moet wachten tot ze weer uit zijn. De reden is duidelijk. Even later komt een groot baggerschip, wat gesleept wordt, ons tegemoet. Nadat ze voorbij is gaan de lichten weer op enkel rood en we mogen door. Vlak voor de sluis komt er nog even een bui maar als we aanleggen om te wachten is het weer droog. Dit keer liggen we nog maar 10 min vast en krijgen we de melding dat we naar de sluis mogen komen en achter de coaster mogen invaren.

Na het schutten gaan de deuren van de Oostzee letterlijk voor ons open. Er staat een leuk windje en dus zeilen uitrollen en motor uit. We zeilen net 30 minuten als er twee dolfijnen een kort poosje rond de boot zwemmen en wat sprongen maken. Wat een leuk welkomstcomité is dit. Om 13:30 lopen we de haven van Laboe binnen.

We zoeken al fietsend de boulevard op en vinden dat we wel een broodje haring hebben verdiend. Na deze dagen komt er toch wel de nodige trots bij ons boven dat we hier nu op de Oostzee zijn.

Frans en Emmy de Wit  
Vita PärLAN - Bavaria Cruiser 37

# BOEIEN

**Wij komen uit Eindhoven en kochten in juni een Bavaria 36: ervaring met varen of zeilen: 0,0. Dus snel een drie-daagse CWO-cursus gevolgd, les op eigen boot, vaarbewijs halen enz.**

Maar nog steeds blijft alles nieuw. We gaan gewoon het Hollandsdiep op waar de boot al gelegen is, ergens moet je toch beginnen. Mijn man zet de genua op en gaat achter het roer staan, "prima zo, we zeilen", roept hij. "Waar moet ik nog opletten hier?" vraagt hij. "Nou huh andere vaarders/voorrang-regels en boeien zoal", zeg ik, mijn man "jahaaa, boeien", luidt het gezegde in Eindhoven als je het onbelangrijk vindt.

Een uurtje later stuurt mijn man nog steeds met de Genua aan bakboord als hij roept: "Patries kom helpen ik zit vast!". Ik zit op het toilet en kom met mijn broek half op de kuip in, ik denk nog hoe dan?!? Er is hier niks waaraan je vast kunt zitten, honderden meters van de wal nabij Willemstad. Maar jawel mijn man vindt in 'the middle of nowhere' een



gele boei die verstopt zat en plotseling achter de genua opdook en zich tussen het zeil en het schip had gedrongen. Best kunstig, maar scoort vast geen punten voor een CWO. Ik plofte het zeil over de ton en mijn man had de vaart er direct uit gestuurd dus kon ik nog snel een fotootje schieten en mijn broek dichtknopen. Een blunder?!? Ach ja, maar boeien. Weer wat geleerd en verder maar.

Jan Hermans

## WIJK NIET AF VAN JE BESTAANDE GEWOONTE...

Vandaag een mooie dag wat het weer betreft, belooft een windkracht 3-4 op de Grevelingen te worden. Vrienden van ons komen deze dag een dagje meezeilen. Zij hebben zelf ook een zeiljacht, maar dan één van het andere Duitse merk! Zeilen kunnen ze dus wel, maar op een andere boot is toch altijd even anders; lees wennen.

Na een kop koffie gaan we het water op, Zeilen! Als ik samen met mijn vrouw ga zeilen hebben we alle twee onze "eigen taken" voordat we het water opgaan. Maar met gasten aan boord wil dat er helaas nog wel eens bij inschieten. Hoewel de app op Windfinder 3-4 Bf aangeeft, is de wind toch erg vlagerig, soms met behoorlijke uitschieters. Ik sta zelf niet achter het roer, als ineens een volle windvlaag 6 Bf? ons te pakken heeft. Onze zeilvriend aan het roer wordt hierdoor overvallen en kan deze, door waarschijnlijk onwennigheid van de boot, niet snel genoeg pareren. Zelf zit ik aan de lage kant en kan de grootschoot niet snel genoeg losgooien omdat iemand naast mij "in de weg zit". Gevolg: boot loopt echt volledig uit zijn roer! Helaas hebben wij onze eindcontrole voor het

varen vandaag niet uitgevoerd. Hierdoor hebben, voordat wij gingen zeilen het raampje van de toiletruimte niet dichtgedaan en in de 5 á 7 seconde dat de boot volledig op één oor gaat, stroomt er denk ik wel 160 liter water door dit bewuste raampje naar binnen. Wanneer de boot weer recht komt, drijft er een volledige inventaris door de boot; toilettassen, wc rollen enz. Kastjes die vol met water staan, bilge helemaal vol. Boeken, koffieapparaat, waterkoker, alles door de boot. Echt, één grote chaos.

We hebben het zoute water zo goed en snel als het kon proberen te lozen. Via het toilet zelf, met de bilgepomp, emmers en met alle nog droge aanwezige handdoeken. Zout water in een boot is niet echt wenselijk. Gelukkig volgden een paar dagen met mooi weer en heeft alles verder goed kunnen drogen. De boot, en wijzelf, hebben er verder gelukkig geen blijvende schade aan overgehouden! Het was een goede les, dit gaat ons niet nog een keer overkomen...toch?

Herma en Ed van der Beek  
Bavaria 32 "Dushi"



# SMF

SYNCHRONIZED MAIN FURLING

*“Het is aangenamer voor iedereen aan boord als de zeilen eenvoudig te bedienen zijn. Wij hebben meer controle en kunnen eenvoudiger manoeuvreren. Het grootzeil kan worden in- en uitgerold zonder dat het klappert. Wij wachten niet meer met het reven van het grootzeil, maar doen het gewoon. En wij zeilen meer dan ooit.”*

*Anders Lagerberg,  
Najad 400 Testpiloot 2018-2019 SMF experiment*



## Upgrade uw rolsysteem in de mast met een elektrische aandrijving

Om de bediening van de zeilen voor een kleine bemanning te vereenvoudigen hebben wij de elektrische aandrijving in de mast gesynchroniseerd met een elektrische E40i lier voor het onderlijk. Met een enkele druk op de knop rolt het zeil gecontroleerd uit de mast en wordt het onderlijk op spanning gehouden door de lier. Om te reven druk vervolgens op de “IN” knop en laat de onderlijkstrekker vieren. De motor in de mast kan achteraf gemonteerd worden bij rolmastssystemen van het type RB (36 t/m 43 voet jachten).

**E40i** Een elektrische lier zonder het compromis van ruimteverlies omdat de motor compleet in de trommel geïntegreerd is. Ideaal voor het bedienen van vallen, reeflijnen en trimlijnen vanaf de dekopbouw. In drie verschillende snelheden en met self-tailing.

 **SELDÉN**  
for sailing

[www.seldenmast.com](http://www.seldenmast.com)



# WAAR DE WIND ONS BRENGT

**Maanden kijk je uit naar de zomervakantie! We hebben geen vast doel in gedachten. De planning is lekker 3 weken met de boot op stap. Letterlijk met het idee, waar de wind ons brengt. Met zuidwestelijke wind naar de eilanden of met noordelijke wind naar het zuiden afzakken. Zeeland, Belgische kust, De Wadden, allemaal goed!**

Vlak voor onze vakantie waren we 25 jaar getrouwd en gaven we een intiem diner voor onze beste vrienden en familie om daarna nog een weekje te werken en op pad te gaan. Totdat we zo'n 3 weken voor de vakantie op TV Armin van Buren zagen vertellen dat hij een nieuwe show had gemaakt voor Ibiza, in onze favoriete club Ushuaia. Toch even zoeken met google en jawel, er zijn nog tickets! Sterker nog, de dag na het optreden van Armin treedt David Guetta op...

Nou was ik (Sander) het jaar ervoor 50 geworden en dat zouden we vieren op Ibiza, maar alle COVID maatregelen bracht daar verandering in. Dus als we nou de vakantie een weekje naar voren trekken, kunnen we 5 dagen Ibiza pakken. Bij thuiskomst uit Ibiza de boot vol boodschappen doen en de dag erop weer op pad gaan. We hebben dan nog steeds 2 weken zeilen voor de boeg! Zogezegd,



zo gedaan. Hotel en tickets geregeld, vliegtuig geboekt – Ibiza here we come!!!

Inderdaad, heerlijk weer, geweldige feestjes van de DJ's en een super mooi hotel. Wel op dag 2 wat last van keelpijn en hoesten, maar ja dat kan ook even een ontlading van de werkstress zijn, toch?

Nee dus, op de nacht van thuiskomst een test gedaan en ja hoor, positief getest op COVID. Vreemd genoeg alleen ik, Karin wel wat keelpijn, maar meerdere negatieve testen. Wat zullen we doen, in quarantaine thuis of in quarantaine



op de boot? We kozen voor het laatste en gingen richting Den Helder. Plan was buitenom naar IJmuiden te varen, Scheveningen aan te doen en vervolgens bij de Roompot naar binnen te duiken om Zeeland weer eens aan te doen. We hadden afgesproken met Pieter en Christl van de Bavarois en zagen elkaar in Den Oever, uiteraard met goede afstand van elkaar wat makkelijk kan. De volgende dag naar Den Helder waar Karin steeds ergere keelpijn begon te krijgen, waardoor eten, drinken en slapen steeds lastiger werd. Wat bleek, Karin had niet alleen Covid te pakken maar daarnaast een zware keelontsteking. Na uitstekende zorgen van Pieter en Christl (boodschappen, eten verzorgen en zelfs antibiotica opgehaald) moesten we helaas toch besluiten om huiswaarts te gaan om daar uit te zieken. Na 9,5 uur varen de lijntjes weer vastgeknoopt achter het huis in Lelystad en dat leek het einde van de vakantie.

Maar niets was minder waar! Karin knapte, mede dankzij de antibiotica, snel op waardoor we na 3 dagen alweer op pad konden. De wind was gunstig dus op naar Harlingen om daarna door te varen naar Vlieland. Heerlijk een paar dagen daar gelegen en bij de terugtocht de inloop van de Tallships gezien!

Nog een nachtje Hindeloopen gedaan en daarna met prachtig weer 2 dagen op de Markerwadden gelegen alvorens weer naar huis terug te keren.

Zo zie je maar, waar de wind ons brengt was hier wel heel erg letterlijk! Volgend jaar gewoon weer lekker 3 weken op de boot.

Sander en Karin Poel  
Sueno+



# ONZE BOOT IS PRIMA VERZEKERD

**Het overkomt vooral een ander, jij verwacht het niet, maar er vindt zomaar een 'gebeurtenis' plaats en je hebt ineens schade aan je boot. Je hebt deze, naar beste weten, vast wel goed verzekerd. Toch?...**

Hoe goed ken je je verzekeringspolis? Wat is wel verzekerd en wat niet? Dit valt natuurlijk onder je eigen verantwoordelijkheid. Maar eveneens belangrijk: welke ruimte heeft jouw verzekeraar in de toepassing van haar verzekering? En welke relevante zaken en/of voorwaarden vind je niet in de polis terug?

Een speurtocht in de archieven van ons BZc forum levert de nodige verzekeringservaringen, suggesties en discussies op. Die zijn alweer van enige jaren geleden, maar eigenlijk nog net zo actueel. Het voorstel van een BZc collectieve bootverzekering heeft het niet gehaald, want daar zaten ook haken en ogen aan. En vervang je je saildrive-manchet volgens sommige verzekeraars na 3 jaar of na 7 jaar, zoals Volvo-Penta adviseert? Die van onze Bavaria zit er al 10 jaar op en we laten de motor en aandrijving jaarlijks door onze Volvo-Penta monteur onderhouden. Dus zeg het maar...

*Kuiper Verzekeringen geeft hierop de volgende toelichting. De saildrive manchet kent een gegarandeerde levensverwachting van de fabrikant van zeven jaar, ongeacht het gebruik. Dit wil niet zeggen dat deze versleten*

*is en niet meer deugdelijk functioneert. Echter, na zeven jaar kunnen de omstandigheden van gebruik een dermate invloed hebben dat deze scheurt, uitgedroogd is en hierdoor gaat lekken en dat de boot vol loopt met water. Bovengenoemd voorbeeld geeft goed huisvaderschap aan en zal niet lijden tot een afwijzing. Toch blijft deze vraag interessant, want wil je überhaupt een risico lopen wanneer je met dierbaren gaat varen en het gaat onverhoopt toch mis. Een saillant detail blijft dat bij de auto er geen discussie ontstaat of de distributie ketting / riem vervangen moet worden, ondanks dat dit een vergelijkbare kostbare reparatie is.*

Afgezien van het jaarlijkse gesoebat over de hoogte van de verzekerde waarde van onze Bavaria heb ik me zelf eerlijk gezegd nooit zo in verzekeringsmaterie verdiept, maar door schade ('geen schande') ben ik wijzer geworden. Komend voorjaar 2023 laten we de boot maar weer taxeren.

*Kuiper Verzekeringen geeft een toelichting op de verzekerde waarde. Om de verzekerde waarde te bepalen bestaat de mogelijkheid een verzekerde waarde vast te laten stellen door middel van een deskundige taxatie. Deze taxatie kan uitgevoerd worden door een expert of door de Bavaria dealer of Bavaria importeur. U bent hiermee drie jaar lang verzekerd voor deze waarde, dit wordt aangetekend op uw polis.*



### Grote werfbrand

Gelukkig bleef de schade aan onze boot beperkt, deze heeft de grote brand in de winterstalling in maart dit jaar op miraculeuze wijze doorstaan. En we zijn tot heden blij met onze bootverzekeraar. Maar deze 'gebeurtenis' heeft me, na de ongelooflijke schrik, wel extra aan het denken gezet. Ook omdat de veroorzakende partij niet aansprakelijk kon worden gesteld en er enkele kostbare boten met slechts een WA-verzekering volledig verbrand zijn... Onvoorstelbaar, maar echt waar.

*Kuiper Verzekeringen krijgt vaak de vraag waarom men de boot ook in de winter dient te verzekeren met als argument dat er toch niet mee gevaren wordt. Uit dit soort situaties blijkt maar weer dat het zeker verstandig is je boot te verzekeren voor WA + Casco. Je eigen verzekering keert de schade uit, ook als er, zoals in dit voorbeeld, geen regres kan worden gepleegd op diegene die de brand veroorzaakt heeft.*

Afgezien van veel rook- en roet aan boord hebben slechts enkele vierkante meters gelcoat op onze bakboord romp de enorme vuurhitte niet goed doorstaan. Een herstelklus voor komende winter, we konden er afgelopen zomer mee doorvaren, want er is gelukkig geen sprake van delaminatie. Ik hoop dat het herstel goed uitpakt, maar het wordt vast nog een beschaafd robbertje vechten met de verzekeraar, vrees ik, want zoals ik nu al proef, wordt alleen naar de bakboord romp gekeken. Ook in geval van overspuiten...! Ik vaar straks misschien met een stuurboord gelcoat en een bakboord geverfde romp. En is de gelcoat slechts plaatselijk te repareren, dan beloven ze me geen kleurverschil met de rest van de gelcoat. Ik heb hier sterke twijfels over, maar we zullen het deze winter beleven...

*Kuiper verzekeringen adviseert om in goed overleg met de expert, hij is diegene die de schade vaststelt en de werf die de werkzaamheden moet gaan uitvoeren, vooraf te bespreken wat de mogelijkheden voor herstel zijn. Dit geldt voor zowel gelcoat als wel een gespoten romp.*

### Check de verzekerde waarde

Sommige boten in de brand waren total loss en gelukkig casco verzekerd. Hun eigenaren kregen uitgekeerd op basis van de verzekerde waarde, maar konden voor dat geld geen andere vergelijkbare boot vinden, want boten zijn de laatste tijd schaarser en duurder.

Bij een total loss van je boot kan je verzekeraar bij aanschaf van een andere boot maximaal 10% van de dagwaarde van je boot extra uitkeren, dit tot maximaal 110% van de verzekerde waarde.

Dit leert ons dat je er goed aan doet om de verzekerde waarde van je boot aan de actuele markt- en dagwaarde aan te passen. En een regelmatige taxatie (elke drie jaar of nu misschien wel vaker) van je boot is ook beslist zinvol. Dit houdt dan wel een hogere premie in.

Ook hierover kun je op ons forum e.e.a. terugvinden, maar dat speelde in een tijd dat de dagwaardes niet zo hoog zijn als nu het geval is.

"Elke verzekeraar wil zoveel mogelijk premie ontvangen en zo weinig mogelijk uitkeren", zo las ik op het forum.

En "pas als het erop aan komt weet je echt wat je aan je verzekering hebt". Houden deze opmerkingen in dat je verzekeraar ruimte heeft om de polis naar eigen interpretatie in te vullen?

"Er bestaat geen beste verzekering", zo merkte iemand anders op. Maar ook hierover zijn de meningen verdeeld.

## Zomaar een paar kwesties:

### Voor anker en van boord...

Afgelopen 20 juni jl. dreef bij Lelystad een onbemande zeilboot op de basaltkeien af. De bemanning was op bezoek bij een naburige boot en had het anker klaarblijkelijk niet gecheckt, zo was over de marifoon te volgen. De boot is gelukkig gered. Was de boot op de keien geslagen, dan had de eigenaar extra pech, deze was niet verzekerd, omdat de boot geankerd lag en niemand aan boord was. Naar verluidt is er geen verzekeraar die hier een uitzondering op maakt. Wist je overigens dat je bijboot inclusief motor, mits deze aan boord van je Bavaria is en voldoet aan overige voorwaarden, meeverzekerd is? Vaar je ermee, en waarvoor heb je deze anders, dan doe je er verstandig aan om deze apart te verzekeren....

*Kuiper Verzekeringen laat weten dat afhankelijk van de gesprekken en de feiten, er mogelijk wel dekking geweest zou zijn. Wanneer uit de gesprekken zou blijken dat er sprake is van onvoldoende zorg, dan was de situatie wellicht anders geweest zijn. Bijvoorbeeld, wanneer u op de hoogte bent dat er storm op komst is en u legt de boot onzorgvuldig voor anker. Het varen met een gemotoriseerde bijboot is bij Kuiper Verzekeringen meeverzekerd op de hoofdpolis (WA + casco)*

### Hoe zit het met bergingskosten?

Laten we dezelfde basaltkeien bij Flevoland nemen en een stevige westenwind. Je vaart aan lagerwal en je roer breekt. Je hebt gelukkig nog enige helderheid van geest, je handelt direct en gooit je anker uit. We hebben tegenwoordig zelf de

# FLOTTIELJE NAAR LONDEN

**Van 26 mei tot 6 juni II. hebben mijn vrouw en ik deelgenomen aan een Flottielje naar Londen met TipTop sailing uit Willemstad. Een prachtige zeiltocht en heel fijn om in Londen in St Katharine docks te verblijven en zo de stad te kunnen verkennen. Op onze terugtocht waren we op 4 juni onderweg van Oostende naar Breskens. De weersvoorspelling zag er goed uit, weliswaar met een stevige wind (tussen 17-20 knopen). Geen probleem voor de groep, maar zoals we allemaal weten zijn voorspellingen niet meer dan wat ze zijn nl. voorspellingen.**

Wat het echt wordt weet je pas achteraf en vaak is het naar ons aanvoelen eerder meer wind dan minder. Zo ook die 4e juni. Tot voor Blankenberge klopte het verhaal nog (waren die reven echt nodig?) maar dan gaat de wind er ineens stevig inhakken met behoorlijke golven tot gevolg. We kregen, net voor Zeebrugge, ineens te maken met 28 knopen wind.

Foto's van dat moment hebben we niet (we hadden de handen vol bij het opkruisen in dit weer), maar voorbij Zeebrugge zakte de wind even snel terug als hij was opgekomen. Nog steeds een pittig windje overigens. Daar hebben we wel een foto van.



Moraal van het verhaal: Weet dat het weer op een bepaalde plek veel ruwer kan zijn dan voorspeld, vertrek niet onvoorbereid, blijf bij zware wind eerder onder de kust dan ver op zee. Houdt ook in gedachten (voor de moraal) dat je boot sterk genoeg is maar zorg dat je dat zelf ook bent (door ervaring).

***Nadien zijn de verhalen, net zoals in onze groep, even sterk als de wind was ;-)***

Eddy en Ingrid Van Hove  
Sail Away - Bavaria 34/2

keus: bel je de KNRM of een commerciële berger?

Beiden komen graag, je boot en je bemanning worden gered, zowel de KNRM als de bergers doen goed werk! De KNRM komt gratis. De berger vertelt je dat zijn reddingsactie volledig met je verzekeraar wordt geregeld. Daar is meestal niets aan gelogen, je bent redelijk in de stress en pakt natuurlijk ook zijn lijn aan. En het te betalen eigen risico en de mogelijke terugloop van je no-claim kom je ook wel te boven... Informeer bij je verzekeraar hoe deze hierin staat.

Kuiper Verzekeringen geeft hierop de toelichting dat er in nood altijd eerst gehandeld dient te worden en dat de veiligheid van de opvarende altijd voorop staat. Daarbij raadt Kuiper Verzekeringen aan om zo snel mogelijk contact op te nemen met de verzekeraar voor advies en overleg. Kuiper Verzekeringen is 24 uur per dag, 7 dagen per week, telefonisch bereikbaar. U krijgt te alle tijden een medewerker van ons kantoor aan de telefoon.

Dit artikel pretendeert niet compleet te zijn, maar wil je aan de hand van genoemde voorbeelden attenderen op het belang van een goede bootverzekering.

Wij hebben René van 't Hooft van Kuiper Verzekeringen bereid gevonden tot een toelichting op het hierboven gestelde. Kuiper Verzekeringen is een loyale adverteerder in Langsij en ongetwijfeld zullen een aantal BZc-leden hun boot daar hebben verzekerd.

Over het algemeen is een verzekering klip en klaar, soms is er ruimte voor interpretatie.

Echter zal bij aangetoond goed huisvaderschap met deze ruimte vast wat ruimhartiger worden omgesprongen, dan wanneer hier geen sprake van is. Die verantwoordelijkheid dragen we als booteigenaar altijd nog zelf.

Martin Foppen  
Jacob van Karel

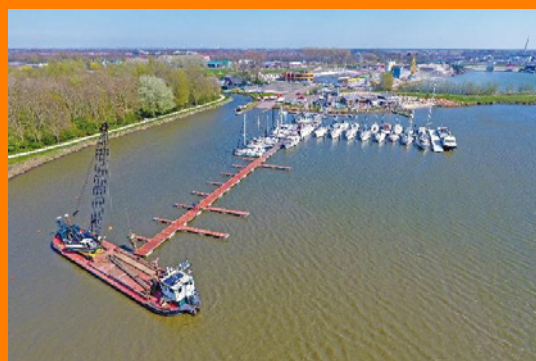
# KHC

## KAAPHOORN CHARTERS

Op zoek naar een betaalbare ligplaats voor uw boot?  
Bij Marina Kaap Hoorn hebben wij plek voor u!

Wat wij te bieden hebben:

- 120 Ligplaatsen in verschillende afmetingen, met & zonder vingersteigers
- Zeer scherp geprijsd
- Voorzien van (drink)water en stroom
- Toilet en douche gelegenheid
- Eigen havenkantoor
- Gratis Wifi & Camerabewaking
- Ruime hellingbaan
- Voldoende parkeerruimte op een beveiligd terrein
- Café-Restaurant op het haventerrein en nog veel meer!



52° 38' 438" N 05° 04' 897" E

Ook passanten zijn van harte welkom. Kom gerust een keertje langs.

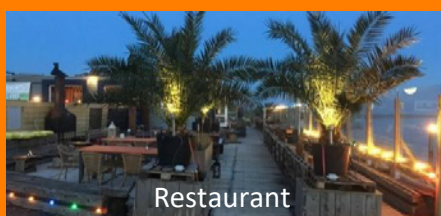
Heeft u een boot die (helaas) vaak stil ligt? Breng uw boot dan onder in onze verhuurvloot tegen goede en eerlijke condities.

Meer weten?

Bel dan naar +31 6 284 32 173 of mail naar [contact@kaaphoorncharters.nl](mailto:contact@kaaphoorncharters.nl)



Havenkantoor



Restaurant



Douche en toiletgebouw

Marina Kaap Hoorn  
Schelphoek 4  
1621 MK Hoorn



[www.kaaphoorncharters.nl](http://www.kaaphoorncharters.nl)





### Ligplaatskosten Marina Kaap Hoorn 2022

(genoemde prijzen zijn incl. 21% btw.)



Boxnummers.	Afmeting B x L	Invaarbreedte	LAT diepgang	Prijs per jaar. 1/4/22 tm 31/3/23	Prijs 1/4 tm 31/10/22	Prijs 1/11/22 tm 31/3/23
Jaar 2022			Zomer + 0,20 mtr	(excl. Stroom en excl. water bij vorst)	(excl. Stroom)	(excl. Stroom & water bij vorst)
A1 t/m A5*	2,85 x max. 8,0 mtr.	2,85 mtr	ca.: 1,60 mtr	€ 721,00	€ 600,00	€ 220,00
B1 t/m B5*	2,85 x max. 8,0 mtr.	2,85 mtr	ca.: 1,60 mtr	€ 721,00	€ 600,00	€ 220,00
C1 t/m C2*	3,20 x 8,0 mtr.	2,90 mtr	ca.: 1,60 mtr	€ 858,00	€ 775,00	€ 295,00
C3 t/m C5	3,20 x 8,0 mtr.	2,90 mtr	ca.: 1,70 mtr	€ 858,00	€ 775,00	€ 295,00
C6 t/m C7*	2,80 x max. 6,50 mtr.	2,50 mtr	ca.: 1,70 mtr	€ 970,00	€ 853,00	€ 326,00
D1 t/m D14*	4,10 x max. 6,50 mtr.	3,40 mtr	ca.: 2,20 mtr	€ 970,00	€ 853,00	€ 326,00
D15 t/m D20	6,00 x max. 16,0 mtr.	5,70 mtr	ca.: 2,80 mtr	€ 2.680,00	€ 2.513,00	€ 842,00
D21	6,50 x max. 20,0 mtr.	6,20 mtr	ca.: 2,80 mtr	€ 3.348,00	€ 2.680,00	€ 1.050,00
D22 t/m D31*	2,80 x max. 6,50 mtr.	2,50 mtr.	ca.: 2,80 mtr	€ 970,00	€ 853,00	€ 326,00
E1 t/m E5	3,84 x 9,0 mtr.	3,54 mtr	ca.: 2,80 mtr	€ 1.180,00	€ 1.085,00	€ 348,00
E6 t/m E13	3,85 x 10,0 mtr.	3,55 mtr	ca.: 2,80 mtr	€ 1.338,00	€ 1.180,00	€ 379,00
E14 t/m E29*	4,10 x max. 6,50 mtr.	3,40 mtr	ca.: 2,80 mtr	€ 970,00	€ 853,00	€ 326,00
F1 t/m F20**	4,50 x max. 15,0 mtr.	4,20 mtr	ca.: 2,80 mtr	€ 2.382,00	€ 2.091,00	€ 695,00
G1 t/m G13	4,50 x 13,50 mtr.	4,20 mtr	ca.: 2,80 mtr	€ 1.902,00	€ 1.670,00	€ 537,00
G14	6,50 x max. 22,0 mtr.	6,50 mtr	ca.: 2,80 mtr	€ 3.759,00	€ 3.297,00	€ 1.017,00
H1 t/m H13	4,50 x max. 12,50 mtr.	4,20 mtr	ca.: 2,80 mtr	€ 1.754,00	€ 1.481,00	€ 485,00
H14	6,50 x max. 22,0 mtr.	6,50 mtr	ca.: 2,80 mtr	€ 3.759,00	€ 3.297,00	€ 1.017,00
I & J-steiger*	Passanten	nvt	ca.: 2,80 mtr	nvt	nvt	nvt

\* =Zonder eigen bemeterde walstroom punt

\*\* =Voor breder en of langer geldt een toeslag

#### Genoemde prijzen zijn inclusief:

- Gratis gebruik van drinkwater voorzieningen op de steigers,
- Gratis gebruik hellingbaan,
- Gratis gebruik toilet & douche gebouw,
- Gratis WIFI,
- Gratis parkeren op het haverterrein,
- Gratis gebruik van afvalcontainer(s),
- Gratis gebruik van de bagage karretjes,
- Camera bewaking & surveillance,
- Haven sleutel & pasje set (tegen € 25,00 borg)

#### Ankerplaatsen in de kom van Marina Kaap Hoorn:

- Ankerplaats: € 1,00 per meter lengte per nacht,
- Ankerplaats tot 10,00 mtr. LOA: € 125,00 per maand.
- Ankerplaats langer dan 10,00 mtr. LOA: € prijs in overleg per maand.
- Ankerplaats passanten gebruik toilet- & douchegebouw, € 1,50 p.p. per dag.

Per jaar zal de eventuele verhoging van de huurpenningen nooit hoger zijn dan de Consumentenprijs index (CPI) van het CBS.

Tenzij noodzakelijk door de gebiedseigenaar gemaakte- of te maken kosten leiden tot verhoging van de huurprijs.

Schepen welke in de verhuurvloot van Kaaphoorn Charters zitten hoeven gedurende het zomerseizoen GEEN walstroom te betalen!

#### Gebruik hellingbaan en stalling op de wal

- Dagkaart hellingbaan: € 5,00
- Seizoenkaart hellingbaan 1/4 tot 1/11-2022: € 50,00
- Trailer stalling per maand: € 25,00

#### Genoemde prijzen zijn excl. stroomgebruik walstroomaansluiting per box:

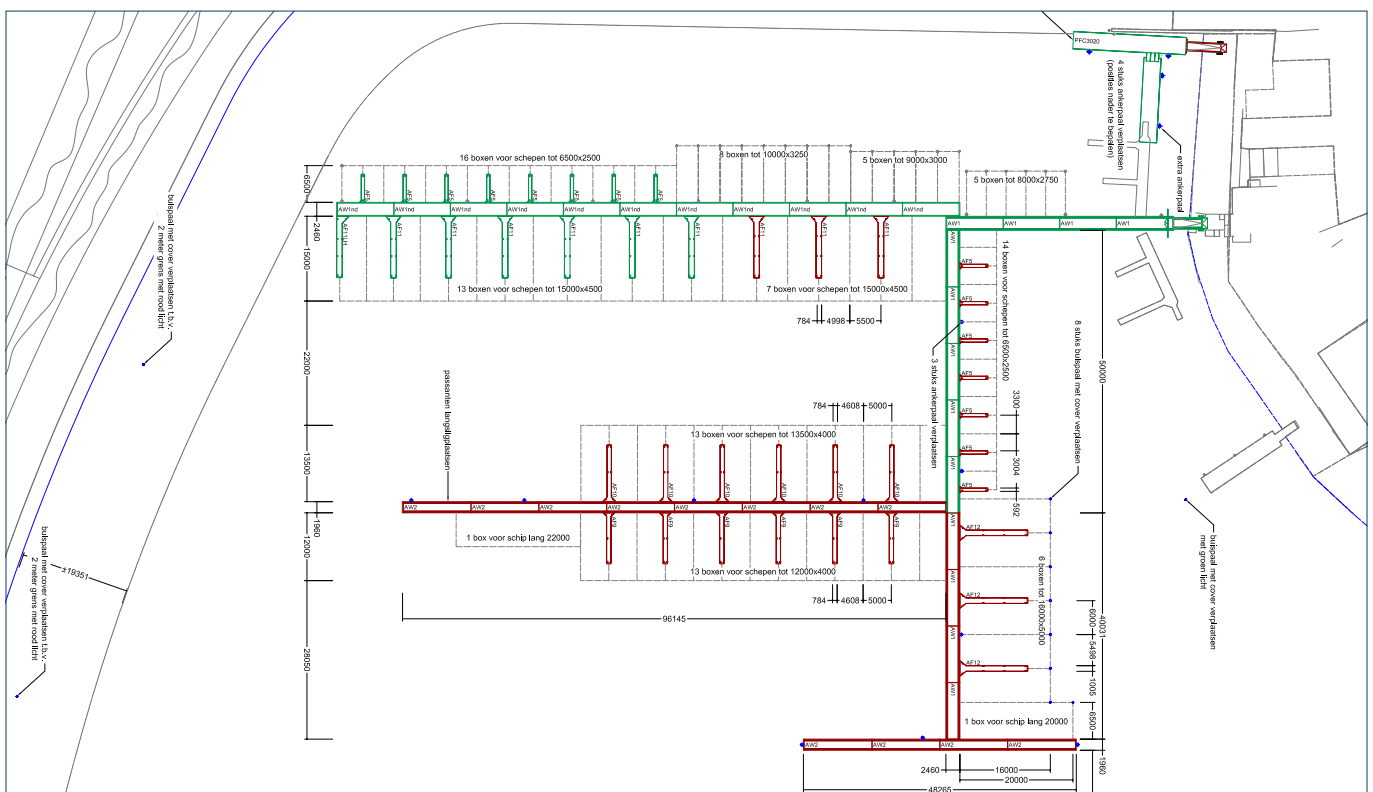
- Stroomgebruik tijdens het zomerseizoen is € 0,50 per kWh,
- Stroomgebruik tijdens het winterseizoen is € 0,50 per kWh, excl. Vastrecht aansluiting,
- Eénmalig vastrecht stroomaansluiting in het winterseizoen is € 40,75 per aansluiting.

#### Passanten tarieven:

- Het havengeld bedraagt voor schepen, zonder vaste ligplaats, excl. stroom, incl. gebruik toilet & douchegebouw, per meter lengte per dag: € 1,50
- Passanten kunnen gebruik maken van de aanwezige walstroom aansluitingen met muntautomaat. Gebruikmaking daarvan is € 1,00 per 2 kWh/24h.

#### Watertoeristenbelasting Gemeente Hoorn per 2020:

- Passanten, zijnde niet ingeschrevene van de gemeente Hoorn, € 1,80 p.p. (13jr>) per dag,
- Vaste ligplaatshouders, zijnde niet ingeschrevene van de gemeente Hoorn: € 28,80 per jr.
- Voor info, zie: <https://www.hoorn.nl/toeristenbelasting#tab1>





## WIM JEURING

**Mijn naam is Wim Jeuring en ik ben 54 jaar oud, of jong, hoe je 't bekijkt, nietwaar. Ik ben sinds deze zomer lid geworden van de BZC, vanwege de aanschaf van een Bavaria 34-3 uit 2000.**

Ik zeil al sinds eind jaren zeventig, het begon met een door mijn vader gebouwde Piraat. Hij was ook degene die mij zeilen leerde. Ik ben daarna een tijdje verkocht geweest aan windsurfen, het zeilen was voorbij: actie en snelheid, liefst bij windkracht 7. In 2013 ontdekte ik het zeilen weer en ben ik nu met windje 4 dik tevreden. Het werd een Yngling. 6 meter lang, lekker sportief. De passie van vroeger was meteen weer terug en dan wil je weer meer: een zeiljacht... Die kon als tweede huis dienen of als weekendverblijf. Dus in 2015 een fraaie Friendship 28 gekocht. Ik had ook interesse in sportboten, want snelheid op het water was een andere passie van mij. Ik kocht een 18 voets speedboot, met een V6 motor erin. Maar dit terzijde. De Friendship was hard werken, zeker als solozeiler, en niet comfortabel. Mijn oog viel



op een Bavaria 34-3 uit 2000. Gekocht in Port Zelande, deze zomer overgevaren naar Lemmer, sinds 2014 mijn thuishaven. Het grootste schip tot nu toe met 10,85 m lengte, en een breedte van 3,48m. Hiermee hoop ik vele jaren zeilplezier te hebben, met zijn diepgang van 1,85 m is het wel een echte IJsselmeer boot, de Friese Meren zijn wat minder geschikt.

Mijn schip vaart nu onder de naam Arnaud de Rosnay, naar een Franse avonturier uit begin jaren 80. Deze flamboyante maar ook dappere man stak grote zeestraten over met een windsurfplank, vooral tussen landen die politiek met elkaar overhoop lagen. Zeer actueel overigens, de zeestraat tussen China en Taiwan, waar Arnaud de Rosnay in 1984 de geschiedenis invoer. Maar wat is er bij ons in Friesland mooier dan een drijvend tweede huis, met vrij uitzicht over het watergebied bij Lemmer... 's morgens ontbijtje en koffie aan dek, heerlijk toch. En wie weet wat de toekomst brengt, of er nog een grotere komt, denk het zelf niet, maar je weet het nooit. Ik kijk nooit ver vooruit, elke dag op het water is er één.

Wim Jeuring - Arnaud de Rosnay

**Unieke zeilproducten**  
[www.mbmarine.eu](http://www.mbmarine.eu)

**MB MARINE**  
 Vogelven 20  
 Hoogerheide  
[info@mbmarine.eu](mailto:info@mbmarine.eu)



# #PLUIS HANDS-ON TOUR

Door Martin Foppen

a.b.v. Jacob van Karel, woensdag 27 juli 2022, Krammersluizen

**We varen de Krammersluizen in. Vanwege de hoogte van de mast de sluis voor de beroepsvaart. Dat betekent achteraan sluiten, nadat alle grote binnenvaartschepen voorgaan, liggen en hun schroefwerking hebben gestopt. Rechts nog net de stuurhut en achtersteven van zo'n binnenvaarder, daar konden we niet meer achter, dan zouden we onherroepelijk geplet worden tussen de sluisdeuren, maar links ervan paste qua lengte nog net de historische tjalk De Vrijbouter. En onze boot paste er precies tussen in en tegen De Vrijbouter aan.**

Zo'n sluis invaren brengt soms best wat spanning met zich mee: hoe kom je te liggen, hoe doen anderen het. En in dit geval: hoe sociaal zijn de binnenvaartschippers en houden zij daadwerkelijk rekening met ons 'plezierjachtje'. Maar het ging buitengewoon goed, we lagen prima en ik had de rust om de situatie in me op te nemen.

Een hoop mensen op De Vrijbouter, veel kinderen ook, de zeilen hingen op de giek gebonden, je kon goed zien dat deze heel bontgekleurd waren. En er reikten twee grote blauwe handen van zo'n 4 meter omhoog, op elk boord één naast de mast.

"Wat is dit dan", vroeg ik mijzelf af. Blijkbaar viel mijn non-verbale verbazing op, want aan dek van De Vrijbouter posteerde een opvarende zich tegenover mij en vroeg of ik wist wat vispluis is. Daar sta je dan, hevig prakkiserend. Het is in elk geval geen feest- of evenementenboot, ondanks het gitaarspel van schipper Wiebe en de vrolijk uitgelaten sfeer aan boord. Dit gaat om iets serieus. Die twee blauwe handen zijn gemaakt van allemaal blauwe kunststof draadjes, zo zag ik. Dat is dus vispluis. Wij hebben ooit vislijnen in de schroef gehad, ik zag verwantschap daarmee. En begreep ineens dat deze boot op missie is.

**Vispluis schuurt bij het vissen over de bodem kapot en komt in zee terecht. En vervolgens in de vis, die wij eten...**

De rondreis was die dag begonnen, ze zouden met De Vrijbouter veel plaatsen langs de Nederlandse binnenwateren aan doen om hun boodschap op sympathieke en in mijn ogen ook ludieke en opvallende wijze te communiceren. Ik heb me uiteraard laten bijpraten, want was gefascineerd door de passie waarmee deze mensen hun vakantie wijden aan zo'n belangrijke boodschap en ondersteun dan ook hun boodschap door deze met jullie te delen.

Bezoek hun website [www.pluis.nl](http://www.pluis.nl)



# ONS MAJESTEITELIJK JUBILEUMFEEST

**Onze Bavaria Zeilclub bestond in 2020 30 jaar. Reden voor een feestje, het bestuur had een mooi jubileumprogramma bedacht deels aan boord van Raderstoomboot De Majesteit in Rotterdam. Het feest moest echter worden uitgesteld, vanwege de covid-19 narigheid.**

Medio mei kwam de definitieve uitnodiging aan de leden. Radarstoomboot De Majesteit was op 10 september geboekt voor het Jubileumfeest. In juni j.l. kwam er een reminder uit om je voor dit jubileumfeest op te geven. Wij leden waren klaarblijkelijk nog niet op stoom. Maar het bestuur is erin geslaagd om aan boord van De Majesteit een BZc-waardig feest te organiseren. De corona heeft onze club er niet onder gekregen en inmiddels 32 jaar oud heeft de BZc deze dag haar jubileum gevierd.

Zo'n 200 leden, - enkelen jong, maar overwegend 'grijs'... - hadden zich aangemeld om er een gezellige avond van te maken. Het laatste warme weekend van het jaar, de zon scheen, De Majesteit lag er letterlijk schitterend bij. Met een luid en vrolijk melodietje uit het stoomorgel boven op de boot werden de gasten aan boord onthaald. Nu ben ik niet erg muzikaal aangelegd, maar ik vond het deuntje wel wat lastig te herkennen. Het leek of er hier en daar wat valse stoomlucht werd uitgeblazen.

Na een eigen naamsticker te hebben opgeplakt zocht iedereen een tafel en er vormden zich al snel kleine



gezelschapjes. Daarmee zat de sfeer er direct goed in en dat bleef de hele avond zo. In elk geval bij ons aan tafel, wij hadden met z'n achten dan ook vooraf afgesproken om een hotel te nemen in Rotterdam, dan hoeft het niet bij een 'enkel glaasje' te blijven.

Nadat iedereen binnen was en de trossen losgegooid stak ook onze voorzitter Roel Berghuis van wal; hij heette ons allen van harte welkom, maar refereerde ook gepast aan de corona-periode en aan de BZC-leden die dit niet hebben overleefd. Hij wenste ons vooral een heerlijke avond met elkaar, geheel in de geest van de BZc.

De Majesteit koerste oostwaarts naar Kinderdijk om daar de steven te wenden terug richting Rotterdam en de havens. De raderen geven de boot een onverwacht - want zo jong is de boot niet meer- grote snelheid. Beide raderen zitten op





een as, het wenden van de boot gebeurt door maar liefst drie roerbladen, zo legde de kapitein mij uit, nadat mij (en Erwin) desgevraagd toestemming tot een bezoekje aan de brug werd verleend. De schipper had er zelf de meeste lol in om onder de van Brienoordbrug, de Willemsbrug en de Erasmusbrug de stoomfluit te blazen. Ik moet toegeven: wat een machtig geluid!

Duo Crossover zorgde ogenschijnlijk onvermoeibaar van begin tot eind voor een prima muziekje. Eerst nog wat in de achtergrond, want iedereen had elkaar natuurlijk het nodige te vertellen, maar gaandeweg de avond en na een heerlijk bordje eten van het fantastische buffet kregen ze de dansers op de vloer. Typisch dat mannen - ik noem geen specifieke namen - hier meer moeite mee hebben dan vrouwen...



Ik schreef het al, De Majesteit lag er blinkend bij, wat een mooi en schoon schip. Zou Rens kib hebben huisgehouden?... Selden Mid Europe, SailSelect en Rens kib zijn loyale sponsors van de BZc en deze bedrijven presenteerden hun producten en diensten aan de aanwezige vaargasten. Ik vermoedde even dat we in de boot waren genomen en het zo'n net-over-de-grens verkoopreisje zou worden - eenmaal varende kunnen we toch niet meer van boord... -, maar we werden beslist niet tot aankopen aangezet. Top dat deze firma's hun vrije zaterdagavond



hiervoor hebben ingezet en uiteraard gunnen we ze goede BZc-klant die.

Na half tien meerden we weer aan en om tien uur waren we van boord, een gezellige avond en een stijlvolle BZc-cap rijker. Velen moesten nog naar huis rijden, wij hebben in ons hotel met z'n achten nog even na geborreld en elkaar geïnspireerd tot de organisatie van mooie BZc-evenementen in 2023. Het zal me benieuwen wat daarvan is blijven hangen...

*Bestuur,*

*Mede namens de 'feestleden' wil ik jullie bedanken voor dit gedenkwaardig jubileum aan boord van De Majesteit. Op naar het veertigste lustrum!*

Martin Foppen  
Redactieteam Langszij



# STUURLOOS OP HET WAD



**Voor het eerst in 28 jaar (zolang we kajuitzeilboten varen) hebben we de KNRM opgeroepen.**

Maandag 6 juni 2e Pinksterdag varen we uit van Oudeschild (Texel) naar Makkum. Een leuke tocht met mijn broer, m'n neefje (11) en mijn zoon (13) met onze Bavaria 44. Het is 3 uur voor laagwater Kornwerderzand. Het is nog droog maar ruimende wind en regen is voorspeld voor we bij de sluis zijn. De tocht begint voor de wind met ZW4-5.

Ten Noorden van het Nesserzand verleggen we de koers oostwaarts en we halen met halve windse koersen

regelmatig snelheden boven de 10kts op alleen de genua. Het gaat lekker, maar ook wordt de lucht om ons heen donkerder en de wind vlageriger. We naderen Kornwerderzand. Inmiddels regent het en gemiddeld 20kts Westenwind met uitschieters tot 28kts. De boot laat zich mooi en snel naar de sluis leiden. Daar aangekomen rollen we nabij boei KZ1 de genua in en starten we de motor om zuidwaarts (met halve wind) naar het havenhoofd te varen richting de brug en sluis. We zijn bijna in Makkum.

## 'Opeens loopt de boeg volledig weg naar lei'

We zijn nu vlak bij het havenhoofd, het is bijna laagwater en varend op de motor met een gangetje van 3-4kts loopt opeens de boeg volledig bakboord uit naar lei. Huh? Dat is raar... hier kan dit nog net, maar 5 bootlengtes verderop lopen we dan zo de keien op van het havenhoofd. Wat is er aan de hand?

Misschien varen we niet hard genoeg en krijgen stroming en wind te veel vat op de boeg? Dit gaat in een split second door me heen. We maken een stuurbeweging naar bakboord om met een korte draaicirkel na de 'rotonde'

*Bosma  
Nautische  
Services*

w. bosmanautischeservices.nl

**Dé Bavariaspecialist  
van het noorden**  
complete jachtservice  
refit  
masten & tuigages  
jachthaven  
winterstalling

It Butlan 10 Heeg  
Klaaskamp 8A Lemmer  
06 5354 9179  
info@bosmanautischeservices.nl  
www.bosmanautischeservices.nl



# LEMMER-HEEG



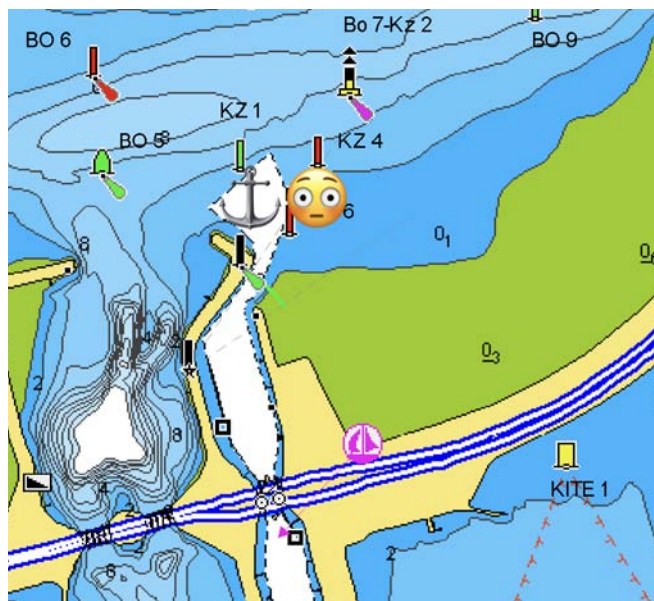
weer rechtuit tussen de havenhoofden te varen met iets meer vermogen. Maar dat liep even anders. De boot blijkt stuurloos en reageert totaal niet op het stuurwiel die overigens ook wel heel licht draait. Dan besef je dat we aan lagerwal liggen, geen roer hebben met de neus naar buiten (gelukkig!) Als we iets voorwaarts gaan krijgen we de boot nog iets richting het havenhoofd aan loefzijde. En daar besluiten we direct het anker te laten zakken voordat de wind en stroming weer grip op ons krijgen.

### 'Den Helder rescue, hier zeiljacht...'

Het is druk in de sluis en op kanaal 18 melden we dat we geen roer hebben en noodgewongen voor anker gaan. Vervolgens direct overgeschakeld naar 16 en Den Helder rescue opgeroepen met verzoek om assistentie van de KNRM Harlingen. Wij gebruiken meestal de handheld marifoon maar in dit geval is dat dus niet zo handig vanwege de grote afstand. Even niet bij stil gestaan. Dus naar binnen om via de vaste marifoon de communicatie verder te doen, komt een nuchter en verlichtend geluid vanuit de kuip: "Het linker stuurwiel doet het wel..." (we hebben een dubbele stuurinrichting). Ik kan u vertellen hoe dom dat klinkt om te vertellen aan Den Helder rescue...

Op 16 afgebroken, wel standby, besluiten we de reis te vervolgen op eigen kracht met het nog wel werkende stuurwiel. We liggen met het achterschip bij de rode tonnen lijn (we hadden voor de zekerheid veel ketting gegeven om het effect van krabbend anker tegen te gaan) starten de motor en varen naar het anker. De schrik zit er wel in en veel vertrouwen in het stuurwiel is er niet. Nu doet hij het, maar we weten nog niet precies wat er aan de hand is.

We bereiken uiteindelijk Makkum en het aanleggen gaat goed. Nat, moe en voldaan drinken en eten we wat met de jongens. Avontuur overheerst en steeds grote verhalen maken plaats voor het onzekere gevoel wat we net nog hadden.



### 'De spie is los van de stuuras'

Mijn broer bekijkt het stuursysteem. Het stuurwiel en het inspectie luikje zijn er zo af. Het stuurwiel draait maar het tandwiel niet. We halen ook het kompas er af om meer zicht op de situatie te krijgen. De spie is er af! De connectie van het tandwiel op de as is er niet meer. We demonteren de as en laten die maken door Technisch bedrijf Miedema. Een week later volgt samen met Peter (Watermusic) een zeer hulpvaardig clublid die heel attent contact opnam n.a.v. een technische vraag op ons BZC forum, een grondige inspectie van de stuurinrichting. We monteren de as met spie terug en controleren daarna het onderste tandwiel nabij het kwadrant. Dat tandwiel zit ook los. Ook de twee tandwielen van het andere stuurwiel aan bakboord zijde vertonen losse inbus "luisjes" zoals dat in het jargon heet. Peter draait alles goed vast. En zegt dat hij dit ook op zijn boot eens gaat controleren. Je wil geen losse spie op de stuurinrichting van je boot!

Wietse Zürcher  
BOEI Z4

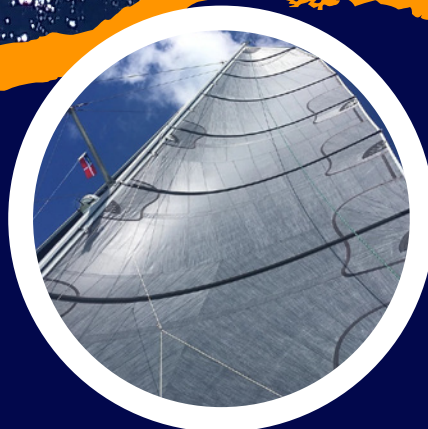
## BAVARIA ZEILCLUB EVENEMENTEN

10 december	<b>Najaarevenement</b> in Kortgene
14 januari	<b>SRC-marifoon cursus</b> in Sneek
14 januari	<b>Vrijwilligersdag</b> in Amsterdam
21 januari	<b>SRC-marifoon cursus</b> te Zaandam
28 januari	<b>SRC-marifoon cursus</b> omgeving Zeeland
februari	<b>Dieseltechniek cursus</b> in Lelystad
maart/april	<b>Bezoek Bavariawerf</b> in Giebelstadt
april	<b>Navigeren herhaal cursus</b> in Zaandam en Willemstad



25%  
KORTING

# EEN NIEUW ZEIL NODIG?



KWALITEIT SINDS 1981



3 JAAR GARANTIE



SNELLE LEVERTIJD



DIRECT EEN OFFERTE?



info@m-sails.com

www.m-sails.com

+31(0)181-403232

# RONDJE NOORD-HOLLAND

## Al eens eerder gedaan - een rondje NH -, maar nu solo

door Bernard Beijck



### Eten voor de hele week aan boord, want ik had de ambitie om elke overnachting 'achter anker' te doen.

Vanuit Amsterdam Noordzeekanaal op naar IJmuiden. Na eerst gemotord te hebben, gaat de gennoa er op en zeil ik tot voor de sluizen van IJmuiden. In Marina Seaport IJmuiden betaal je met een app. Maar die doet het in mijn geval niet. "De ING bank wil niet werken met deze app, eerst wel", legt de receptioniste uit. Een alleraardigste en behulpzame dame op het havenkantoor achter de receptie. Terug op de boot check ik toch mijn betaalrekening bij de ING. Gelukkig maar, want er is toch liggeld afgerekend met de Blue Water app. Dus terug naar de receptioniste. Zij checkt de betaal situatie en zegt dat zij met de app betaald heeft en ik betaald heb met de pas. Dus toch maar 1 keer. Gelukkig maar.

Bij de planning heb ik iets over het hoofd gezien: de stroming. Mijn burens en die daar naast en die daarnaast ook vertrekken om 4:00 respectievelijk 4:30 uur om zo tijd mee te hebben naar Oudeschild. Oeps. Hoeveel tijd staat er eigenlijk? Ten hoogste 2 knopen tegen. Maar er staat een bakstag windje, best een goed windje, dus kan ik gewoon om 12:00 uur vertrekken en dan om 20:00 uur aankomen. Desnoods een stukje motoren bij het Marsdiep. Ik zie dat je net achter de pier bij haven van Oudeschild kunt ankeren. Ik haal wat slaap in deze nacht en om 9:00 uur ben ik op. Ruim alles op en in. Harnas klaar, route ingetypt in de plotter. Weer nog eens gecheckt. Motor op de vloeistoffen gecontroleerd. Ik vertrek. Eenmaal buiten de pieren moet ik weer wennen aan de eerste keer dit jaar op zee.

Juist dit gedeelte bij de pieren is notoire onrustig. De stuurautomaat aan en even wat eten: appel en banaan en water.

Het zeilen gaat vlotjes, maar wel langzamer dan ik had berekend. Het wordt een latertje. Je doet wat je kan om je zeilschip sneller te laten zeilen, maar er is een optimum. Ter hoogte van Petten zwabbert de Bella Diva ineens alle kanten op. De stuurautomaat doet het niet goed. Software storing dacht ik en zet alles 30 seconden uit. En start daarna alles weer op. Dat hielp dus niet. Nog wat dingetjes geprobeerd, maar het euvel bleef. Dan maar sturen, zoals het ooit begon. Gelukkig hoef ik niet naar de WC. Ik schat in dat Den Helder dichtbij is dan Oudeschild en ik weet dat daar in de buurt van de haven een goede watersportzaak is. En het is een prettige haven: leuke havenmeester(es) en bezoekers. Eenvoudige keuze. In de box zocht ik (vanzelfsprekend) op onze (Bavaria)site naar wat er mis kan zijn bij deze symptomen. Een oud draadje weer tot leven gebracht en goede en bruikbare antwoorden gekregen. De driver. Contact gezocht met de Raymarine-man van Noord Holland; met vakantie maar beantwoordt toch zijn WhatsApp.

De volgende dag Dinsdag wil ik vertrekken naar Den Oever. Gedaan of ik met vakantie ben... (gek he) dus vertrek ik laat: 12:00 uur. Bij aankomst bij de brug om Den Helder uit te komen blijkt de brugwachter al naar huis om te lunchen tot 15:00 uur. Extra pauze dus. Om 16:00 uur staat het zeil en ben ik op koers. Ruim 1 knoop tegen, de wind is al bijna op. Dus de 'janker' (een vriend noemt zijn motor van zijn Contest zo) gaat weer aan. Stevinssluis. Mentaal was ik even niet op mijn best, dus maar niet ankeren, wat je achter de dijk goed kan doen. Aan de meldsteiger vastgemaakt rond 20:00 uur en borrelen bij de burens. 't kan verkeren.

Ik drink een espressootje met mijn vrouw via de Whatsapp (beeldbellen). Het lukt niet om een werkafpraak te maken voor de reparatie van de stuurautomaat. Ook niet bij de werf in Hindeloopen. Onderdelen meneer, lastig deze dagen. Ik schik me maar in mijn lot: hard zeilen, want 't gaat toch kapot. Ook de monteur in Sneek heeft geen tijd, logisch die gaat de volgende dag met vakantie. Zonder het te beseffen kijk ik bij de voorbereiding naar een oud beeld van de wind op Windfinder. 12 knopen richting Enkhuizen. De buurman die met zijn Bavaria tegelijkertijd vertrekt, zegt



nog dat hij hoopt dat het meevalt, de wind. Zij zeilen samen naar Lelystad. In het boeienlaantje blijkt wat hij bedoelde 17 knopen. En ik had net met moeite het grootzeil staan. Meteen maar een rif er in. Nog geen 10 minuten later de 2e. Genua een klein lapje. 18 - 20 knopen wind en de Bella Dive loopt 7 kts. Het deint zoals het alleen op het IJsselmeer deint. Het is genieten. Wat kan een zeiler toch blij zijn met een Bavaria.

Bij Enkhuizen deint het dan al flink en de wind is niet minder. Lage wal. Ik maak me wat zorgen over het strijken van de zeilen met veel waterverkeer in het gangetje naar de sluisen. Het hijsen ging al wat moeizaam, hoe zou het gaan met strijken? De solo-zeilers-vlag hangt in de achterstag: ik hoef me nergens voor te schamen. Ik ga bij de Compagnieshaven meteen stuurboord uit en gooi het anker de diepte in. Zet 7 meter ketting en kijk op de Navionics of ie houdt. Dat doet ie. Even later merk ik dat ik me misselijk begin te voelen, zeeziek? Te veel deining zo dicht bij de opening. Ik verleg de boot naar achteren. Prima plek. Ik heb contact met Geert van Raymarine - althans zo staat hij in mijn contactenlijst.

Met behulp van Whatsapp drink samen met mijn vrouw een wijntje. Ik lig nog te kooi als er stevig wordt geklopt op de romp. Een man met een havenmeesters-uniform aan in een



opblaasboot, verzoekt mij vriendelijk doch dringend €10,- te betalen. "Voor geleverde service" antwoordt hij op mijn vragen. Ik zeg hem dat ik nog een nachtje in een box wil doorbrengen en dat in een keer zal betalen op het kantoor. Zo gezegd zo gedaan. Geert komt om 12.00 uur en haalt de Lewmar driver er uit, die neemt hij mee voor reparatie. "Gaat wel effe duren, want onduidelijk of de nieuwe onderdelen snel uit Denemarken/Engeland komen". Ook blijkt de swiffel krom en de harpsluiting erg roestig: ik vertrouw het niet zo.

De tijd verloopt zo zeer dat een bezoek aan ons mooiste museum Het Zuiderzee-museum, niet door kan gaan. Jammer. Ik lees nog wat.

De volgende dag weinig wind. En de wind die er staat is pal tegen, want de bestemming is Marken. Althans, daar ankeren. Het is niet ver dus ik loop de steiger af om een praatje te maken met Ruud die bij mij in de verenigingshaven ligt (hij zeilt een MarieHolm). Rond 11:30 uur vertrokken. Bij het aanmeren in de sluis ging het nog maar net goed. Voor mij ligt een stel dat de motor volop in werking heeft bijstaan. Hierdoor wordt de neus van de Bella Diva juist weggespoeld van de kade. Ook bij het wegvaren hebben zij naar mijn mening weinig oog voor andere schepen, zo inspannend is het toch ook weer niet om de zeilen te hijsen? Ik had hier graag geschreven dat de stuurautomaat het van mij overneemt en dat ik nog een koffie zou gaan zetten. Wat kan ik zo'n ding missen.

Bij aankomst in het boeienlaantje bij Volendam Marken blijkt de wind niet bepaald gunstig om daar bakboord-uit te gaan ankeren. Tegen Volendam aan is wel in de luwte. Ik twijfel en vaar de haven van Volendam in. Allemaal grotere en hogere kruisers. Wel gezellig. Maar ik zie er toch van af. Op naar Marken. Daar ligt de haven bijna vol, maar ik kan langsij bij een Bavaria 34. De schipper helpt bij het vastmaken. Marken is elke keer weer leuk: ik hou van de kleinschalige sfeer. Ik loop een kort rondje door het dorp.



De planning voor vandaag (zaterdag) is vertrekken naar de Houthaven, Amsterdam. Maar eerst nog even een rondje om de haven. Twee jachten zijn al vertrokken, maar de rest is nog in de slaapstand. Als alles klaar is voor vertrek, gooit mijn voorbuur los. Het wegvaren is nu weer wat eenvoudiger. Het gaat meer dan lekker: mooi weer niet te warm, niet te druk. Bij aankomst gaat de Schellingwouderbrug al open en als de tegenstroom van schepen er door is kan ik meteen doorvaren naar de Oranjesluizen. En die staat al open voor ontvangst. Ik schat in een halve meter verval. Over het IJ. Wat een

drukte weer: al die beroepsvaart, al die pontjes en al die sloepjes! Ik denk te merken dat de veerboot-kapiteins met de Bella Diva rekening houden: zij vertrekken als ik net voorbij gevaren ben. Rond drieën meer ik aan in het wacht-gedeelte voor de Staandemastroute. Er liggen al twee zeilschepen. Het rondje Noord-Holland is compleet!

Het was een heerlijke trip ondanks de stuurautomaat!

Bernard Beijck  
Bella Diva.

## MOSSELRACE

### weekend 14-16 oktober

Ook dit jaar werd er op het laatste moment nog een Mosselrace in het zuiden georganiseerd. Het strijdtoneel lag in en rond Bruinisse en een 20-tal BZC-leden namen de moeite om zich richting dit toneel te verplaatsen! Dat wil zeggen op de Patriot na, want de Zandkreeksluis bleek op vrijdag geblokkeerd te zijn en deze blokkade werd pas zaterdag opgeheven. Rijkswaterstaat moet door een van de deelnemers omgekocht zijn of zoiets...

Dit laat onverlet dat wij vrijdagavond een gezellige steigerborrel met elkaar hadden. De wedstrijd op zaterdag werd na een fantastische zeiltocht over de Grevelingen door de La Belle Jans 3 gewonnen. 's Avonds een gezellig diner in de Sailors Inn op de jachthaven, hier werd tevens de winnaar gelauwerd en kreeg elke deelnemende boot de welverdiende 'Mossel'.

De zondagochtend werd voor een groot deel besteed aan het ontbijt in een tent op de haven, waarna een ieder weer huiswaarts keerde.



# sailselect®

## Maatwerk kwaliteitszeilen



Zeilmakerij SailSelect richt zich sinds 2005 op de vervaardiging en distributie van maatwerk jachtzeilen in Europa. Kernbegrippen zijn gedegen advies, goed materiaal en uitstekend vakmanschap. En dat merk je aan alles maar bovenal aan de persoonlijke aanpak die het vervaardigen van maatwerk zeilen vereist.

De zeilvoering voor uw schip is tenslotte altijd maatwerk!

In samenspraak met u wordt het optimale zeilplan gerealiseerd. Op basis van uw specifieke wensen en het door u beoogde vaargebied worden materiaal en snit gekozen. Met behulp van de modernste design software worden de zeilen vervolgens ontworpen en op maat vervaardigd.

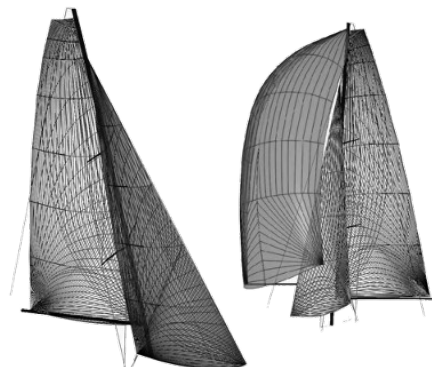
Met de Australische zeilmakerij Rolly Tasker Sails als productie partner staat SailSelect garant voor hoogwaardig afgewerkte kwaliteitszeilen **tegen een concurrerende prijs.**



Naast het duurzame dacron in verscheidene kwaliteiten, kunt u bij ons ook terecht voor cutting edge race laminaten om in het meest competitieve veld vooraan te blijven varen.

Kortom; zowel de veeleisende toerzeilers als de fanatieke wedstrijdzeilers, zijn bij SailSelect aan het juiste adres.

Wanneer mogen we bij u aan boord stappen voor een vrijblijvend advies?



Zeilmakerij SailSelect, Uitdammer Dorpsstraat 35, 1154 PS Uitdam  
T: 020 4031018 F: 020 4031019 info@sailselect.nl www.sailselect.nl



SOLD IN 5 HOURS :-)



SOLD IN 4 DAYS!



SOLD IN 17 DAYS!

**YACHTING COMPANY  
MUIDERZAND**

52°19.99'N - 05°08.22'E

**YACHTING COMPANY  
MUIDERZAND**

52°19.99'N - 05°08.22'E

**YACHTING COMPANY  
MUIDERZAND**

52°19.99'N - 05°08.22'E



SOLD IN 20 DAYS!



SOLD IN 40 DAYS!



SOLD IN 41 DAYS!

**YACHTING COMPANY  
MUIDERZAND**

52°19.99'N - 05°08.22'E

**YACHTING COMPANY  
MUIDERZAND**

52°19.99'N - 05°08.22'E

**YACHTING COMPANY  
MUIDERZAND**

52°19.99'N - 05°08.22'E

*That's why they  
call us:*



**BAVARIA**  
B R O K E R A G E



SOLD IN 68 DAYS!



SOLD IN 174 DAYS!



SOLD IN 329 DAYS :-)

**YACHTING COMPANY  
MUIDERZAND**

52°19.99'N - 05°08.22'E

**YACHTING COMPANY  
MUIDERZAND**

52°19.99'N - 05°08.22'E

**YACHTING COMPANY  
MUIDERZAND**

52°19.99'N - 05°08.22'E

# OOK VOOR UW BAVARIA

## luxe en betaalbaar slapen op

# FLEXIMA<sup>®</sup>

*feelthecomfort.at*

Recent  
verkregen  
Innovatie Prijs



*Flexima is verkrijgbaar bij:*

**Delta Marina Kortgene, Visserwatersport Bruinisse,  
en Joostenwatersport Enkhuizen**

Voor meer informatie

**[www.FeeltheComfort.at](http://www.FeeltheComfort.at) en [www.deltamarina.nl](http://www.deltamarina.nl)**