



Cluborgaan van Beneteau Club Nederland

19e jrg. nr. 2 – december 2019

IN DIT NUMMER

Uit de bestuurshut	1
Beneteaucup Zuid en	2
Zomer in Zeeland	2
Een nieuwe start	9
De stand van het strand	12
S.Y. John Rensen in Spanje	13
Afsluitingstocht 2019	15
Onvrijwillige zwemvesttest	17
Skadi al 5 jaar in Middellandse Zee	18



Hermotorisering Oceanis 361	25
Oud en Nieuw op Terschelling?	30



Nieuwjaarsbijeenkomst 2020	31
Agenda en nieuwe leden	32

UIT DE BESTUURSHUT

Nog heel even en we leven in het jaar 2020 en hebben we naar ik hoop de crisis definitief de rug toegekeerd. Deze crisis is zeker ook in de watersport hard aangekomen, er werden nauwelijks boten verkocht en men zag de vergrijzing op de stijgers, ouderen welke al een boot hadden bleven bij hun oude boot en voor jongeren was een boot vrijwel onbetaalbaar geworden mede omdat scheepshypotheken niet of nauwelijks nog verstrekt worden. Ook al doen sommige jachthavens hun uiterste best om het de jonge watersporter naar de zin te maken – een mooi voorbeeld hier van is de Marina Volendam, de meest kindvriendelijke haven die ik ken- is ook hier sprake van leegloop hetgeen niet alleen te maken heeft met het fonteinkruid in het Markermeer. Niet alleen de jachthavens maar de gehele horeca rond het Markermeer lijdt hier onder. Inmiddels lijkt het voor wat betreft de verkopen allemaal weer wat beter te gaan, de tweede hands markt loopt weer goed en scheepsmakelaars komen boten te kort. Voor



*WIJ WENSEN IEDEREEN
PRETTIGE FEESTDAGEN
EN EEN VOORTVAREND 2020*



nieuwe boten is het nog steeds een moeizaam verhaal, met als uitzondering de multi hulls. Lagoon en Bavaria scoren goed met hun catamarans, "A new way of life" zo'n varend appartement op het water. De meeste hiervan gaan naar de Middellandse Zee of de Caraïben. Verkoop van nieuwe mono hulls zit weer iets in de lift bij Dehler, Hanse en Jeanneau, terwijl Beneteau duidelijk achter blijft. De "beugelboot" doet het niet goed in Noord Europa, wat dat betreft is er een mooie taak weg gelegd voor de designers van Beneteau om weer met iets concurrerends te komen. Ook in onze vereniging heeft de crisis zijn sporen achtergelaten, daar waar we ooit 240 leden hadden is het ledental dit jaar tot een dieptepunt gedaald met slechts 85 betalende leden. Parallel aan de licht stijgende botenverkoop van het laatste jaar groeit ook weer het aantal leden van de BCN met voor 2020 +/- 110 betalende leden. Ondanks dit sterk verminderde aantal leden in de afgelopen jaren staat de vereniging er financieel uitstekend voor met een eigen vermogen van ongeveer 1,5 x de contributie opbrengsten. Dit is voor een vereniging een zeer riant positie waarbij eventuele tegenslagen gemakkelijk opgevangen kunnen worden. Voor mij persoonlijk betekent dat dat ik met een gerust hart het penningmeesterschap kan overdragen aan mijn opvolg(st)er. Na drie termijnen stel ik mijzelf niet weer herkiesbaar zodat men mij niet kan betichten van bestuurlijk zitvlees. De vereniging is dus op zoek naar een nieuwe penningmeester, ik kan u zeggen dat, in combinatie met de nieuwe website, het aantal uren dat deze functie met zich meebrengt bijzonder weinig zal zijn dus dat hoeft voor niemand een belemmering te zijn. Wij doen dan ook met klem een beroep op eenieder die een beetje verstand heeft van financiën zich verkiesbaar te stellen. Voorts heb ik begrepen dat een aantal leden besloten heeft met elkaar de Kerst door te brengen op Terschelling. Dat

wordt de laatste jaren steeds populairder. Wij wensen hen een goede vaart en nu maar hopen op een witte Kerst. Rest mij u namens het gehele bestuur van de BCN u fijne feestdagen te wensen en een sportief, voorspoedig en vooral gezond 2020.

Edo de Visser - penningmeester

BENETEAUCUP en ZOMER IN ZEELAND MET DE VELA

Een vakantie in Zeeland, dat zaten we ons, vorig jaar op de terugreis vanuit Engeland en Frankrijk, te bedenken. Dit jaar werd een jaar van veranderingen want midden in de vakantieperiode zou ik met functioneel leeftijdsontslag gaan. Dat is voor militairen de benaming van wat de meeste andere mensen gewoon de VUT noemen. Dat proces wilden we rustig aanlopen en we hadden dan ook geen zin afhankelijk te zijn van de grillen van de natuur met harde wind, regen en tij. Gewoon lekker rustig, korte stukjes en vooral al die leuke plekjes in Zeeland aandoen waar we vroeger kwamen en we ondertussen al heel lang niet meer geweest waren. Daarbij had Ilse maar 3 weken vakantie en dat beperkte de mogelijkheden voor verre bestemmingen ook nog wel een beetje.

Andere jaren was dat ook zo maar dan vertrok ik een paar dagen eerder alvast met onze zoon of dochter om mijlen te maken richting het vakantiedoel. Dat ging dit jaar helaas niet maar er was wel een goed alternatief. De Beneteaucup in Bruinisse was de oplossing! Deze cup wordt jaarlijks georganiseerd door Nova Yachting en zou 2 weken voor het begin van onze vakantie gevaren worden. Marnix (van



Nova Yachting) had bedacht dat het voor schepen die aan het IJsselmeer liggen lastig is om deel te nemen en had gratis ligplaatsen aangeboden voor die leden die hun schip eerder wilden brengen of wat langer wilden laten liggen om zo toch de cup mee te kunnen varen.



En zo vertrok ik, samen met Jan Hornes van de Nossa, op de Vela en vergezeld door Evert en Remy Jochemsen op de Ricorrenza, het weekeinde voor de cup vanuit Lelystad naar Bruinisse. De planning was de eerste dag gelijk door naar Scheveningen maar dat plan hield niet lang stand. Er was niet veel wind en de wind die er was was natuurlijk recht tegen. Op de motor naar IJmuiden dan maar en dan verder kijken. Vlak voor Amsterdam, ik lag al

voor de Schellingwouderbrug, riep Evert ons op en vertelde dat hij problemen had met de motor en een sleepje nodig had. Er was geen reden voor paniek en hij zou rustig op de gennaker voor de wind weglopen en wij zouden hem oppikken. Moet je eens proberen, iemand die op een volle gennaker voor de wind wegloopt in te halen! Toen we bij de Ricorrenza aankwamen was Evert druk bezig een aasgier, die vond dat hij ze moest redden uit de gevaarlijke situatie, van zich af te houden. Snel een lijntje overgezet en met sleep terug naar Amsterdam. Fijn als je een opstapper aan boord hebt die ook van wanten weet! Aan het wachtsteiger van de brug bleek al snel dat een tekort aan koelvloeistof het probleem had veroorzaakt. Bijvullen en snel weer verder.

In IJmuiden aangekomen kwamen we tot de conclusie dat verder varen naar Scheveningen geen optie meer was, we hadden het tij inmiddels tegen en ook de wind was opgelopen naar een goede ZW-5.

De volgende ochtend was de wind bijna weg en vertrokken we, jammer genoeg weer op de motor, richting Willemstad. Een flinke tocht maar ja, de verloren tijd en afstand moest wel ingehaald worden. Gelukkig ruimde de wind wat en trok daarbij ook nog wat aan en vanaf de Maasgeul konden we lekker verder zeilen. 's Avonds om 8 uur lagen we vast in Willemstad. Niks schoonschip maken, maar gelijk door naar het dorp om nog wat te eten. De rotzooi komt later wel. Gelukkig was er nog een restaurant bereid iets voor ons te maken. De spareribs smaakten prima en het bier was koud.



Zondagochtend, nog voordat de havenmeester zich had laten zien, waren we alweer op weg voor de laatste mijlen naar Bru. Daar aangekomen konden we de boten op een rustig plekje achterlaten. Terwijl wij werden opgehaald en naar huis gingen lagen onze 2 Bénéteaus, gebroederlijk naast elkaar te wachten op wat er het volgende weekeinde zou gaan gebeuren. Nou er gebeurde dus eigenlijk niet zo heel veel want wegens gebrek aan inschrijvingen had Nova Yachting de Beneteaucup afgeblazen. Vier inschrijvingen waren toch echt te weinig om dit evenement door te laten gaan. Hoe komt het toch dat ondanks de vele berichten binnen de BCN en de aankondigingen in diverse facebookgroepen enerzijds en de aankondigingen in de Zeeuwse havens anderzijds, er toch maar 4 inschrijvingen waren????

Wij hadden hierdoor wel een logistiek probleem. Alle zware en onnodige spullen waren, i.v.m. de wedstrijd, van de boot gehaald en lagen thuis te wachten om in het weekeinde van de cup met de

auto meegenomen te worden naar de boot. Na de wedstrijd laden was vroeg genoeg om ze tijdens de aansluitende vakantie beschikbaar te hebben. Als we een wedstrijdje varen, gaan we er ook voor. Toch?

Gelukkig kunnen we tegen ons verlies en zijn we in het beruchte weekeinde toch naar Bru gegaan om de boot te laden en hebben we, met het mooiste zeilweer van de wereld, het weekeinde op de Grevelingen gezeild. En weer bleef de boot in een vreemde haven achter. Ditmaal voor 2 weken maar alvast klaar voor de vakantie.

Twee lange weken verder eindelijk weg, op zoek naar leuke haventjes op de Zuid-Hollandse - en Zeeuwse eilanden. We waren met de trein naar Rotterdam gegaan en van daar af heeft onze dochter ons met de auto naar Bru gebracht.

De volgende dag werd gelijk een hoogtepunt van de vakantie. We hadden in Herkingen met een Duits echtpaar afgesproken om onze oude boot, de Wild Child een Bavaria 30, te bezoeken. 10 Jaar geleden hebben we haar aan dat stel verkocht en sindsdien hebben we nog regelmatig contact met ze. De boot lag echter in Herkingen en die hadden we niet meer teruggezien. Het werd een weerzien met vele herinneringen, de boot lag er keurig onderhouden bij en er was nauwelijks iets aan veranderd. Zelfs de naam was hetzelfde gebleven. Voor de rockers onder ons, de naam Wild Child refereert aan een nummer van de Scorpions. Google er maar eens op.



Na dit weerzien was het volgende doel het Willemsdok in Antwerpen. Het weer was goed, de zon scheen en een bakstagwindje bracht ons rustig naar Yerseke. Lekker op weg naar Antwerpen was dit een van die plaatsjes waar we al erg lang niet geweest waren. Veel was hier in de afgelopen 10 jaar niet veranderd of het zou moeten zijn dat er heel veel vrije boxen waren. Dat was de vorige keer niet zo want toen moesten we behoorlijk stapelen. Of dat het kwam omdat we vroeg in de zomer waren (2^e helft juli) of door iets anders weet ik niet maar deze rust en leegte in de havens troffen we tijdens onze vakantie overal aan. Maar goed, niet hoeven zoeken naar dat ene vrije plekje is ook wel eens lekker. De volgende dag ging het verder naar Antwerpen. Op weg daarnaartoe

werd mijn ijdelheid gestreeld door de ontdekking dat er een heuse vaargeul naar mij vernoemd was. Mooi toch, de AW 1 tot en met 10 nog wel!



De tocht verder verliep rustig, helaas niet al te veel wind en ons onderdekse monster heeft aardig moeten bijspringen om er die dag nog te komen.

Vanuit Antwerpen wilden we met openbaar vervoer naar het verlaten stadje Doel, vlak naast de kerncentrale. Helaas was dit niet mogelijk en de haven van Doel is geen optie



voor een kieljacht. We moeten nog maar eens een keertje met de auto die kant op. Verder blijft Antwerpen een mooie stad met veel bezienswaardigheden waar je goed een paar dagen kan vertoeven zonder je te vervelen. Zodra dat gaat gebeuren moet je verder en in ons geval werd het volgende doel Blankenberge. Dat haal je niet in één tij. De afstand is te groot en het tij komt je tegemoet. Daarnaast moet je eerst uit de havens van Antwerpen weer op de Schelde zien te komen. Je moet dan geen haast hebben want van enige coördinatie tussen bruggen en sluizen is volgens mij geen sprake en in ons geval was schutten via de Boudewijnslus nog de beste van de verschillende opties. Overigens wel de leukste denk ik want je komt dan door een aantal havenbekkens en dokken waar het er toch heel anders uitziet dan op de rivier. Wel eerst even de sluiswachter overtuigen van de noodzaak met een jacht door die sluis te moeten, anders moet je dat stuk wellicht weer terugvaren.

Eerst maar naar Terneuzen, dat gingen we in één tij wel halen. Ondanks dat je in Terneuzen snel uitgekeken bent zijn we er toch nog 2 nachten gebleven. We wilden op de fiets naar Groede. Dat is een klein oud dorpje op een uurtje fietsen van Terneuzen. Hadden we onze fietsjes in ieder geval niet voor niets aan boord gezeuld. Als je de kans krijgt moet je dat tochtje ook zelf eens maken. Groede is een klein maar mooi gerestaureerd en charmant oud dorpje waar je op een terrasje bij de kerk kunt genieten van een lekkere lunch en een 'Dutch Bargain' een lekker en lokaal gebrouwen biertje.

Van Terneuzen eindelijk verder naar Blankenberge, naar mijn 'Patrontje'. Wat is dat nou weer zal je waarschijnlijk denken. Nou, dat is het huisbier van Brasserie Les Vedettes in

Blankenberge. Les Vedettes ligt vlak buiten de haven en net voorbij het kinderpretparkje. Eigenlijk kan je het niet missen want je loopt er recht tegenaan als je naar de markt loopt. Met dat Patrontje moet je wel oppassen want, lekker op het terras, met een frietje Samoerai van het tegenoverliggende frietkot of met een portie garnalen die je zelf moet pellen van de naastgelegen visboer, gaat het snel fout en is het niet meer verantwoord om zonder begeleiding over steigers te lopen (kruipen) en je boot op te klimmen! En ja, die friet en garnalen kun je daar gewoon op het terras nuttigen. Dat is daar normaal en niemand zit hier mee.





Ook heel bijzonder in Blankenberge en zeker de moeite van een bezoek waard is het 'Huisje van Majutte'. Dat is het oudste vissershuisje aan de Belgische kust. Vroeger lag het tegen de duinen maar tegenwoordig is het verstopt net achter de rijen betonnen blokkendozen die de kustlijn ontsieren. Het huisje heeft heel veel sfeer en geeft een goed beeld van het vroegere vissersleven langs de kust. Je kan er rondkijken, wat eten of drinken maar vooral genieten van een stukje rust in een drukke toeristische stad. Over het lekkere biertje dat ze daar hebben ga ik het maar niet hebben want dan gaan jullie misschien wat van me vinden....



Ook aan Blankenberge komt een eind en we begonnen over en nieuwe bestemming na te denken. Heel even ontstond het idee om toch nog even over te steken naar Ramsgate, het grote water begon te trekken. Piet Paulusma had ons echter door en liet de wind onmiddellijk naar west draaien. Oversteken was ineens geen optie meer en toen we zagen dat de wind 2 dagen later weer pal oost zou worden waren we er snel van overtuigd dat Zierikzee de betere keuze was.

Naar Zierikzee gingen we via Middelburg en Veere waar we ook nog een dagje zijn blijven liggen. Ondertussen begon de hittegolf vormen

aan te nemen en toen we een paar dagen later in Zierikzee aankwamen, meerden we af in een stad die helemaal voor Pampus lag. 40°C is voor de gemiddelde Nederlander dan ook net iets te veel van het goede. Gelukkig had de ijsboer een goede airco in zijn zaak want anders was het ijs bij het scheppen al gesmolten. Onderdeks slapen was geen doen en we zijn dan ook maar naar de kuip verhuisd, heerlijk onder een mooie sterrenhemel in een verkoelend briesje. Helaas verdwenen de sterren en kregen we er bliksemschichten voor terug. Op zich ook wel leuk maar toen het erbij begon te regen zijn we toch maar naar binnen gevlucht. Vanaf Zierikzee begon het gevoel van 'We zijn weer op de terugweg' te komen. Dat was natuurlijk ook wel zo en onze volgende bestemming werd Hellevoetsluis.

We hadden de brug net gemist en moesten daar wat blijven draaien. Saai was het niet want een bruinvis hield ons gezelschap en zwom rustig rondjes naast de boot. De wind was matig en uit zuidelijke richtingen en nadat we een half uur voor de Zeelandbrug hadden liggen wachten ging het rustig zeilend noordwaarts. Zo kwamen we aan het einde van de dag weer op het Hollands Diep en besloten we in het baaitje net voorbij de Volkeraksluis te ankeren en de nacht door te brengen. Dit was het baaitje waar ik 30 jaar geleden, ankerend met een klein houten kajuitbootje van goed 6 meter, mijn vriendinnetje ten huwelijk vroeg. De volgende dag was er gelukkig weer wat meer wind en ging het verder naar Hellevoetsluis. Tijdens de tocht over het Haringvliet voeren we midden in een wedstrijdveld van houten klassiekers die de finishlijn bij Hellevoetsluis hadden gelegd. Het vroeg heel wat creativiteit om in dat redelijk smalle vaarwater die jongens niet in de weg te zitten maar ik denk dat uiteindelijk niemand op



ons heeft hoeven schelden. Jammer was wel dat het de hele dag heeft geregend en we behoorlijk doorweekt aankwamen. Het zout was wel weer uit de zeilen en van de boot af, dat dan weer wel.

Hellevoetsluis blijft een gezellig plaatsje waar je lekker kan wandelen en we lagen er bovendien gratis omdat we vorig jaar op de Hiswa te water een paspoortje hadden gekregen waarmee we in een aantal zuidelijke havens gratis konden overnachten. Mooi meegenomen toch? Van hieruit ging het via het Spui naar Rotterdam waar we, voor de volgende overnachting, naar de Veerhaven wilden gaan. Er loopt wel eens wat zwel door die haven maar je ligt daar eigenlijk midden in de stad en vlakbij tram en metro. Mijn familie komt van oorsprong uit Delfshaven en daar zijn we dan ook met de tram naar toegeweest. Delfshaven hoorde vroeger bij Delft en is later ingelijfd door Rotterdam. Het is heden ten dage helaas vervallen tot een wat verpauperde volksbuurt en allang niet meer de stad van Piet Hein en in latere tijden de jenever distilleerderijen. Toch is een bezoekje aan de wijk altijd weer leuk!



Ondertussen begon het laatste weekeinde van onze vakantie zich op te dringen en werd het de hoogste tijd om weer verder te gaan. Niks meer

rondlummelen maar mijlen maken! De Maas verder afgezakt en de hoek om naar Scheveningen. De volgende dag door richting Amsterdam, waar we ons laatste weekeinde wilden doorbrengen. Helaas liep het tij pas tegen de middag maar ging het wel vergezeld van een heerlijk windje en zo waren we in een poep en een scheet in IJmuiden. We hebben overnacht in het zijkanaal D in de jachthaven van Nauerna. Toen we daar binnenliepen kwam er zo ongeveer iedere 2 minuten een vliegtuig laag over. We lagen recht onder een aanvliegroute van Schiphol en hadden al snel spijt van onze beslissing niet weer in IJmuiden te gaan liggen maar door te varen naar deze haven. Gelukkig hielden al deze vliegbewegingen halverwege de avond op en genoten we uiteindelijk toch nog van een prima nachtrust.

De volgende dag, in de stromende regen, door naar de Sixhaven waar de uittocht nog in volle gang was. We kregen een plekje in een mooie box en vroegen ons af waarom het zo vreselijk druk was. Al snel kwamen we erachter dat we midden in de festiviteiten van de Gay Pride terecht waren gekomen en veel mensen waren blijven liggen om dat allemaal eens mee te maken. Dat hebben wij dan ook maar gedaan. Hoe anders, maar vooral ook tolerant blijkt (of lijkt) Amsterdam in deze dagen te zijn. Behalve bij de Channel parade was ook de rest van het centrum veranderd in een bont festijn van feestende extravagant geklede mensen van allerlei pluimage. Wat zouden al die niets vermoedende toeristen in Amsterdam hier wel niet van vinden? Ik denk dat dit soort evenementen heel goed zijn voor de groeiende acceptatie van de LHBT-gemeenschap maar heb wel wat vraagtekens bij de manier waarop sommigen zich kleden en gedragen.



Channel Parade

De volgende dag door voor de laatste etappe naar Lelystad en daarmee naar het einde van de vakantie.

Een jaartje in eigen land was prima. Korte trajecten waarbij het tij niet zo heel belangrijk is, geen stress over bestemmingen die gehaald moeten worden of angst niet op tijd terug te kunnen komen en de boot ergens achter moeten laten of overvallen te worden door slecht weer, is best lekker. Daarbij waren we ook weer eens in plaatsjes waar we al lang niet meer geweest waren (en waar ook niets veranderd bleek te zijn) maar volgend jaar, zo hebben we al besloten, gaan we toch weer het grote water op om het verderop te zoeken.

Arjen en Ilse Weber - Vela

EEN NIEUWE START

(van “Wandelaar” naar “Volador V”)

Traject : Granville – Stavenisse

Periode: 30/8 -12/9

Al enkele jaren speelden we met de gedachte om later(!) een kleiner zeiljacht aan te schaffen. Geen verre zeiltochten meer, dicht bij het water, lichtere bediening, meer zeilplezier,

kortom terug naar de basis. Bij Nova Yachting in Bruinisse hadden we zelfs al eens een proefvaart gemaakt in een First 20 en op de natte Hiswa 2018 had ik uitgebreid rondgekeken in een First 25 (we blijven natuurlijk wel Bénéteau-fans). Door het grotendeels ontbreken van stahoogte, comfort, zeegaande eigenschappen, etc., allemaal zaken die op onze vertrouwde “Wandelaar” vanzelfsprekend waren, was het idee al gauw weer op de achtergrond geraakt.

Tot het vroege voorjaar van 2019.....toen het om zwaarwegende medische redenen onafwendbaar leek de “Wandelaar” te verkopen en de boot vervolgens verrassend snel een nieuwe Duitse eigenaar vond. Na een aantal ingrijpende operaties en een gunstig verlopen herstelperiode van de schipper begon het eind juli toch weer te kriebelen. Zouden we niet opnieuw.....?

Dus werd het oude plan van stal gehaald, nu met de focus op de iets grotere broer. De First 25, een beproefd model met ophaalbare kiel, zeewaardig genoeg voor Wad- en kustzeilen, met enig comfort én een ingebouwde motor, was de moeite van een nadere kennismaking waard. Dus huurden we een midweek zo’n boot bij Ottenhome in Heeg en gingen het IJsselmeer en de Wadden op. Het was prima proefvaartweer (zon, regen en wind tussen 3 en 6 Beaufort) zodat we een goede indruk kregen van de zeil- en leef eigenschappen. En die vielen zeker niet tegen. Nadelen waren er uiteraard ook maar die leken deels oplosbaar en deels overkomelijk. Na enige bedenktijd besloten we te gaan voor een First 25.

Nu is dit model eind 2018 bij de Bénéteau-werf uit productie genomen dus moesten we op zoek naar een, bij voorkeur jong gebruikt exemplaar. In Nederland was er op dat moment geen



aanbod, in Duitsland voornamelijk oudere boten, in Frankrijk daarentegen vonden we wel diverse jonge occasions die bovendien vaak gunstig geprijsd waren. Maar hoe koop je vertrouwd een gebruikte boot in het buitenland en hoe haal je die vervolgens naar Nederland? We zijn gewoon maar begonnen met heel veel informatie te verzamelen bij de verschillende aanbieders. Uiteindelijk zijn we na uitvoerig mailcontact in zee gegaan met een Engelssprekende makelaar uit Cherbourg die een vijf jaar oude, weinig gebruikte First 25 S in de aanbieding had in de haven van Granville, niet ver van St. Malo. Wat bij deze keuze mee speelde was de wens om de boot zelf terug te zeilen. Want de Baai van St. Malo en de naburige Channel Islands kenden we goed van vorige reizen en alle andere Franse aanbiedingen lagen geografisch een stuk verder weg. Dus in week 34 met de camper naar Normandië gereden, de boot helemaal zelf geïnspecteerd op het droge én in het water, een proefvaart gemaakt en toen dit allemaal goed uitpakte, een bod gedaan en kort daarop de koop gesloten. We hadden immers haast. Echter omdat het eigendom in handen was van een maatschap van vijf personen, die allemaal moesten tekenen en er volgens afspraak nog wat werk aan de boot gedaan zou worden (onderhoudsbeurt motor, keuring reddingsvlot) konden we pas een week later vertrekken. Die week hebben we thuis bemanning geregeld, een verzekering afgesloten, een helmstokautomaat gekocht, inventaris bij elkaar gezocht en nog vele, vele andere dingen.



En toen brak op 30 augustus het moment van de waarheid aan: De “Volador V” begon onder Nederlandse vlag aan de thuisreis naar Zeeland, een kleine 400 mijl naar het noordoosten, met de schipper en een oud-collega als bemanning (Joke reed de camper voor de tweede keer 700 km terug naar Rijsbergen). Gelukkig was het mooi weer met nauwelijks wind zodat de maidentrip op de motor naar de Chaussey-archipel rustig verliep en onderweg de nog voor vertrek geïnstalleerde stuurautomaat ingeregeld kon worden. Wel was er die dag sprake van een extreem springtij met een coefficient boven de 100. Met als gevolg





dat we enkele uren na aankomst met laag water konden pootje baden rondom de nog juist drijvende boot maar ook dat we 's nachts (onverwacht!) korte tijd droog en scheef kwamen te liggen aan de meerboei. De opgehaalde kiel blijft namelijk buiten de romp en slechts met geïnstalleerde wadpoten blijf je rechtop staan. De volgende dag de eerste zeilervaring: mooi hoog aan de wind naar Jersey met verrassend weinig water aan dek. Ook de dagen daarna, varend tussen de eilanden met meer wind en een rif in het grootzeil en soms motorzeilend, verlopen goed. Het vertrouwen in de boot groeit met de dag. Kleine gebreken doen zich uiteraard voor, maar die kunnen we grotendeels onderweg al oplossen. In de havens hebben we veel bekijks en aanspraak: Twee oudere heren op een klein spartaans uitziennd scheepje, naar huis varend in het najaar over de grote zee, dat valt op tussen de comfortabele 40-voeters en groter. Om de nog steeds gunstige weersomstandigheden maximaal te benutten besloten we in een keer over te steken van Cherbourg naar Boulogne. Het betekende een nachtje doorhalen en dat viel op onze leeftijd niet echt mee, vooral toen het tegen het einde van de 140-mijls-trip ook nog eens flink begon door te waaien. Maar we arriveerden net voor de regen in volle omvang losbarstte in de jachthaven van Boulogne sur Mer, waar we het slaapttekort droog en in alle rust konden inhalen.

*Gravelines*

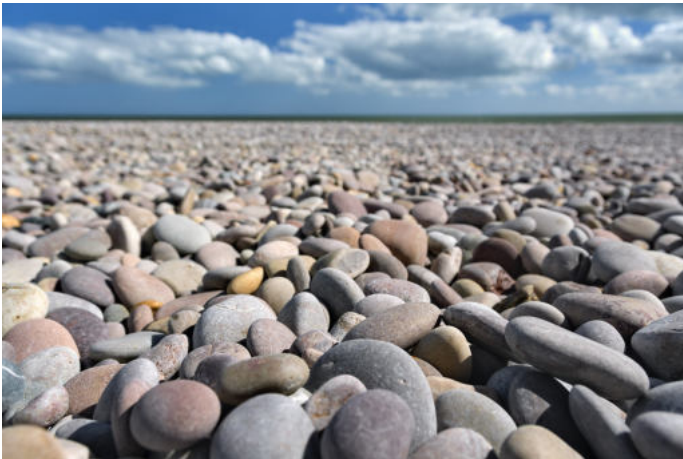
Tijdens de volgende tussenstop (het bij ons altijd favoriete vestingstadje Gravelines) kwam Joke aan boord en samen hebben we het laatste stuk naar huis gevaren. Door de straffe noordenwind en de bijbehorende hoge deining was het tussen de Vlaamse banken niet bepaald rustig, maar eens te meer bewees de "Volador V" haar kwaliteiten. Inmiddels hebben we dit najaar een tijdelijke ligplaats gehuurd in Stavenisse van waaruit we diverse korte tochtjes op de Oosterschelde hebben gemaakt. Ook zijn er al diverse kleinere verbeteringen aangebracht. We zijn erg blij met onze aanwinst.

Ruud en Joke van Oers – Volador V



DE STAND VAN HET STRAND

Nee, ik ben geen die-hard zeiler. Teveel gedoe, te traag, teveel water ook, maar tenminste, ook geen strand. Gut gut, wat heb ik een pesthekel aan zand tussen de tenen of erger nog, een



kiezelveld vol venijnige stenen die de lokale middenstand verkoopt als een ayurvedisch massage-strand waarop je het zou moeten volhouden met enkel een badlaken. Nee, dan begrijp ik mijn vrouw en haar drang om voor anker te gaan. Zo ook op de Balearen. Heerlijke baaien vind je er. Strand is er nauwelijks, tenzij op de plaatsen waar ze populaire clubs hebben neergepoot. Daar kleurt het strand 's avonds in de meest bonte kleuren. Dat vanop een afstandje kunnen aanschouwen vanop je achterdek, je voeten spartelend naast het zwemtrapje, met een home made mojito in de hand en ver van alle hectiek, ... dan is zeilen plots een geweldig idee.

Maar je hoeft er zelfs niet voor naar de eilanden. Dit jaar ontdekten we de kust tussen pakweg Denia en Altea. Naar onze mening één van de mooiste kustgebieden van comunidad Valencia. Je vindt er ankerplekken rond Cabo de Nao, de landtong die je moet ronden op weg

van Valencia naar Altea. Prachtig is het daar. En al is het een beetje mondain, Moraira heeft toch wel een prachtige aanblik vanaf de zee. Bescheiden stulpjes op een bergwand van pakweg een miljoentje gemiddeld. Echt iets voor de prijsbewuste zeiler. En wat het mooiste is, veel strand is er niet, dus ook geen roodgebrande Duitsers, Engelsen met t-shirts waarop te lezen staat 'When you drink enough, I 'm a model'. Strandmode!

Maar ook dichterbij huis is er strandellende te beleven. Vraag dat maar aan de racers op het wad. Gewapend met overmoed, teveel wind, foute stroming, een falende plotter en nacht en ontij, is het strand soms veel dichterbij dan je zou willen. Waar een uur geleden nog een eindeloze zee leek te liggen, is plots het water weg en lig je gestrand op een modderige zandvlakte waar met geen stokken vanaf te raken is de volgende 6 uur. Daar zit je dan met je voeten bengelend in het ijle naast het zwemtrapje dat plots elk doel mist, met een kop thee, want het is stervenskoud en een lampje op je voorhoofd te turen in de nacht. Ook dat zullen de echte zeilers van onze club met de nodige lyrische omschrijvingen afdoen als de charme van het zeilen.

Ik zit op de dijk, in een restaurantje waar een prijscorrecte maaltijd geserveerd wordt, de afwas wordt gedaan, de tafel stabiel staat en ik uitkijk over het strand dat intussen is leeggelopen met in de verte een zeilbootje dat slagzij maakt op een wad met een zeiler die zich vastklampt aan z'n zwemtrapje met een kop slappe thee en een beetje verongelijkt met een verrekijker in mijn richting kijkt.

Jan Blockhuys – *niet a/b S.Y. John Rensen*



S.Y. JOHN RENSEN IN SPANJE



Natuurlijk is de zeiltrip van 10 tot en met 24 september 2019 weer een succes geworden al werden we de eerste dagen geplaagd door een storm waardoor we in de haven moesten blijven liggen. De regio Valencia van waaruit wij vertrokken kwam er nog genadig vanaf, maar bij Alicante en andere regio's was de schade enorm, ongekende modderstromen, meegesleurde auto's en een aantal te betreuren doden.

En eerlijk is eerlijk, toen de wind maar even gunstig bleek konden we (Soraya-kapitein, Dina, Juan en Marcel) ons niet meer inhouden en zijn we midden in de nacht vertrokken van Valencia naar Altea, zo'n 14 uur varen. Je begrijpt, de golven nog boven de 1,5 meter en een nog zeer onrustige zee met nog altijd tussen de 4 en 5 Bft. Vanaf dat moment volgden de problemen zich in snel tempo op. We waren amper de haven uit toen bleek dat het gereefde grootzeil problemen met hijsen gaf. Ik (Marcel) legde de boot in de wind, maar had vanwege de golven en windvlagen de grootste moeite om dat gedurende minstens een half uur te doen, terwijl Soraya en Dina het probleem probeerden op te lossen. Ik hield me stevig met beide handen aan het stuur vast om niet over boord te kukelen, terwijl Soraya af en toe gilte, om

boven het lawaai van de wind uit te komen, 'meer stuurboord' of 'meer bakboord' al naar gelang nodig was. Tussentijds kon ik nog de contouren van de volle maan door het wolkendek ontwaren, terwijl ik door het open gedeelte van de bimini gluurde, om de boot in de wind te houden. Ondertussen hing Dina in de mast die woest heen en weer slingerde in een poging om de val, die ergens aan vast bleek te haken, weer los te krijgen. We moesten de motor de hele tijd wel op zo'n 2000 toeren houden. En op het moment dat de problemen zijn climax bereikten ging het alarm van de motor af een irritant geluid, peep, peep, peep, ... Normalerweise een goed moment om de motor uit te zetten en te analyseren wat het probleem was. Maar Soraya gilte: niks aan hand, dat heb ik al eerder gehad, en op een iets lager toerental verdween de piep naar een minuut of zo.

Eigenlijk was dit een mooi moment om om te keren en de problemen de volgende dag in de haven op te lossen, maar ja, we wilden gewoon zeilen en op alleen stagzeil gaat dat tenslotte ook. Ja, als dat lukt. Helaas. Maar tenslotte kun je op een stuk genua ook zeilen. Uiteindelijk is dat gelukt. Voor Juan was het zijn eerste zeiltrip en we hebben hem echt wat aangedaan, in plaats van een rustig tochtje als test in 2 Bft gedurende 2 uur kreeg hij dit voor zijn kiezen, met als resultaat dat hij na 1 uur al groen en geel zag. Voor mij kwam dat moment een uurtje later.

Maar we zeilden. Ze hebben mij 3 keer uitgelegd wat het probleem met de val was, maar op dat moment functioneerden mijn hersenen niet meer, ik snapte het niet, laat staan dat ik het kon oplossen. Juan lag inmiddels uitgeteld op bed en dat ben ik ook maar gaan doen.

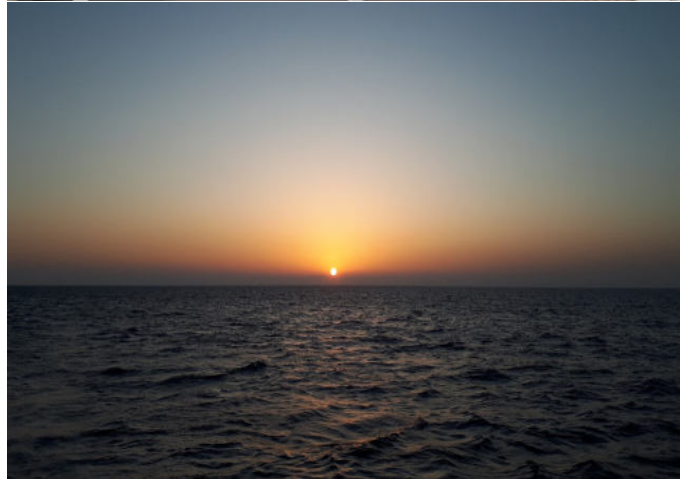


De beide dames toonden zich ijzersterk en hebben tegen het ochtendgloren met behulp van een hulplijn (Jan in België) het probleem met de val opgelost. Op dat moment was de wind ook wat rustiger en konden zij het grootzeil hijsen. Ik had inmiddels 2 blokken van 3 uur geslapen en voelde me weer helemaal top en kon weer achter het stuur plaats nemen, terwijl de dames hun welverdiende rust even konden pakken. En zo zijn we op planning in Altea aangekomen.

De rest van de dagen hebben Soraya, Dina en ik in de omgeving heel relaxed kunnen zeilen. Dat heeft het leed verzacht en de heerlijke salades van Dina hebben daar zeker aan bijgedragen. We hebben de slapende leeuw achter de diamant van Benidorm zien liggen, maar Dina als rechtgeaarde Belgische zei: “ ‘t trekt er niet op.” Ik heb er de rest van de dagen voor nodig gehad om me het gebruik van die term eigen te maken.

Ja, en dan komt het onverbidelijke moment dat we weer naar huis moesten en deze onvergetelijke tocht teneinde was.

Marcel - opstapper op de SY John Rensen





AFSLUITINGSTOCHT 2019 VAN DE SWING

Dit jaar werd de afsluitingstocht gevaren vanuit de Flevo Marina in Lelystad. Meestel kunnen Jan en ik op vrijdag de boot rustig naar de betreffende haven varen maar nu moest Jan werken. Voor mij een mooie gelegenheid de boot solo over te varen. Zonder Jan, die een beetje sputterde want hij wil zelf ook zo graag varen, vertrok ik 's morgens met mijn matroos Tippy naar Enkhuizen. De bagage beperkt



gehouden zodat ik deze ook aan boord kon krijgen. Juist voor het wegvaren bleken onze burens gearriveerd, die me "losgegooid" hebben. Hoewel... er was geen wind dus dat had ik wel alleen gerooid.

Helaas viel er dus ook niet te zeilen zodat mijn maidensolotrip met het ijzeren zeil moest. In Lelystad hebben Joke (Piekant) en Ilse (Vela) mijn touwtjes aangenomen en lag de Swing na een keurige "landing", netjes afgemeerd. Jan kwam later met de trein.



Verzameld in de kom van Flevo Marina

's Avonds vond de, als altijd, gezellige steigerborrel plaats. De "steiger" heeft de laatste jaren plaats gemaakt voor een indoor locatie en dat was deze keer het havenrestaurant Aan Ut Water. We zagen veel nieuwe gezichten met onbekende boten die we beoordeelden op hun zeilqualiteiten. Zouden we met onze heel zware kielmidzwaardboot nu eens een keer niet achteraan eindigen?

Het palaver de volgende ochtend vond plaats in een heerlijk zonnetje. Er was een niet te lange baan uitgelegd want de wind zou zeer karig zijn. Niets was minder waar. Eenmaal op het open water gaf de windmeter zo'n 15-20 knopen aan. Heerlijk zeilweer dus.

Met 12 boten hadden we een flink wedstrijdveld en deze boten gingen met elkaar flink de concurrentie aan.

Wij hadden een hele goede start. Maar.... al snel werden we opgelopen door de grotere jongens. Zo gaat dat nou altijd. Sip, sip.



Alweer opgeslokt door de andere boten

Ook zoals altijd bij de Beneteau-wedstrijden ging er nu ook wat mis. Was het niet het bijna onzichtbare startboeivlaggetje dat op kinderfietsjes wordt gebruikt, dan was het wel dat meerdere deelnemers bij de voorlaatste boei het start- en finishschip van Henri, die voor de lol een stukje was meegevaren, achterna gingen. Henri ging al richting haven om zich op te maken als finishschip, maar de overige boten moesten toch echt naar een volgende boei en deze HrA, rondon. Zo voeren velen enige tijd (veel te lang) een te zuidelijke koers. Als bijna laatste schip in het veld zagen wij het gebeuren en kozen een andere aanpak. Zo deden we er ons voordeel mee.

Enkele schepen gaven er echter de brui aan en zijn met Henri teruggevaren richting de haven. Andere zijn op hun schreden (kan dat wel als je vaart?) teruggekeerd.

Bijna iedereen is natuurlijk gefinished maar vroeger dan verwacht omdat het toch lekker waaide. Marius en Willie vonden het veel te vroeg om aan te leggen en zijn nog een tijdje gaan varen.



Op het screenshot met track kun je goed zien dat onze overstaghoek "niet zo gunstig" is. De meest oostelijke (boven waypoint 5) lijkt normaal, maar dat is te danken aan een windshift.

Henri ging rekenen aan de diverse vaartijden en kon 's avonds de winnaar bekendmaken.



De wisselbeker mocht door Evert Jochemsen, onze voorzitter, in ontvangst worden genomen. Dat ondanks de omweg die ook hij, door het volgen van Henri, had gemaakt.



Evert (r.) met de wisselbeker

's Zondags in de thuishaven konden we terugkijken op al weer een zeer geslaagd weekend. Oh ja. Wij zijn 6^e geworden. Viel dus reuze mee.

Marga Visser en Jan Huisman – Swing

ONVRIJWILLIGE ZWEMVESTTEST IN DE HERFST !

Hoorn, 9 november. Het regent, er staat een koude harde wind en ik lag in het water. Bij het afmeren na onze tocht vanuit Lelystad stapte ik bij het van- of aan boord gaan mis. Ik weet het niet meer. Op het moment dat ik me realiseerde dat ik onder water verdween, thermokleding-gewone kleding-zeilkleding plus laarzen en handschoenen werken als een spons, zorgt mijn reddingsvest ervoor dat ik weer boven water kom. Yes! Hij doet het en snel ook.

Onder de steiger, vlak boven het water, is een balk. Hier sla ik mijn arm omheen en werk me zo naar de zwemtrap toe die ik, bij het invaren van de box, had gezien. Op mijn rug die kant op

zwemmen is niet handig. Het gewicht van mijn laarzen werkt niet echt mee. Ik heb eens ergens gelezen dat je je laarzen uit moet doen maar voor nu vind ik dat een beetje zonde.

Arjen stond inmiddels op de steiger, samen met Jan Huisman (van de Swing) om mij te helpen uit het water te komen. Wat eerst mijn redding was, die reusachtige gele drijvers van mijn reddingsvest, is nu een ramp om de trap op te komen.

De zwemtrap is smal, de treden liggen iets naar binnen en die drijvers vol lucht passen niet tussen de 2 buitenste stangen. Ze komen tegen die buitenste stangen aan en ondanks mijn lange armen kost het me heel wat moeite om de trap vast te pakken en mijn voet op de onderste tree te zetten. Zo hangend kom ik even op adem maar de trap hoger vastpakken om me omhoog te hijsen wil niet lukken.

De helpende handen van Arjen en Jan zijn meer dan welkom. Jan probeert nog lucht te laten ontsnappen door het ventiel van het blaaspompje in te duwen maar dat is geen succes. Het ventieltje zit te ver naar binnen. De drijvers van het reddingsvest blijven vol en in de weg zitten. Een mes erin zou geholpen hebben maar ik ben niet echt in nood.

Met een hand aan de trap, ondersteund door Jan en de andere vastgepakt door Arjen lukt het uiteindelijk om op de steiger te komen. Druipend maar nog steeds met een opgeblazen reddingsvest ga ik aan boord van de Vela om iets droogs aan te doen en iets warmes te drinken.



Hans Piels met een opgeblazen 275N vest tijdens een workshop gegeven door de KNRM.

Ik heb later zelf ook nog geprobeerd mijn reddingsvest leeg te laten lopen, zo'n reddingsvest moet tenslotte wel weer leeg om hem opnieuw gebruiksklaar te maken. Ook mijn dunne pink kwam maar met moeite bij het ventieltje. Wat zou het handig zijn als dat blaaspijpje breder is. Toch iets om op te letten als we nieuwe reddingsvesten aanschaffen?

Ilse Weber – Vela

SKADI ZWERFT INMIDDELS 5 JAAR IN DE MIDDELLANDSE ZEE ROND

Nieuwsbrief 23, ons 5e zeiljaar: opnieuw Griekenland Nederland versus buitenland



In Nederland overwinteren: een paradijs dat je tegen gaat staan. We genieten enorm van ons huis, de grote windloze ruimte waarin we kunnen overwinteren. Van de rust want we hoeven niet meer continue (dit jaar was abnormaal) de weersvoorspellingen in de gaten te houden. Je kunt alles kopen in Nederland, je wordt voor ieder mankement aandachtig behandeld. De seizoenen zijn prachtig, kou en regen zijn ook eens welkom. En toch.... na 3 maanden begint het bij ons weer te kriebelen. Als we dan na 6 maanden weer naar de boot afreizen zijn we sommige Nederlandse dingen spuugzat: Men verwacht van alles van je, zeker sociaal. De vinger wordt overmatig gelegd op feiten waar men zich aan kan ergeren, of die lijken te discrimineren. De hele dag word je gebrainwashed en opgevoed met nieuwe termen. Nog effe en de keuze voor een zelfstandig leven ligt niet meer bij ons maar bij de instantie die vindt dat we te oud zijn, we in een bepaald soort huis moeten wonen en wekelijks gecontroleerd moeten worden. We moeten en moeten dingen die 'horen'. Vergeleken met de landen in het zuiden worden we in Nederland hoe langer hoe meer in een keurslijf gedouwd, ook de jongeren. De



betutteling door alle instanties is extreem en hoogst irritant. Het leven is 2 tot 3 x duurder in Nederland dan in Griekenland. Leven en laten leven is niet meer aan de orde. Iedereen praat druk en kinderen schreeuwen.

Gepensioneerden rijden je van de voeten op razendsnelle elektrische fietsen, Annelies is voor het eerst bang op een fietspad.

Een auto aangeschaft

We willen niet vliegen met katten. De boot ligt daarom op een plaats die goed bereikbaar is met een auto. Drie reizen van en naar de boot hebben we per huurauto gedaan, waarbij we de huurauto ophaalden/inleverden in eenzelfde land. Een eigen auto scheelt één dag extra reizen maar ook € 2.500 minder per keer:

Autohuur Crotone – inleveren Nederland kost € 3.500. Autohuur Crotone – inleveren Milaan kost € 350. Daar kwam wel € 600 bij aan een aparte reis om de auto te halen/retourneren in Milaan bestaande uit de volgende kosten: vliegreis voor 2 personen, tolwegen, diesel, snacks. En 1x een overnachting toen de vluchttijd was verschoven.

Een eigen auto scheelt € 600 per reis naar de boot. We hebben nu een occasion aangeschaft voor € 2.000 en het aanschafgeld hebben we er in 1,5 jaar uit. Voordeel van een eigen auto is dat we hem matig in de winter kunnen gebruiken i.p.v. de trein (treinabonnement afgeschaft) en ook makkelijk kunnen pakken als het hard nodig is om kinderen ergens mee te helpen. We hebben zware en grote bootspullen mee naar huis kunnen nemen en vice versa.



Een nieuwe naam voor onze reis:

Misschien is het je opgevallen dat Skadi World Tour zo goed als zeker van de baan is. Althans niet per eigen schip de oceaan over naar de Carib of verder. Van invloed zijn de ervaringen van andere zeilers en het onzerzijds laten vallen van enige ambitie of prestatiedrang om anderen te evenaren, mee te tellen of onszelf op de borst te kunnen slaan. We hebben de keuze gemaakt om ons eigen type reis vorm te geven met als gevolg enorm plezier van ontdekken, comfort (Skadi-woord) en het ware genieten. Omdat we buiten de ontdekking van prachtige gebieden in hoge mate geïn- trigeerd zijn geraakt door oude culturen en geschiedenis in de wieg van onze beschaving heet onze reis voortaan: Skadi Discovery Tour.




Skadi Discovery Tour
Annelies van Kleef
Peter Tilburgs



Mobile: +31 6 53 22 71 30
E-mail: info@zeilschip-skadi.nl
Website: www.zeilschip-skadi.nl
MMSI: 244010091

Reisjaar 2019 stond in het teken van het ontdekken van een ander stuk Griekenland: Evia, Halkidiki en de Dodekanesos eilanden. We besloten daarom vroeg uit Crotona te vertrekken en hadden berekend uiterlijk half juni op de Sporaden te zijn om dan naar Thasos, Limnos en Lesbos te varen. Uiteindelijk is de vaart naar de Dodekanesos niet doorgegaan omdat we door oponthoud vanwege de vroege en sterke Meltemi-winden en de keuze om vrienden aan boord te vragen krappert in de tijd zouden komen om vooral terug te keren naar Italië aan het einde van het seizoen; 600 mijlen retour waarvan 250 mijlen door Meltemi gebied waarbij langdurig verwaaid liggen in de Dodekanesos niet ondenkbaar was.

De eerste 155 mijlen Crotona/Calabrië - Corfu

Op 27 april vertrokken we uit Crotona na 9 dagen in de Marina in flinke swell bewogen te

hebben. Het weer was nog niet stabiel want na een uur werden we ingehaald door een stevige onweersbui met veel hagel waarbij het harde geluid van de hagel op de Skadi voor de



katten (en Annelies) een angstige ervaring was. Na overnachten in Santa Maria di Léuca vlakbij bevriend jacht Paikéa, vertrokken we samen naar Corfu. Op Genua en 2.300 toeren motor, door flinke golven zo snel mogelijk naar een oostelijke beschutte ankerbaai van Corfu. In Ormos Kassiopi, de noord-baai, liepen de golven binnen dus was dat geen ankeroptie en zijn we samen doorgevaren naar Ormos Stefanou aan de oostkant van Corfu. De volgende ochtend liepen de windgolven uit zuid de onze ankerbaai binnen. De twee schepen hadden graag willen blijven liggen maar dat was te oncomfortabel, we werden dus meteen opgejaagd naar een betere plek. Voor ons werd



dat Gouvia Marina. Het seizoen begon met wispelturig weer. En het zou over het algemeen wispelturig blijven, gelukkig wisten we dat op dat moment nog niet...



Khik en Conny aan boord

Op 4 mei kwamen onze vrienden Khik en Conny, die nog in een hotel logeerden even aan boord. Skadi lag in de verlaten zeilclub Noak bij Corfu stad. Op dat moment sloeg letterlijk het weer om en weldra lag Skadi te stuiteren in 6 Bft. uit zuidoost. Toen de golven over de pier zowat op Skadi sloegen en Conny op de bank ging liggen lezen om het dansen van de boot te kunnen opvangen zijn we voor het echt onhoudbaar werd in alle haast vertrokken naar Gouvia Marina. Bij oproepen van de Marina bleek de haven op dat moment geen plaats voor de Skadi te hebben. Wat nu? Wij zetten Khik en Conny aan de dieselsteiger af zodat ze naar hun hotel konden lopen. Wij vonden beschutting aan de noordwestzijde van het eilandje Kontokali. Na nog 2 dagen schuilen voor de harde wind in Marina Gouvia ging onze route met de vrienden over Paxos naar Prèveza, een afstand van 85 mijl verder op onze reis. Tussenliggende ankerbaaien



moesten we vanwege te veel wind en de bijkomende swell overslaan. In Prèveza gingen Khik en Conny van boord en een paar dagen in een hotel en wij schuilden wederom 4 dagen, in regen. Het was klam en kil. Nog steeds truien- en lange broekenweer. Veel



bevriende zeilers klaagden over de slechte lente. Wel goed om te zeilen, wat minder om te ankeren en te "koud". Zowel in Gouvia als Prèveza ontmoetten wij diverse oude bekenden en kregen wij contact met zeilers die wij zouden blijven volgen en later weer zouden tegenkomen.

Griekenland varen is sparen!

Het valt ons weer op hoe goedkoop Griekenland is. Dit is al ge- zegd door de trouwe Griekenland-vaarders: dat komt voornamelijk omdat je naast het vele ankeren, vaak slechts voor 7 of maximaal € 20 (all-in) aan een kade kan liggen. Vergeleken met oost Italië of Kroatië scheelt dat € 20 tot € 60 per dag. (bij ACI havens in Kroatië nog meer) Dat is voor ons een enorme meevaller; daarentegen is het voor trouwe Griekenland- vaarders een tegenvaller om zoveel geld te moeten gaan betalen in de Adriatic. Geen wonder dat de algemene mening dan is, dat de Med/Adriatic duur is. Maar... het is maar wat je gewend bent.

Δελτίο Κίνησης Πλοίου Αναψυχής (ΔΕ.Κ.Π.Α.)

Deltío Kínisis Ploíou Anapsychís (DEKPA)
Pleziervaartuigenbulletin

Op internet is veel informatie te vinden over hoe het in zijn werk gaat en wat je verplicht bent. Wij hebben ervaren dat het lokaal anders kan werken. Gouvia Marina wordt het extra makkelijk gemaakt. Wij betaalden in de Marina (2018) € 51,10 voor de Dekpa Met het reçu van de beta- ling zijn wij naar de politie gegaan, een paar deuren verder. Wij overhandigden ID's, vaarbewijs, verzekeringspapier en eigendomsbewijs van de boot. Daarna ging de meneer in onbegrijp- pelijk Grieks een pak papier invullen. Voor dit pak papier moesten we ook

nog € 21 betalen en klaar was de Skadi voor varen in Griekenland.

Hij waarschuwde ons vorig jaar al dat we de DEKPA voor de verloopdatum moesten verlengen anders zouden wij € 1.000 boete krijgen, maar hij zei daarna: "je kan hem ook weggooien en gewoon een nieuwe kopen...". De Dekpa is 5 jaar geldig.

Τέλους Πλοίων Αναψυχής και Ημερόπλοιων (ΤΕ.Π.Α.Η.)

Télous Ploíon Anapsychís kai Imeróploion The Recreational and Daily Tour Cruise Ships Fee (TEPAĬ).

Voor pleziervaartuigen en schepen met een lengte van meer dan 7 meter in de territoriale wateren van Griekenland is nu te- vens een vergoeding verschuldigd genaamd TEPAĬ, voor ons schip is dat € 3 per dag. Als je slechts ankert zijn dit je enige havenkosten.

De Griekse "Onafhankelijke Autoriteit voor Openbare Inkom- sten" (AADE) heeft aangekondigd dat sinds 09/05/2019 op haar website onder de rubriek eTEPAĬ de Elektronische aanvraag voor de zogenaamde "vergoeding voor vrijetijd- en excursie- vaartuigen" (TEPAĬ) beschikbaar is. De applicatie is ook be- schikbaar in het Engels, terwijl de betaling van TEPAĬ kan worden gedaan met behulp van alle beschikbare elektronische me- thoden. Dat bleek niet zo eenvoudig als voorgesteld.

Al weken waren zeilers ongerust over de hoogte van het bedrag, of je wel of niet moest betalen als je boot nog op de kant stond en men ondervond dat online registreren en betalen tot half mei niet moge- lijk was en zoals wij wetsgetrouwe noorderlingen dat dan voelen: wat doe je dan als je gecontroleerd wordt !?



e-Παρόβολο Σελίδα 1 από 2

Εθνική Γραμματεία Πληροφοριακών Συστημάτων ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ Υπουργείο Οικονομικών

Για χρήση από τον Πολίτη

Κωδικός Παρόβολου	28504153795909020093		
Φορέας	Ανεξάρτητη Αρχή Δημοσίων Εσόδων - ΑΑΔΕ		
Κατηγορία Παρόβολου	Τέλη πλοίων		
Τύπος Παρόβολου	[2443] Τέλος Πλοίων Αναφυχής και Ημερόπλοιων (ΤΕ.Π.Α.Η.)		
Ποσό (€)	97.28	Καταληκτική Ημ/νία Πληρωμής	
Α.Φ.Μ.		Μητρώνυμο	Attje
Επώνυμο/Επωνυμία	Tilburgs Skadi	Ημ.Γέννησης	22/09/1949
Όνομα/Διεύθυνση	PETER	Πρόσθετα Στοιχεία	
Πατρώνυμο	Frans		
Τράπεζα		email	zeilschip.skadi@gmail.com
Λογαριασμός IBAN (Σε περίπτωση επιστροφής)			

For Citizens Use

Administrative Fee Code	28504153795909020093		
Public Authority	Ανεξάρτητη Αρχή Δημοσίων Εσόδων - ΑΑΔΕ		
Administrative Fee Category	Τέλη πλοίων		
Administrative Fee Type	[2443] Τέλος Πλοίων Αναφυχής και Ημερόπλοιων (ΤΕ.Π.Α.Η.)		
Amount (€)	97.28	Deadline of Payment	
Tax Reg. Number		Moth. Name	Attje
Last Name/Company	Tilburgs Skadi	Date of Birth	22/09/1949
First Name/Address	PETER	Additional Info	
Father's Name	Frans		
Bank Name		email	zeilschip.skadi@gmail.com
Bank Account - IBAN (in case of refund)			

e-Παρόβολο απόκομμα για την Τράπεζα

Κωδικός Πληρωμής	28504153795909020093	Ποσό	97.28
Φορέας	Ανεξάρτητη Αρχή Δημοσίων Εσόδων - ΑΑΔΕ		
Κατηγορία Παρόβολου	Τέλη πλοίων		
Τύπος Παρόβολου	[2443] Τέλος Πλοίων Αναφυχής και Ημερόπλοιων (ΤΕ.Π.Α.Η.)		
		Καταληκτική Ημ/νία Πληρωμής	

gecontroleerd toen we door de brug wilden gaan. Later bleek dat Griekse havenkantoren nog helemaal geen raad wisten met de procedure. In een klein haventje verderop op Evia heeft Peter zelfs de politiedames instructie gegeven hoe de formulieren ingevuld moesten worden.



Naar de Ionische eilanden en vasteland, Prèveza

Na Prèveza, vonden wij, begon onze reis pas echt. Het was inmiddels half mei en we waren zonder pressie goed op sche- ma om in juni te Sporaden te bereiken. Na 4 dagen schuilen in Prèveza voor harde regen in een voor Griekse begrippen lage temperatuur van 20 graden voeren we verder naar de Ionische eilanden, zo prachtig in combinatie van water en natuur. En lastig om te verlaten want het is steeds weer genieten. Voor een volmaakte indruk moet je eigenlijk een auto huren. De kusten zijn zeer toeristisch, het binnenland heel oorspronkelijk. We zeilden in bewolkt en fris weer van Prèveza naar Lefkas en naar 2 ankerbaaien op eiland Meganisi, waar we samen met vriend Joris Leupen en vrienden uit eten gingen. Joris is de initiatiefnemer tot de nieuwe nautische applicatie Moorspots, waar wij ambassadeurs

Iedereen probeerde van alles maar de website werkte niet, registreren lukte niet en uiteindelijk kwamen wij erachter dat je in de regel waar je je lange registratiebootnummer moest invullen slechts 5 cijfers kon invullen. Online betalen ging ons goed af maar onze bank meldde na een paar dagen dat de betaling niet was gelukt. En niemand wist het juiste banknummer. Aangezien we een scanner/ printer aan boord hebben drukten we de Eparavolo, het betalingsbewijs, af en liepen we naar het kleine postkantoor van gehucht Lavrion, aan de Attische kust voorbij Athene, het was al half mei.

Het postkantoor wist meteen raad met het betalingsbewijs dat we ook zelf geprint hadden. Pas in Chalkida op Evia, na ons vertrek uit Lavrion, werden we voor de eerste keer



van mogen zijn.

Naar Messolonghi zeilen

Temperatuur oplopend naar 25 graden; zeewater 20,5 graden, wind 3 Bft NW – boot snelheid 7,8 knopen en de golven waren piekerig, 1m schuin van achteren inkomend. We voeren zuidelijk, buiten de Echinades eilanden om en zeilden met een NNW wind – snelheid 7,8 knopen. Toen we langs het eiland Oxia de Golf van Patras invoeren kregen we heftige valwinden 7 Bft. Omdat we daar al meer mee zijn verrast hadden we ruim van tevoren de zeilen weggehaald.

We zetten de stuurautomaat aan en gingen even naar binnen en letten dus even niet op. Toen Annelies buiten kwam zag ze dat de stroming de Skadi 30 graden uit koers duwde naar een grote ondiepte voor de lagunekust van het vasteland. We stelden onmiddellijk de koers



bij om weg te komen naar diep water. Naderhand lazen we in de Pilot dat deze bocht zeer berucht is om verraderlijke stromingen. Zaak is om er goed buiten te blijven op vaart naar Messolonghi en ook binnen de tonnen te blijven in het kanaal naar Messolonghi. Naderhand hoorden wij dat een zeiljacht bij

vertrek uit de baai van Messolonghi even de bocht had afgesneden en de laatste ton niet had meegepakt – hij is vast komen te zitten in de modder maar is gelukkig door een vissersboot losgetrokken.

We bevonden ons nu in de Golf van Patras, het grote water dat Centraal Griekenland van de Peloponnesos scheidt. Wij besloten in Messolonghi te wachten tot de wind gunstig zou zijn om niet, zoals vrienden overkwam, onder de Rion Andirion brug van Patras overvallen te worden door extreme sterke winden.



Deze winden ontstaan doordat de engte van Patras/ Korinthe als het ware een diablo is en wind samenperst en versterkt zowel vanuit west als oost. Later hoorden we van vrienden die van de andere kant kwamen dat ze 35 knopen wind mee hadden gehad, wij hadden daar dus tegenin moeten en dat was niet fijn geweest.

Met veel wind kan je goed zeilen maar moet je ook schuilen

Via Trizonia, Kiato en het kanaal van Korinthe bereikten wij in twee “optima forma”- zeiltochten van 83 mijl met een achterlijke westenwind 6 Bft de Egeïsche zee. Het was inmiddels 22 mei. De temperatuur werd hooguit 22 graden, in de nacht 15, het zeewater was hier 16 graden



en de elektrische deken lag nog op ons bed. We waren wel perfect op schema ondanks aangepast reistempo, door slecht weer of gasten aan boord. We besloten te overnachten in de noordelijke ankerbaai na het Korinthe kanaal omdat we daar vorig jaar zeer beschut hadden gelegen. Er stond een windje van 17 knopen/4 Bft, geen probleem we lagen muurvast op anker. De wind nam toe in plaats van (voorspeld) af, naar 22 knopen en het raakte zwaar bewolkt. We besloten direct geen risico te nemen en uit te wijken naar een andere ankerplaats. Uit het noordoosten achter het kanaal van Korinthe kwam zwaar weer opzetten. Boek erbij: de enige plek met weinig wind in de Saronische Zee op dat moment was de baai van Korfos. Annelies stuurde Skadi drie kwartier in inmiddels 7 Bft. Peter nam het over toen de surfgolven kwamen. Pas veel later zei Peter dat we, toen Annelies stond te sturen, met 35 knopen wind 9,9 knopen hard zijn gegaan. Op woelig water maar met perfect zeilen en surfen vluchten we op Genua 15,7 mijl naar de overkant waar- van de laatste 5 mijl in de luwte van de kust (0 Bft) de Peloponnesos om, naar Korfos in de Golf van Epidavros. Een inham die bekend staat om zijn goede beschutting tegen wind.

Dat het daar heel anders is gelopen gaan jullie in onze volgende nieuwsbrief lezen

Tot de volgende nieuwsbrief Tot Skadi

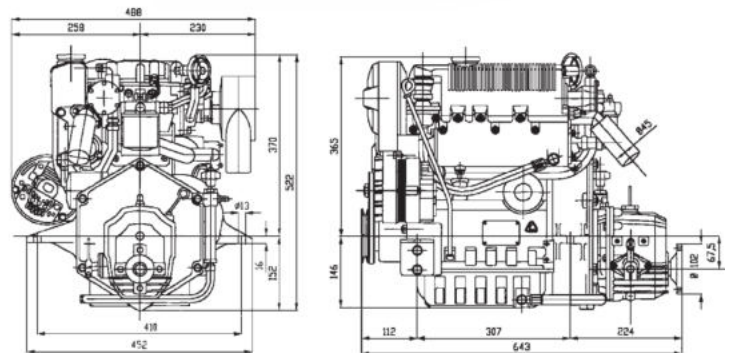
Nieuwgierig geworden naar alle reisverslagen van Peter en Annelies? Je kunt ze bekijken bekijken op www.zeilschip-skadi.nl.

HERMOTORISERING OCEANIS 361

Zo'n zes jaar geleden kochten mijn vrouw en ik ons huidige zeilschip, een Oceanis 361 met kielmidzwaard, die we herdoopten met de naam Juno.

Tijdens onze overtocht van Ipswich, waar we het schip vandaan hebben gehaald, naar Nederland kregen we te maken met een lege service-accu.

De verbetering van de stroomvoorziening was ons eerste klusje, maar daarover later meer



Overwegingen, die leidden naar de keuze voor een nieuwe motor

In de afgelopen jaren ontstond bij ons de behoefte aan een sterkere motor, o.a. omdat Juno vanwege het verhoogde ballastaandeel een relatief zwaar schip is. Acht ton heeft men het schip, hangend in de hijskraan, toegekend. De motor, die van fabriekswege was ingebouwd, was een Volvo Penta 2030 van 28 PK. Overigens is dit een prima motor, maar veroorzaakt vanwege z'n drie cilinders nogal wat trillingen. Die trillingen werden waarschijnlijk ook veroorzaakt door de matige inbouw, die bovendien ook wat waterlekage via de Volvoseal tot gevolg had.



Omdat we met de hermotorisering bij ons vorige schip, uitgevoerd door een z.g. professionele werf, zeer slechte ervaringen hadden opgedaan (echt knoeiwerk!), besloot ik de inbouw van een nieuwe motor in eigen hand te houden.

Keuze-aspecten en definitieve keuze voor de nieuwe motor

Drie overwegingen zijn belangrijk geweest bij de keuze:

- Motorkarakteristieken, zoals vermogen en trillingshinder.
- De inbouwmaten. Deze komen aan bod bij de voorbereidingen van de inbouw, zie hieronder.
- Prijs/kwaliteit.

Uiteindelijk hebben we gekozen voor een Lombardini LDW 1404 M.

Motorgegevens:

Aantal cilinders:	4 in lijn.
Cilinderinhoud:	1372 cm ³
Boring en slag:	75X77,6
Vermogen bij 3600T/Min.	
aan de schroefas:	37 PK.
Gewicht incl.keerkopp.:	ca.140 kg.
Afmetingen:	

In het algemeen lopen 4-cylindermotoren rustiger dan 3-cylindermotoren. De Lombardini heeft de naam een erg rustig lopende motor te zijn.

Wat de inbouwmaten betreft:

De motorruimte is bij de Oceanis erg beperkt, hetgeen het geval is bij veel zeilschepen. De afmetingen van de motor waren in ons geval mede bepalend bij de keuze.

Verderop is een tekening van de motorruimte met daarin de Lombardini weergegeven. Daar kan men zien, dat de motor er maar net in past. Een andere motor, die zou passen, was de Volvo Penta D2-40.

Deze motor heeft iets meer vermogen, maar bleek bij offerteaanvraag aanzienlijk duurder te zijn. Dan heb ik het nog niet over de veel duurdere reserveonderdelen van Volvo.

Voor de Lombardini hadden we een gunstige offerte gekregen en uiteindelijk hebben we die gehonoreerd. Hoewel niet aangevraagd bij de dealer Kemper van Twist uit Dordrecht is de motor wel door hen geleverd!

Voorbereidingen

Verzamelen van inbouw informatie.

Belangrijk waren natuurlijk de inbouwmaten van de motor. Die waren eenvoudig te vinden op internet. Zelfs een autocad-tekening was beschikbaar.

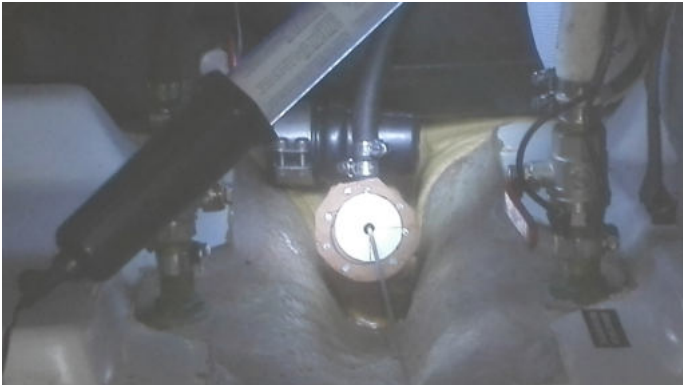
Via internet heb ik ook allerlei algemene inbouw informatie kunnen vinden, waarmee ik prima vooruit kon.

Opmeting motorruimte en bestaande motorfundatie.

Hierin heb ik veel tijd gestoken. Omdat de ruimte erg beperkt is moest die nauwkeurig 3-dimensionaal in beeld worden gebracht. Check en double check!

Vervolgens werd de plaats van de schroefas vastgelegd. Dit is gerealiseerd met een dunne lijn, die zo nauwkeurig mogelijk van achter naar voren in de as van de schroefaskoker werd getrokken. Op de foto's is dit verduidelijkt.

N.B.: De plaats van de schroefas is een vast gegeven.



De motor op de tekening is uitgerust met de kleinere keerkoppeling TMC 40, terwijl de motor in casu een TMC 60 heeft.



Aanpassingen aan de fundering en de motorruimte

Op de tekening is te zien, dat aan de voorzijde de motorsteunen naast de fundatie vallen. Dit is opgelost m.b.v. stalen hoeklijnprofielen, die op de bestaande fundatie zijn gebout en aan de voorzijde uitkragen.

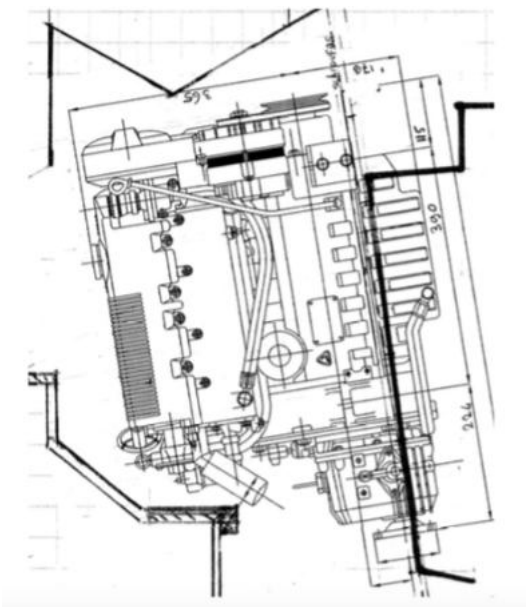
De twee 90X90X9-profielen zijn d.m.v. gesoefvrijnde en verzonken M-10 bouten vastgezet op de polyester fundatie, vier bouten per zijde. Ze zijn aan de onderzijde voorzien van dikke ringen en borgmoeren. Hierdoor werd aan de bovenzijde een vlak oppervlak gerealiseerd.

In de profielen zijn t.b.v. de bevestiging van de achterste motorsteunen twee tapgaten M-10 per steun gemaakt. Zo konden deze motorsteunen vanaf de bovenzijde worden bevestigd zonder het gebruik van moeren aan de onderkant. Gebruik van loctite volstond. Als de motor op z'n plaats staat en er zou later onverhoopt een motorsteun moeten worden vervangen, kan dit eenvoudiger worden gedaan.

Van de gelegenheid is gebruik gemaakt om de lege motorruimte te voorzien van nieuwe en



Motorruimte, fundatie en plaats van de schroefas heb ik verwerkt op 1:10 tekeningen in langs- en dwarsdoorsnede:





betere isolatie.

Definitieve plaatsing van de motor en overige werkzaamheden

Het op z'n plaats zetten van de motor was, dankzij de aanpassingen aan de fundatie, een relatief eenvoudige klus.

Daarna was de koppeling van de schroefas aan de motor aan de beurt. Bij de VP was dit een starre koppeling, nu heb ik gekozen voor een flexibele koppeling van het merk R&D in combinatie met een Scam contraflens met klemnaaf, zie foto.

Voordat de koppeling tot stand werd gebracht, moest de motor natuurlijk eerst worden uitgelijnd.

De contraflens van de klemnaaf met de centrische verdikking heeft dezelfde diameter als de aansluitflens van de keerkoppeling. Dat geldt ook voor de verdikking, die zuigend in de holte van de keerkoppelingsflens past.



Na montage van de naaf aan de schroefas was de uitlijning relatief eenvoudig uit te voeren, terwijl de schroefas door een houten hulpstuk centrisch in de schroefaskoker op z'n plaats werd gehouden.

Hierna werd de R&D koppeling bevestigd.

Klemnaaf en koppeling zijn met een momentsleutel vastgedraaid op voorgeschreven aandraaiwaarden.

Oorspronkelijk was de schroefas uitgerust met een zwevend binnenlager, een Volvoseal. In de nieuwe opstelling heb ik deze vervangen door een zwevend rubberen lager van Allpa, waarbij het benodigde vet via een nippel wordt toegediend.

Aanpassingen aan het laadsysteem

De aanpassing, welke in het begin van het verslag werd genoemd, was de vervanging van de enkele 85 Ah loodaccu door twee AGM accu's van elk 110 Ah. Deze konden worden geplaatst in een loze ruimte naast de slaapcabine. De startaccu bleef op de oorspronkelijke positie, d.w.z. voor de motor.

De nieuwe motor heeft een alternator van 120 A. Ik heb laadsysteem uitgerust met Sterling Alternator to Battery lader.

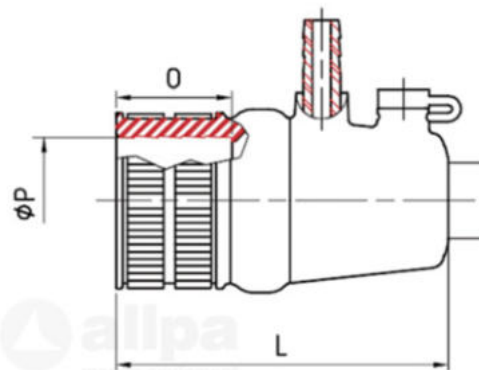
Voordelen van dit systeem:

- Snel en effectief laden van de service accu's.

De startaccu krijgt voldoende "onderhoudslading".

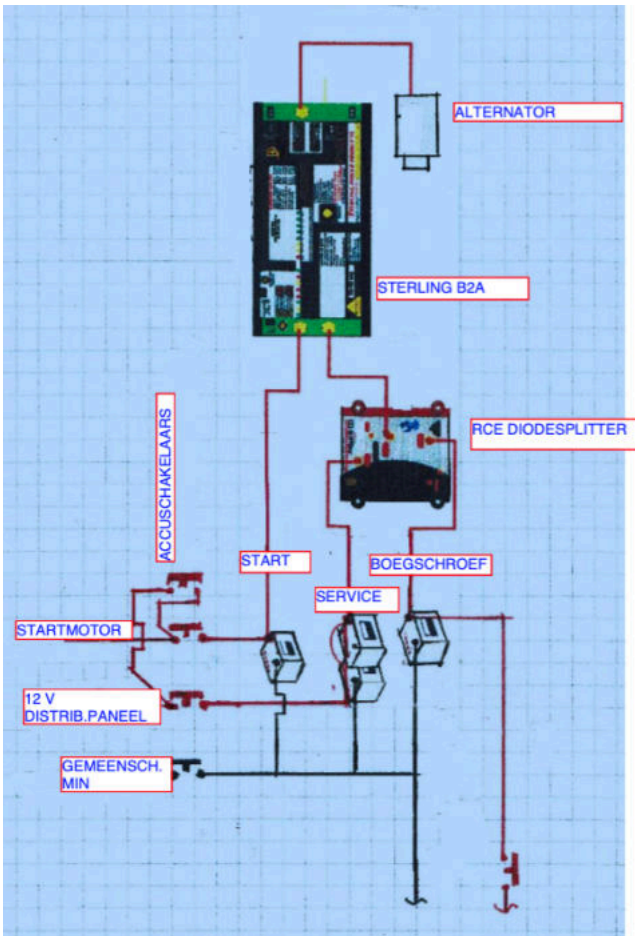
- Aanpassing van de alternator is niet nodig.
- Eenvoudig en snel aan te sluiten.

Nadeel: Nogal duur!

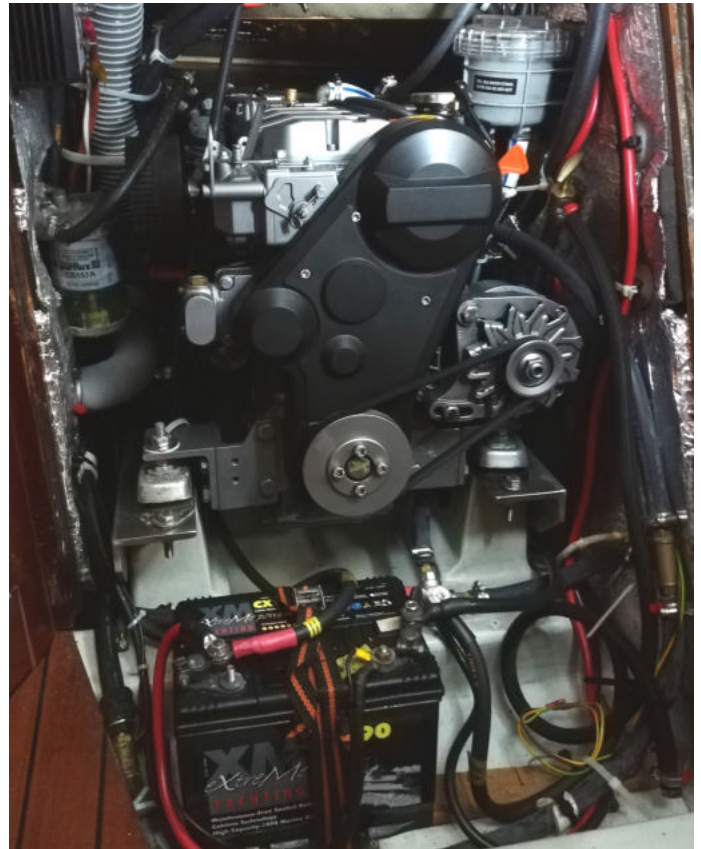




De Sterling A2B 12130 en het laadschema van de alternator met Sterling lader:



Motor geïnstalleerd



Opmerkingen tot slot

We hebben nu twee seizoenen met de nieuwe motor gevaren en kunnen concluderen, dat onze ervaringen over de gehele linie heel positief zijn.

– De trillingshinder is minimaal, zeker vergeleken met de oude VP 2030. Deze vergelijking is niet helemaal eerlijk, omdat die motor heel matig was ingebouwd.

Nu geen rammelende koffiekopjes en trillend verstaging meer.

– De geluidshinder is alleszins acceptabel en dat veraangenaamt het verblijf aan boord aanzienlijk.

– We hebben in feite nog geen gelegenheid gehad om het hogere vermogen goed te testen.



Ik heb van de gelegenheid ook gebruik gemaakt om een 3-blads klapschroef te installeren en dat vertroebelt het beeld enigszins.

– Het brandstofverbruik ligt tussen de 1,75 l/h en 1,95 l/h, afhankelijk van de omstandigheden. Dit ervaren wij als heel redelijk.

Lombardini scheepsmotoren zijn niet zo bekend in Nederland. In het Middellandse Zee-gebied worden ze veel meer toegepast, behalve op jachten, ook op (kleine) visschepen.

Laten we het er maar op houden, dat “onbekend onbemind” maakt.

Wij zijn in ieder geval uiterst tevreden over onze nieuwe motor.

Overigens heeft onze Volvo Penta een tweede leven gekregen op een ander, enigszins kleiner zeilschip. De huidige eigenaar heeft hem ook zelf ingebouwd en de motor functioneert naar volle tevredenheid.

Guus van de Wouw - Zj “JUNO”

VIER OUD EN NIEUW OP TERSCHELLING



Ga je mee naar Terschelling om daar Oud en Nieuw te vieren? In de afgelopen periode hebben een aantal leden het idee opgepakt en

plannen gemaakt om Oud en Nieuw op de boot op Terschelling te gaan vieren. Inmiddels staat de teller al op 7 boten! We zouden het erg leuk vinden als jij ook mee gaat! Het programma is erg eenvoudig; op 31 december in de middag organiseren we een gezellig samenzijn in de hal van het havenkantoor. Onder het genot van een hapje en een drankje gaan we op weg naar 2020. Mogelijk organiseren we nog ergens een gezellig etentje. Om 12 uur 's nachts komt iedereen bij elkaar bij het havenkantoor en wordt er (nood)vuurwerk afgestoken. Daarna keert de rust langzaam weer terug over de haven.



De reis van en naar Ts bepaal je helemaal zelf. Er zijn mensen die al voor Kerstmis op Ts aankomen en dan ook nog wat langer blijven maar je kan er ook een vluggertje van maken en in 3 dagen op en neer gaan. Dat laatste zou ik zeker niet doen want het is veel te gezellig op het eiland en je zou jezelf dan tekort doen. Voor de kosten hoef je het ook niet te laten want in de winter lig je op Ts voor half geld.

Heb je zin om mee te gaan, schrijf je dan vooral snel in op onze website. Ook als je de intentie hebt om te gaan kan je je inschrijven. Het weer is natuurlijk een onzekere factor en iedereen kan op het laatste moment nog bepalen of hij de



tocht door laat gaan of toch maar thuis blijft. Als je meegaat is het leuk om kerstverlichting mee te nemen om je boot te versieren en omtotoveren in een grote kerstboom. Heb je een sjoelbak, wil je die dan ook meenemen?

Twijfel je nog dan moet je nog even het verslag van Arjen Weber lezen dat hij n.a.v. zijn ervaringen heeft geschreven en dat in de vorige Après Voile staat. Geheid dat je twijfel verdwenen is en je besluit om ook gezellig mee te gaan!

Inschrijven kan zoals gebruikelijk via de website.

NIEUWJAARSBIJEENKOMST 2020

Deze zal plaatsvinden op zaterdag 18 januari 2020 in restaurant 't Veerhuys, Kerkstraat 93 in Leerdam. We hebben gekozen voor een centrale ligging en hopen dan ook veel leden te kunnen begroeten.



Om 16.30 uur is de ontvangst met een drankje en een hapje, u aangeboden door het bestuur. Rond 18.00 uur gaan we aan tafel om te genieten van een heerlijk 3-gangendiner. De kosten voor het diner zijn voor eigen rekening.

Zoals gebruikelijk vindt ook ditmaal de jaarlijkse fotowedstrijd weer plaats, waarmee leuke prijzen te verdienen zijn. Stuur dus uw leukste, gekste, meest bijzondere of mooiste foto naar

onze voorzitter Evert Jochemse:
voorzitter@beneteaclub.nl

AGENDA 2019-2020

Kerst en Oud en Nieuw	SYLVESTERTOCHT NAAR TERSCHELLING
18-jan	NIEUWJAARSRECEPTIE Leerdam
8 febr.	WORKSHOP/KLUSDAG Bruinisse bij Nova Yachting
19 mrt	ALGEMENE LEDENVERGADERING
24 t/m 27 apr.	KONINGSTOCHT IJSSELMEER
Medio juni	BENETEAUCUP wrsch. Medemblik
1 ^e helft okt.	AFSLUITINGSTOCHT IJSSELMEER
Eind okt.	NACHT EN ONTIJRACE opstappen bij grotere schepen die meevaren

COLOFON

Bestuur

Voorzitter: Evert Jochemsen

Secretaris: Arjen Weber

Penningmeester: Edo de Visser

Evenementen: Joke Buddingh, Edwin van Ginkel, Henri van Blerk

Correspondentie:

secretaris@beneteaclub.nl

Redactie:

Jan Huisman en Marga Visser

apresvoile@beneteaclub.nl



NIEUWE LEDEN

De volgende nieuwe leden heten we van harte welkom.

Naam	Scheeps-naam	Type schip	Thuishaven
Frank van der Lans	Mirza	Oceanis 281	Terherne
René van Geemen	Hendrika	Oceanis 381	Lelystad
Perry van den Blink	Footprint	Jeanneau SO 440	Stavoren
Bas van Gelder	Joyn	Oceanis 350	Woudsend
Dennis van Middelkoop	Briljant	First 29	Herkingen
Reinier Bouma	Shaman	First 31.7	Scharendijke
Robin Heijkoop	Four	First 45	Ketelhaven
Hans de Wilde	Orion	Oceanis 411	Vliho, Lefkas, Griekenland
Lybrich de Vries	Joedel	First 18	Woudsend
Gerard de Ruiter	Challenger	First 35S5	Scheveningen
Franklin Hoogeland	Makaira	Oceanis 281	Regatta Centre Medemblik
Clemens Boomer	First blue	First 31.7	Muiderzand
Stefaan Ketels	Hippolied	Oceanis 36cc	Colijnsplaat
Ferdinand Frencken	Sofia	Oceanis 46.1	Nieuwpoort KYCN

Wim de Bruin	Captain Cook	Oceanis 281	Willemstad
Nano Ouwehand	Stormvogel	Oceanis 361	Hellevoetsluis



@BenclubNed



Beneteau Club Nederland

www.beneteauclub.nl

Advertenties



www.nautigclean.com
Professionals at its best

WASH + WAXSHAMPOO	V.A.	€ 7.50	P/Meter
WASH + POLISH + PROTECTION SEAL	V.A.	€ 42.50	P/Meter
WASH + PROTECTION SEAL	V.A.	€ 25.00	P/Meter

BENETAUCLUBLEDEN WASH+WAXSHAMPOO € 60,00! (TOT 15 MTR)

INCL. HULL&DECK VOORRIJKOSTEN + MATERIAAL

De Bénèteau-polis!

- .. een polis op maat
- .. persoonlijk contact
- .. goede voorwaarden
- .. scherpe premie

Vraag vrijblijvend een offerte aan

Suydersee
VERZEKERINGEN

T : 0227 - 712 034 info@suydersee.nl www.suydersee.nl