



Cluborgaan van Beneteau Club Nederland

20e jrg. nr. 2 – december 2020

IN DIT NUMMER

Uit de bestuurshut	1
Van caravan naar zeilboot	2
Geschonden neus	4



Vakantie in coronatijd	7
Zeilen met corona in Spanje	9
Avonturen met een first 25S	13
Beneteau-loos	15
Jane, een nieuwe boot!	16
Refit van een First 47.7	24



Van de redactie	28
Agenda	28
Nieuwe leden	29

UIT DE BESTUURSHUT

Beste zeilvrienden ,

Als jullie deze Après Voile lezen is 2020 bijna voorbij, een jaar dat anders is verlopen dan dat wij tijdens de technische dag op 11 februari bij Nova Yachting dachten. Het werd de laatste bijeenkomst waar we elkaar fysiek konden ontmoeten.

Het jaar 2020 zal de geschiedenis ingaan als een jaar waar, door de corona pandemie, weinig of niets mogelijk was.



Wat wel zal doorgaan is de Sylvester-bijeenkomst (corona-proof) op Terschelling een aantal van ons zal daar aanwezig zijn.

Ook daar zal het dit jaar anders zijn want alle restaurants en café's zijn gesloten. We krijgen vast een verslag in de Après van juni volgend jaar.

De eerste afgelasting was de ALV, het bestuur was daarna van mening dat de natte activiteiten wel plaats konden vinden, maar helaas het ene na het andere evenement moesten we



annuleren. In september kon ook de viering van ons lustrum niet doorgaan.

Nu aan het einde van 2020 denkt het bestuur na over de activiteiten voor 2021. De Nieuwjaarsreceptie zal te vroeg komen want de genomen maatregelen zijn dan nog niet versoepeld.

Begin 2021 zal het bestuur voorstellen doen met betrekking tot de te organiseren evenementen, waarbij we ervan uitgaan dat aan het einde van het eerste kwartaal er mogelijkheden komen om met meer mensen bij elkaar te komen. De Koningstocht zou dan het eerste natte evenement kunnen worden.

Door leden worden ook al plannen gesmeed voor 2021. Een aantal van ons gaat de Oostzee bezoeken en anderen gaan nog verder weg, terwijl ook de Franse kust een trekpleister blijft.

Hoe de formaliteiten voor Engeland eruit gaan zien weet niemand, maar zeker is dat het er niet eenvoudiger op zal worden. Ik wens jullie veel plezier met de voorbereidingen. Genieten van wat komen gaat geeft ook al veel plezier.

Ik wil graag positief eindigen en jullie melden dat de groei van onze club zich nog steeds doorzet. Er melden zich regelmatig nieuwe leden aan en hieruit blijkt dat wij een levendige club hebben die goed op sociale media te vinden is.

Namens het bestuur wensen wij u goede en fijne Kerstdagen en een voorspoedig 2021.

Evert Jochemsen – voorzitter

VAN CARAVAN NAAR ZEILBOOT

Een oproep voor kopij om de december uitgave van Après-Voile te vullen... Dan toch maar eens deze mogelijkheid aangrijpen om onszelf en onze boot aan jullie voor te stellen en onze eerste ervaringen te delen.

Wij zijn Bas (39) en Rianne (35) en wonen met onze twee zoons Jasper (7) en Maarten (5) in het Overijsselse Heino. In de zomer van 2018 hebben we het besluit genomen dat we toch echt geen kampeersers zijn en dat die caravan zo spoedig mogelijk de deur uit moest. Allebei zijn we opgegroeid en groot geworden met zeilen en nu was het dan toch eindelijk zover op zoek te gaan naar een volwaardig familieschip.



Joyn in Hindeloopen

Het wensenlijstje was duidelijk, lengte om en nabij 10 meter, 4 vaste slaappleatsen, maximale diepgang 1,50, technisch goed in orde en dat alles voor circa 30K. Tijdens onze zoektocht werd al snel duidelijk dat de geadverteerde schepen er in werkelijkheid een stuk minder fraai bij lagen. Na zo'n beetje de moed te hebben opgegeven kwamen we deze Beneteau Oceanis 350 tegen uit 1987. Een boot waar zorgvuldig mee om was gegaan en de nodige upgrades



had gehad. Op één punt was er nog twijfel: de conditie van de contraplaten van de kielbouten was slecht. Aangezien wij hierin volledig vertrouwen wilden hebben is de kiel er onderuit gehaald en voorzien van nieuwe bouten, contraplaten, moeren en kit. En zo konden we onze Beneteau in november 2018 in Muiderzand in ontvangst nemen en overvaren naar haar vaste ligplaats in Woudsend (Friesland).

De eerste twee jaar hebben we gebruikt om het steeds meer ons schip te laten worden, dit is toch een proces van gewenning. Maar wat hebben we er tot nu toe van genoten, heerlijke weekenden en vakanties beleefd.



Wasdag

En met een boot van 33 jaar oud neemt de noodzakelijke klusvaardigheid ook rap toe. 'Joyn' is inmiddels voorzien van de nodige vernieuwingen en zijn de meeste ergernissen, zoals lekkende watertanks, verholpen. Wel verkeren we inmiddels in de wetenschap dat er altijd 'iets' is en dat dat nou eenmaal onderdeel van de hobby is. Afgelopen jaar was natuurlijk alles anders, maar gek genoeg hebben wij als zeilers hier weinig belemmering in ondervonden. De vrijheidsbeleving was nog groter dan voorheen en je durfde die ervaring nauwelijks te delen met degene die hier geen gebruik van konden maken. Wat was het heerlijk om na een week thuiswerken, thuisonderwijs en video bellen eindelijk de tassen te kunnen pakken en te genieten van de vrijheid op het water. Later in het seizoen werd wel duidelijk dat steeds meer mensen het water op gingen en dat de havens overvol lagen. Voor ons reden om de Waddenhavens maar even te laten voor wat ze zijn en die voor volgend jaar te bewaren.



Nog even wennen





DE GESCHONDEN NEUS VAN MIJN BENETEAU



‘Joyn’ staat inmiddels weer op de kant te wachten op de volgende klus..... De motor (VP2003) heeft laten weten behoefte te hebben aan groot onderhoud. Na inmiddels de tweede reparatie aan een lekkende verstuurder wordt de motor ingeruild voor een volledig gereviseerd exemplaar inclusief gereviseerde keerkoppeling. Zo zijn wij straks weer helemaal klaar voor een nieuw seizoen!

De bemanning van ‘Joyn’ wenst jullie ondanks alles toch gezellige en fijne feestdagen maar bovenal goede gezondheid en een mooi en vrij bevaarbaar 2021 toe.

Bas en Rianne van Gelder – Joyn - Oceanis 350

Het is donderdag 29 oktober. Een rustige ochtend op het Markermeer. Met halve wind zeil ik met mijn Beneteau Oceanis 281 van de Marina Muiderzand richting Pampus. Ik ben zo ongeveer de enige op het water. Het is dan ook ver in het seizoen maar de temperatuur is nog alleszins acceptabel. Ik laat Pampus aan bakboord voorbyschuiven en zeil richting de Pampusgeul, het hoofdvaarwater van Amsterdam richting het Markermeer. Net aan de overzijde van deze geul is een rechthoekig gebied afgezet met gele tonnen. Ondanks hoger aan de wind varen ga ik het niet halen om dit afgezette gebied te ontwijken. Na een overstagmanoeuvre vaar ik parallel aan de vaargeul richting het zuidwesten. Na een kwartier opnieuw overstag om de vaargeul bij de P12 over te steken en mijn tocht richting het noorden te vervolgen.

Ik bevind me tussen de hoofdvaargeul en de Noord-Hollandse kust ter hoogte van het



Kinselmeer ten zuiden van Uitdam. Al maanden zijn ze hier bezig met werkzaamheden. De Noord-Hollandse dijk wordt opgehoogd waarbij zand uit het Markermeer wordt gebruikt. Dicht bij de kust ligt een rij gele boeien en een aantal werkschepen. Verderop wat verdwaalde boeien die geen connectie hiermee lijken te hebben. Ik zeil hier vaak en ben altijd zeer alert omdat onduidelijk is waar het vaarwater veilig is en waar je weg moet blijven. De wind van ruim 15 knopen komt nu schuin van achteren en ik zeil met een flinke vaart richting het NNO. Ik houd de omgeving nauwkeurig in de gaten. Wat is zeilen toch genieten.

Boem... Met een enorme knal kom ik plotseling tot stilstand. Ik weet nog net mijn evenwicht te bewaren. Wat is er aan de hand? Ik ben tegen iets hards aangevaren, het lijkt wel een muur. Meteen start ik de motor en probeer achteruit te varen, maar met de wind van achteren is dit gedoemd te mislukken. Bovendien heeft mijn 18 PK Volvo Penta motor altijd weinig kracht bij het achteruit varen. Snel de schoten los maar de wind houdt mijn beide zeilen gespannen en nu lig ik zijwaarts tegen de mysterieuze muur. De boot helt gevaarlijk opzij en enige paniek maakt zich van mij meester. Met maximale kracht van de motor probeer ik weg te varen hetgeen niet lukt. Zit ik vast op de bodem? Weg van dit gevaarlijke gebied, dat is het enige wat ik wil. Ondertussen maak ik mij meer zorgen dat ik iets in het water kapot heb gevaren dan dat mijn boot is beschadigd. Eindelijk kom ik los en parallel aan de vaargeul vaar ik terug naar het noorden. Alle mogelijke gedachten spoken door mijn hoofd. Het moet de kiel geweest zijn die ergens tegen aan is gevaren.

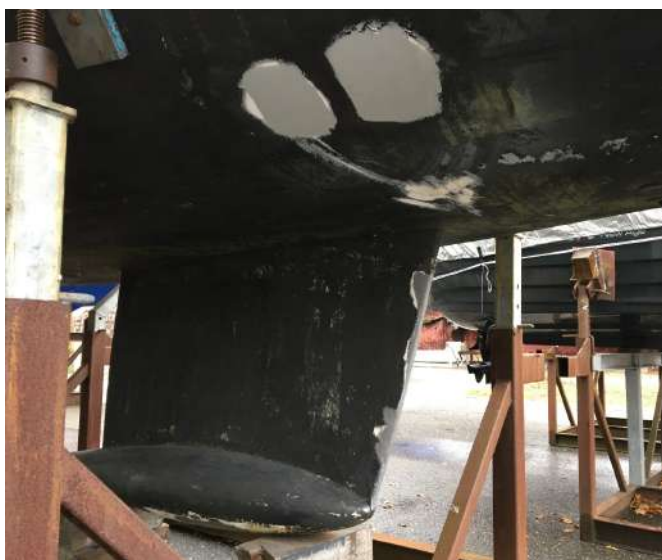
Misschien zit de kiel wel los. Ik voel overigens niets bijzonders bij het zeilen. Na passeren van de vaargeul ga ik hoog aan de wind varen om de kiel maximaal te testen. Gelukkig functioneert alles nog goed en blijft de boot stabiel.

De lol van het zeilen is voorbij. Ik vaar terug naar de Marina Muiderzand. Thuisgekomen verdiep ik me in de vaarkarten van het Markermeer, o.a. van Rijkswaterstaat. Ook bekijk ik de kaarten van mijn Win GPS Voyager van Stentec. Geen enkele waarschuwing in het betreffende gebied. Zo fraai als het werkgebied bij IJburg is afgezet met gele boeien zo maagdelijk ziet het vaargebied tussen Kinselmeer en hoofdvaargeul eruit. Alleen wordt er gewaarschuwd voor waterplanten, maar opmerkelijke wijze is dat dit jaar amper een probleem geweest.

Ik neem via de mail contact op met de Centrale Meldpost IJsselmeer en meld een gevaarlijke situatie. Dat wordt meteen serieus genomen en ik krijg uitgebreide documentatie toegezonden van het betreffende gebied. Ook ontvang ik meldingen van Rijkswaterstaat, waarmee ik vervolgens telefonisch contact maak. Het voorval wordt hoog opgepakt en na enige minuten word ik teruggebeld dat verder onderzoek zal worden uitgevoerd. Na enige dagen wordt mij duidelijk dat hier iets goed mis is. Rijkswaterstaat is ter plekke geweest om de situatie te controleren en constateert dat een zinkerleiding drijvend is gemaakt maar niet goed gemarkeerd. Bovendien was het niet bekend bij Rijkswaterstaat dat deze leiding hier was neergelegd. Vervolgens beland ik in de bekende procedure van een schade aan je boot.



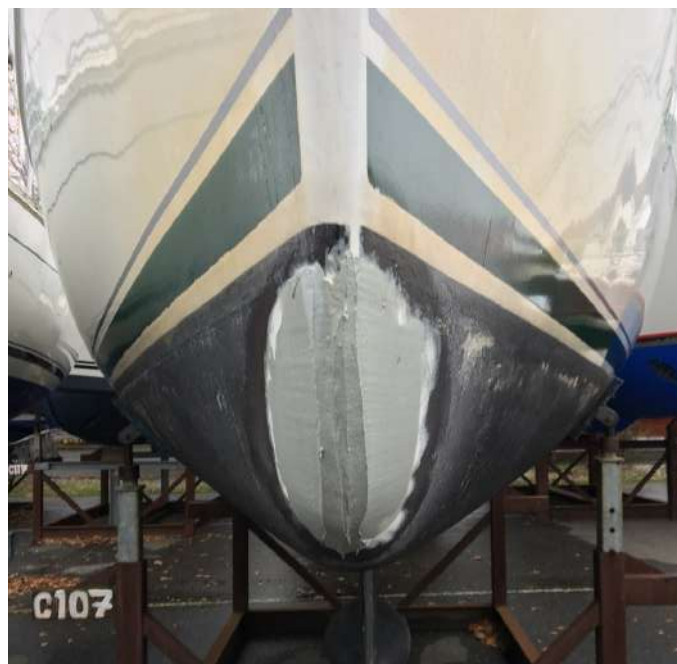
Mijn Beneteau wordt op 9 november uit het water gehesen en meteen is evident dat de boeg onder de waterlijn fors is beschadigd. De neus is ernstig ingedeukt en het polyester is opengespleten. Aan bakboordzijde bevinden zich twee diepe polyester beschadigingen.



Ook de kiel is aan de voor- en onderzijde geschuurd. Binnen in de boot worden geen aanwijzingen gevonden voor lekkage noch van beschadigingen ter hoogte van de kielfixatie.

Ik stel mijn verzekering bij Datacombinatie op de hoogte. Aan Shipshape wordt gevraagd een schadeofferte op te stellen. Intussen krijg ik via de mail contact met de Alliantie Markermeerdijken die verantwoordelijk is voor de werkzaamheden in het betreffende gebied, uitgevoerd door Boskalis. Rijkswaterstaat acht de Alliantie schuldig aan dit incident.

Op basis van de schadeofferte krijg ik toestemming van mijn verzekeraar om de reparatie uit te laten voeren hetgeen geschiedt. Ook de schade-expert van de tegenpartij meldt zich via de mail en wordt op de hoogte gesteld. Deze probeert de kosten voor de helling van de lijst te schrappen door te stellen dat ik toch wel de boot uit het water zou halen voor de komende winter. Ik laat hem weten dat dat niet het geval is daar de boot vorig jaar uit het water is geweest en een uitgebreide beurt heeft ondergaan.



Het is inmiddels 27 november. De reparatie die vakkundig is uitgevoerd, is zo goed als klaar. Volgende week kan de boot weer te



water. Ik ga ervan uit dat de Alliantie Markermeerdijken op zal draaien voor de kosten.

Moraal van het verhaal: blijf altijd alert bij het zeilen, vertrouw niet blind op kaarten, zelfs niet van Rijkswaterstaat of Stentec. En als het fout gaat, maak je borst dan maar nat. Er is gigantisch veel werk nodig om alle instanties erbij te betrekken, om alle nodige informatie te bemachtigen, om alle mail de beantwoorden. Maar het resultaat telt. De foto's laten weer een fraaie neus zien. En de onderzijde van mijn boot heeft weer een fraaie beurt gekregen zodat ik er weer enige jaren tegen kan.

Jan Bos – Daisy - Oceanis 281

VAKANTIE IN CORONATIJD 2020

Het is maart/april 2020 en we brainstormen, zoals gewoonlijk, over de zomervakantie. Toch is het anders dan anders. Vanwege corona, diverse lockdowns en onzekerheden, plannen we eigenlijk geen doel, zoals zovelen rondom ons heen. Maar een vakantie zonder doel, voelt eigenlijk heel raar. Daarbij hebben twee zonen aangegeven eigenlijk wel weer eens mee te willen. Daarbij moet dochterlief ook haar vakantiedagen opmaken..... Genoeg om rekening mee te houden in onze vakantieplanning.

Met Hemelvaart zijn we in Cadzand en daar besluiten we om de boot twee weken vóór onze vakantie in Cadzand neer te leggen. Dochterlief gaat daar met een vriendin een week vakantie houden in "het appartement op het water" en dat is een uitstekend idee. De tweede week in Cadzand werd het back-

up plan voor jongste zoon met vrienden voor het geval hun vakantie naar Portugal geen doorgang zou kunnen vinden. Gelukkig ging die vakantie wel door, zodat Scarlett extra vakantiedagen in Cadzand met een vriendin had. Een heerlijke periode in deze coronatijd en het weer was ook zeer aangenaam. Zon, zee en strand, wat wil je dan nog meer?

In deze periode werd het ook duidelijk dat het op de Nederlandse wateren wel heel erg druk kon gaan worden. De tweedehands botenmarkt draaide overuren. Dit heeft ons doen besluiten om deze drukte geheel te ontwijken. De Grevelingen en het Veerse Meer zijn in het zomerseizoen voor ons sowieso al veel te druk en is dus geen optie.

We besluiten om op onze eerste vakantie dag, zaterdag 25 juli, direct vanuit Cadzand naar Nieuwpoort te varen en daar enige dagen te blijven. Het weer is prima om de zee op te gaan, windje 4-5, en dan loopt onze ZaZoe als een zonnetje. Het weer blijft ook erg lekker deze week en we vermaken ons goed op de boot. Wel worden de coronaregels in België wat strenger en de mondkapjesplicht gaat in. We lezen wat aan boord en gaan 1x met de fietsjes erop uit en doen gelijk flink inkopen. Donderdag 30 juli is Ad jarig en dochter en twee zonen komen naar Nieuwpoort gereden om dit te vieren.

We willen met de jongens naar de Oostkust van Engeland varen. Iedere Nederlandse (zee)zeiler moet een keer in Pin Mill zijn geweest, om precies te zijn: The Butt & Oyster. Dus dat is ons doel. We melden ons netjes aan via een Engelse website, wat

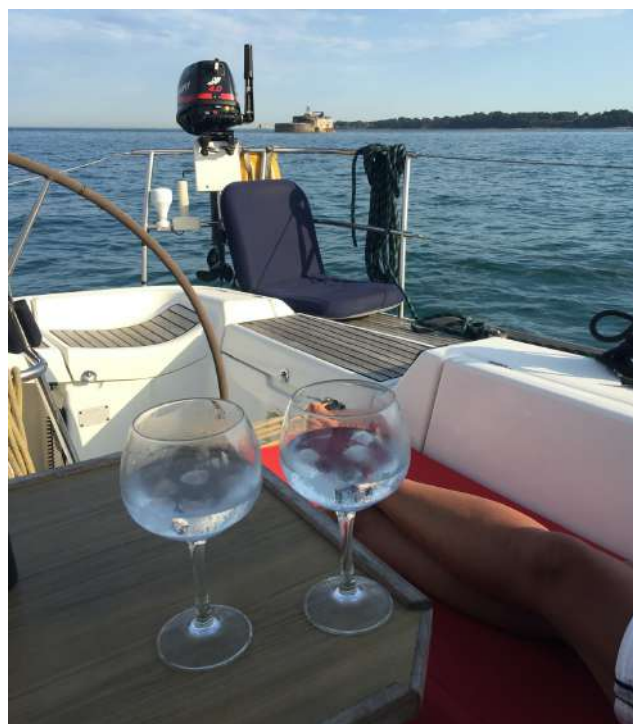


Bij The Butt and Oyster

verplicht is geworden in deze bijzondere tijden. Achteraf wordt hier helemaal niet naar gevraagd. De Engelse havenmeester(s) vinden het maar “papieren” onzin.

We vertrekken op donderdag 30 juli om 21.00 uit de haven van Nieuwpoort. Na een heerlijke, nachtelijke overtocht pakken we een boeijtje recht voor de pub. Met de dinghy gaan we fish & chips eten, maar door corona is de sfeer toch anders dan anders. We eten buiten en eten uit een kartonnen bakje. In onze beleving vinden we dat de Engelsen zich niet echt houden aan de 1,5 meter afstand of andere maatregelen. We gaan dan ook gauw terug naar ons eigen eilandje. De volgende dag vertrekken we richting Burnham-on-Crouch, waar we goede herinneringen aan hebben. Ook hier liggen we een nacht voor anker op de river Rouch, met de zeehonden op 20 meter in de “achtertuin”. We maken een dinghy tocht van

een uurtje of 2 om het eiland heen, voordat we vertrekken naar de haven van Burnham. We wandelen even door het stadje..... er is vrijwel niets te doen, restaurants zijn veelal dicht net als het clubhuis van de Yachtclub. Met moeite kunnen we een terrasje vinden dat open is om iets te eten. De volgende dag vertrekken we naar Ramsgate. De haven is vrijwel leeg en we zien slechts drie andere Nederlandse boten. Ook in Ramsgate is het stil in de stad, geen winkel (meer) open en daarom eten we zuurkoolstampot met rookworst aan boord! Dan is het weer tijd om terug te gaan naar Nieuwpoort, waar de jongens weer in de auto stappen naar huis. Wij slaan weer meer dan voldoende proviand in voor onze volgende etappe naar de Solent.



Voor anker bij Bembridge

Na een tocht van 36 uur, gaan we op vrijdagmiddag voor anker bij de aanloop naar Bembridge, waar we vorig jaar ook hebben gelegen. Net op tijd, want vanaf de zaterdag is Engeland een quarantaine-land voor



iedereen uit België. En onze laatste haven was Nieuwpoort..... Lekker even zwemmen, uitrusten van de nacht zeilen en..... een lekkere Gin Tonic met ijsklontjes..... (de aankoop van dit jaar: een ijsklontjes machine, zo heerlijk in deze zomer en het geeft een bijzonder luxe gevoel.....ooooh). We trekken de volgende dag nog een stukje verder de Solent in en gaan voor anker net voor de aanloop van de Newtown River. De volgende dag gaan we met de dinghy en een picknickmand de rivier ontdekken. Heerlijk weg van corona en daarna weer fijn terug op ons eigen eilandje. Dit bevalt ons prima. We kijken onze ogen uit dit weekend, naar alle motorboten die op en af varen in de Solent. Het is een drukte van belang op het water, maar het weer is dan ook prachtig en zomers en het is weekend, ook voor de Engelsen.

Op maandag halen we anker op en moeten diesel tanken. We varen naar Yarmouth, maar helaas: de diesel is uitverkocht.....! En ook Lymington heeft niets meer, het was ook zo ontzettend druk geweest het weekend. Oeps.... Dan maar de reserve diesel aanspreken en hopelijk kunnen we zeilend verder naar onze volgende bestemming.

Maar de wind valt weg en de stroming bij de Needles is toch een stuk sterker dan verwacht. Zo komen we niet in een jachthaven om diesel te bunkeren. We motoren dan toch maar een stukje verder, wat wel goed is om de accu's vol te laden. Zo kunnen we, wederom, een nacht voor anker.

Bij de Needles zien we een mooie baai. De wind is zo weinig, dat dit een uitgesproken kans is om hier te ankeren. We zien een kabelbaan naar boven.... Dat moeten we uitproberen. We gaan met een enkele reis naar boven, waar we de Engelse drukte heel



Ankerbaai bij The Needles



The Needles

snel moeten ontwijken. Het lijkt wel alsof er geen corona is, voor die Engelsen. Maar dat hadden we aan de Oostkust ook al gemerkt. We komen weinig aan wal, dus was het even schrikken. De wandeling over de klif naar het eind was gelukkig erg rustig. Prachtig uitzicht over de baai en bij de Needles. Wat een historie ligt hier; voor ons een verrassing, we hadden ons niet ingelezen, want we hadden niet gedacht dat we hier zouden zijn!

Het wordt tijd om verder te gaan, op zoek naar diesel en gaan de Solent uit richting Portland. Wederom was het een dag met weinig wind, waardoor Portland niet haalbaar



was. Op de kaart (Navionics) zien we een leuke ankerbaai, Captain's Cove, gooien ons anker weer uit en relaxen en zwemmen in de baai. Een bijzondere roeiboot komt ook even ankeren (het tij afwachten), en Scarlett zwemt er naartoe om een praatje te maken. Deze Engelsman is in training voor de Talisker Whiskey Atlantic Challenge die start in december 2020, de zwaarste roeiwedstrijd over de Atlantische Oceaan. Onze eigen Mark Slat heeft het solo record op zijn naam en gaat ook deze keer meedoen, maar dan als duo. En natuurlijk de Atlantic Dutchesses, een dames 4-roeiteam (tip voor komende december om deze race te volgen!). De volgende dag staat er, eindelijk, weer wat wind en varen we naar Portland. Daar hebben we weer vaste grond onder onze voeten. We lopen naar de Lidl om weer proviand in te slaan voor de laatste 1,5 week vakantie. Verder blijven we aan boord.

Op de terugweg, gaan we ankeren in Lulworth Cove. Een baai waar we al diverse keren aan voorbij zijn gevaren, maar nu eindelijk van dichtbij gaan bewonderen. We hadden ons niet voorbereid op het leuke, toeristische straatje van Lulworth Cove. Een leuke verrassing als je even het strand op gaat. Met de dinghy gaan we ook even op expeditie en maken een mooie 360° film. De volgende dag varen we weer terug langs de Needles, waar we getrakteerd werden op een school met grote, donkere dolfijnen. Dat blijft altijd een bijzonder schouwspel als ze rond de boot zwemmen.

We gaan de Beaulieu-river op met opkomend water. Daar krijgen we opeens motorpech. Gelukkig varen we net langs een steiger en meren af langs de laatste boot, net op tijd. Wat blijkt: de V-snaar is gebroken. Gauw de

reserve snaar opzoeken en met 20 minuten varen we verder naar Beaulieu. We krijgen



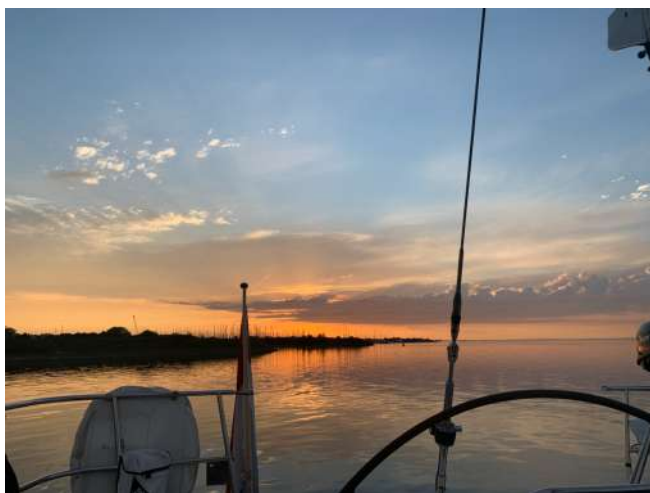
River Beaulieu

een mooie plek toegewezen en blijven daar 3 nachten liggen. We gaan weer een keertje aan wal en bezoeken op de fiets het Automuseum, Beaulieu Palace en de Abbey. We zien ook de ezeltjes en paarden die vrij door het dorpje lopen. De dag erna is het regenachtig en een prima dag om uit te rusten en op ons eigen eilandje te blijven. We maken ons klaar voor de verdere terugreis. We laten Eastbourne, letterlijk, links liggen en de Belgische kust laten we rechts liggen. De Roompot halen we niet meer (alleen bij laagwater voor ons mogelijk), waardoor we uitwijken richting Breskens. We zijn dan al 35 uur onderweg en het is inmiddels al een uurtje of 22.30 dat we het anker laten vallen bij de Bol (op de Westerschelde).

De volgende dag pakken we het kanaal door Walcheren en gaan voor anker op het



Veerse Meer. Bijna thuis, maar we gaan eerst nog even onze nieuwe ankerketting ophalen in Bruinisse (die was, jammer genoeg, niet op tijd binnen voor de vakantie)! We blijven nog een extra nachtje op de Grevelingen, voordat de nieuwe ankerketting opgehaald kan worden. Die moet natuurlijk uitgetest worden, dus op onze laatste vrijdag ankeren we op meerdere plekken op de Grevelingen.



Voor anker op de Grevelingen

Maar wat een verademing, deze mooie, soepele RVS-ketting. Dat hadden we jaren eerder moeten doen! Zaterdag 22 augustus varen we weer terug naar onze thuishaven in Sint Annaland.

Terugkijkend op deze vakantie, hebben we heel veel geankerd. Dit hebben we heel bewust gedaan, zodat we weinig last hadden van allerlei coronamaatregelen. Het was rustig aan de Engelse kust. We zijn blij dat we de drukte op de Zeeuwse wateren zijn ontvlucht. We hadden alle ruimte, hebben weinig mensen gesproken en/of gezien en weinig havens bezocht.

Kortom, het was een heerlijke ontspannen vakantie, met veel zon en mogelijkheden tot zwemmen en veel ankeren. Voor 2021 heeft dit weer onze voorkeur.

Juist omdat we op ons eigen eilandje in onze eigen bubbel zitten, kunnen we alle kanten op.

En dát is de vrijheid van zeilen!

Ad de Korte en Scarlett Oskam -SY ZaZoe

First 47.7

ZEILEN MET CORONA IN SPANJE

Hoe overleef je je schoonmoeder van 87 gedurende 3 maanden zonder dat je van de boot afkan? Het korte antwoord was, door pure wilskracht en sterke slaapmedicatie voor ma. Dat verhaal kenden jullie al. Ons zeilseizoen is bijgevolg pas begonnen begin juli.

Eerst ging Soraya een paar weken alleen de hort op. Afkicken werd dat genoemd. Ik weet niet precies van wat, maar zeker niet van de wijn of sigaretten.

Haar eerste aanloopplek was Sa Trinxà (Cala Ses Salines) op Ibiza. Een baai waar een beach bar is dewelke exclusief bevolkt wordt door hippies en aanverwante wazige derivaten. Upside, ze hebben betaalbare ankerboeien, lekker eten, een hoop chemische afkortingen (XTC, MDMA, LSD, ...), maar ook natuurproducten zoals wiet, paddo's, gedistilleerd graan- en gerstennat en dansbare muziek.

Het was een periode dat de communicatie tussen mij en mijn vrouw eerder sporadisch en niet altijd even samenhangend was. Hoog tijd om terug naar de boot te gaan. Toen ik weer aan boord kwam baande ik me dan ook een weg door overvolle asbakken en lege flessen om mijn gerookte vrouw te omhelzen. Het was een bijzonder weerzien. *)



Intussen ligt de boot in Menorca. Waren we voorheen nog niet geweest. Het eiland is op zich een prachtig natuurpark, maar veel te beleven is er niet. Ciutadella is een aardige haven en de haven in de hoofdstad Porto Mao of Mahon is luxe en leuk, maar een geografische trechter voor vochtige lucht. We halen met gemak 80% luchtvochtigheid in de boot, airco op. Zelden zo waterachtig geweest!

Er zijn veel mooie baaien maar nergens een bar, churiunghito of restaurant te bekennen. Je vaart ze aan of gaat met strandstoel en koelbox door de wildernis om er te komen. Een bijboot is er dan ook een noodzaak. En omdat we die niet elke keer op en af dek willen hijsen (er is nogal een lui crewlid aan boord) nemen we die haast altijd op 'n sleepje. Zo ontdekte we het belang van scheepsknopen. Weg dinghi. We waren tijdens het varen met Capitana Monokini (no picture on file) een beetje afgeleid en u mag een keer raden waardoor. Altijd prijs!



Pedro's boot in Porto Mahon had gelukkig een nieuwe bijboot in stock. Geen ietwat oversized 320 meer, wel een veel praktischer 280 zonder alu bodem. Gelukkig hing de nagelnieuwe Torqueedo elektromotor er niet op. Echter, we waren 2 dagtochten van Porto Mahon toen we ons offer aan Neptunus brachten en werd het zwemmen. Gelukkig lagen we in een wondermooie baai waar allerschattigste kleine kwalletjes dobberden die je nauwelijks zag. Voelde des te meer. En uiteraard zwemt niet Soraya tegen zo'n beestjes, zij kan wel tegen een stootje en ziet overal de charme van in, maar doe ik dat. En u weet intussen hoe zeilkritisch ik ben. Van net onder mijn borst tot aan mijn knie maak ik kennis met krenge, die voor hun grootte een veel te adequaat afweersysteem hebben. Ik ben niet erg bijbelvast, maar op dat moment herinnerde ik mijn verbazend veel heiligen die ik toen redelijk oneerbiedig aangeroepen heb.



Nee, dan was Mallorca leuker. Zeker zo mooi, ook van natuur en veel meer restaurants in de baaien. En ... een aantal havens van Ports IB. Normaal zijn havens op de Balearen, zeker in het hoogseizoen zoals sterrenrestaurants; overprized voor wat het



is. Ports IB is daar een gelukkig uitzondering op. Het aanmelden is volledig in het Spaans, enkel online, je moet vooraf reserveren, je kan maar tot 13 meter liggen, maar de prijzen zijn wel tot 60% goedkoper. En... ze hebben vaak ook ankerboeien die nog prijsgunstiger zijn. In Porto Christo, Porto Colom en Andrax vind je ze, maar er zijn er meer.

Ook op Ibiza, maar zeer weinig en enkele op Menorca. En dan is het leven prachtig. Aan een steiger, met walstroom, dus airco, en de Car Rental vlakbij. Zo horen zeilvakanties te zijn. Rustig in de haven, met een auto onder je kont, op restaurant 3 x daags. Dat winnend staatslot is dan nog je enige probleem.

*) enige overdrijving van de auteur is mogelijk.

Jan Blockhuis en Soraya Rensen – John Rensen - Oceanis 43

AVONTUREN MET EEN FIRST 25S IN ZEELAND

We hebben na de tewaterlating van onze “Volador V” begin april niet al te veel hinder gehad van de coronalockdown want in Zeeland was overdag varen vanuit de thuishaven toegestaan. In het voorjaar dus flink wat mijlen afgelegd, vooral met dagtochten vanuit Stavenisse op de Oosterschelde, maar later toen de maatregelen verzacht werden, ook met meerdaagse trips naar Cadzand en Blankenberge. Het prachtige lenteweer gaf alle gelegenheid om de boot en de afgelopen winter aangebrachte voorzieningen verder uit te testen. Een tweetal ervaringen “ter

leringhe ende vermaeck” staan hieronder vermeld:

Ervaring 1

Op een zonnige dag in juni zeilen we met een afnemend oostenwindje op de Oosterschelde richting de stormvloedkering. Grootzeil en code 0 houden de snelheid er aanvankelijk nog redelijk in, maar ter hoogte van Colijnsplaat staat de windmeter op nul en wordt het lichtweerzeil opgerold. Motorzeilend varen we een stukje verder naar het westen, waarbij opvalt dat er plotseling een korte golfslag uit het noorden komt aanrollen. Al snel dringt door dat dit de voorbode is van een opstekende zeewind en we verheugen ons op een mooie halfwindse koers met grootzeil en genua naar de Roompot Marina. De zeewind loopt echter al snel op naar 5 Bf, dus moet het grootzeil gereefd worden. Tijdens het reefproces begint de (in de voorgaande windstilte) onvoldoende strak opgerolde code 0 te klapperen en ontstaat er halverwege de rol een steeds groter wordende losse flap die wild om zich heen slaat.

Ruimte om af te vallen en de code 0 in de luwte van het grootzeil uit- en daarna opnieuw in te rollen is er niet, we zitten immers dicht tegen de dijk aan lagerwal. Een poging om de losse flap met de haallijn weg te rollen mislukt totaal en leidt tot een zeil dat volledig in de knoop zit (en nog steeds klappert). De haven is een heel eind weg en om het lichtweerzeil niet stuk te laten gaan zit er niets anders op dan proberen het te strijken en onderdeks op te bergen. Dat is echter geen sinecure op het kleine voordek, mede omdat eerst de boegspriet moet worden ingetrokken om de onderste snapsluiting los te kunnen maken. Uiteindelijk slaagt de bergingsoperatie en



hebben we in de haven nog een hele klus om te boel te ontwarren. Een harde les maar gelukkig geen schade.

Ervaring 2

Onze First is uitgerust met een zwenkkiel die in omhoog gedraaide toestand de diepgang reduceert tot 85 cm. De kioldiepte onder het vlak van de romp is dan nog 45 cm en dit zou dus in een droogvallende haven met een voldoende dikke en zachte modderlaag een comfortabele ligplaats moeten garanderen. We zijn het eind juli gaan uitproberen in de jachthaven van Paal gelegen in het Verdrongen land van Saeftinge. De behulpzame havenmeester aarzelt even als we informeren naar de dikte van de modderlaag maar wijst ons daarna een vrije box aan. Omdat het hoogwater is kunnen we er gewoon op de klassieke wijze afmeren, voor tussen de palen en achter aan het drijvende ponton.

Het eerste wat je dan volgens het boekje “droogvallen” zou moeten doen is met een vaarboom meten of de diepte rondom de boot overal hetzelfde is, maar dat laten we gemakshalve na....., de havenmeester zal ons toch wel een geschikte plek hebben aangewezen.... Dat laatste is ook zo, maar hij ging er van uit dat we keurig midden in de box zouden afmeren en niet 1 meter verder naar rechts om makkelijker te kunnen afstappen. Gevolg: Enkele uren later ligt onze kiel niet in het gat (in Zeeland “zate” genoemd) dat door de vorige ligplaatsgebruiker, eveneens een kielboot, is uitgeslepen maar op de vrij harde slikrand ernaast. Met verder vallend water komen we een ongemakkelijke 20 graden scheef te liggen en alleen met het grootzeilval vastgezet op de wal wordt voorkomen dat we nog verder wegglijden.



Gelukkig is er in Paal een uitstekend clubrestaurant zodat we de middag en de avond niet uitsluitend op de scheefliggende boot hoeven te bivakkeren. Om elf uur 's avonds is het weer hoogwater en met hulp van een zaklantaarn en de merkjes die we vooraf op het ponton hadden aangebracht brengen we de kiel precies boven de “zate”. Onze nachtrust hebben we daarna volledig waterpas kunnen genieten. En van de havenmeester hoefden we geen havengeld te betalen, hij vond het zelf ook vervelend.

De les

Vraag in droogvalhavens zoveel mogelijk details over de bodemgesteldheid en de juiste manier van afmeren en vergeet desondanks niet om rondom nauwkeurig te peilen.

In augustus hadden we ook nog een reisje naar de Waddeneilanden gepland, maar het is er niet meer van gekomen. Berichten van collega-zeilers over grote drukte, wachttijden, verplicht reserveren, etc. waren aanleiding om toch maar in Zeeland te blijven. Wel hebben we in september met veel plezier deelgenomen aan de meerdaagse Zeeuwse nazomertocht van de Nederlandse



Vereniging van Kustzeilers. Goed georganiseerd, leuk om nieuwe leden te leren kennen, mooi weer en met als persoonlijke hoogtepunt het passeren van het Oliegeultje aan de westkant van de Roggenplaat. Op die manier was het dagtraject Burghsluis - Breskens 3 mijl korter en konden we met onze ondiepe 25-voeter een aantal grotere deelnemers voor blijven. En natuurlijk mag de gezellige pizza-barbecue in de tuin van een van de deelnemers niet onvermeld blijven. Als enige boot konden en mochten wij afmeren aan zijn privé steiger gelegen aan het Goese Meer. Al met al een mooi zeilseizoen. Inmiddels ligt onze boot op de wal in lage Zwaluwe en kijken we alweer uit naar het volgende seizoen.

Ruud en Joke van Oers – Volador V - First 25S

BENETEAU-LOOS

Ik ben sinds eind september Beneteau-loos. Ik heb, nadat ik de boot begin dit jaar voordat de Corona crisis uitbrak te koop had gezet, deze met pijn in het hart kunnen verkopen aan een Duitse koper.

Mijn First34.7 is in oktober in Travemunde/Lubeck aangekomen en zal daar door de huidige eigenaar meer voor de wedstrijdvaart gebruikt gaan worden. In tegenstelling tot mij kan de huidige eigenaar een beroep doen op een volledige wedstrijd bemanning en de Second First zal, net als in de eerste 3 jaar hier in Nederland, weer gebruikt worden waar zij voor bedoeld was. Dit was ook mijn motivatie voor het te koop zetten een jaar geleden.

Ik heb 3 zoons en allen zijn vanaf hun jonge jaren door mij aangestoken door het zeilvirus, mijn vrouw heeft echter helemaal niets met varen. Helaas zijn ze alle 3 uitgevlogen, deels naar het Buitenland, en niet meer beschikbaar. De jongste was gelukkig afgelopen zomer nog wel twee weken beschikbaar om met mij op tour te gaan voor een rondje IJsselmeer. Ondanks een goede autopilot is de First 34.7 niet geschikt als solo te varen boot, er is de keuze uit 3 voorzeilen welke voor op de boot in het profiel gehesen moesten worden en voor ruim winds varen was er de keuze uit 2 spinakers en om daar gebruik van te kunnen maken heb je tenminste 1 bemanningslid nodig met goede zeiltechnische eigenschappen en een goede conditie. Ik heb begrepen dat de huidige eigenaar van plan is het roer van de boot nog aan te passen aan het grote zeildragende vermogen van de boot. Op de facebook account van de Beneteau-ownersgroup van Noord-Duitsland



staat een mooie foto van de Second First in de monding van de Trave.



Ik ben niet van plan de rest van mijn leven, ik ben nu 63 jaar en vanaf vorige maand parttime werkzaam, zonder boot door het leven te gaan. Ik ben in onderhandeling met een Duitser om een First 25.7 over te nemen. Deze kan ik namelijk, met een fok op de furler en lazy-jack systeem voor het grootzeil, wel alleen varen. De Corona maatregelen, welke dit najaar, ook in Duitsland, verscherpt zijn hebben de onderhandelingen echter voorlopig in de ijskast gezet. Nu maar hopen dat dit voorjaar, als het weer en hopelijk de vaccinatioestand van de bevolking het mogelijk maken, er weer genoten kan worden van de zeilsport. Een ieder sterkte gewenst om dit donkere en voor de meesten watersportloze seizoen door te komen.

Koos Riede – nog even bootloos

JANE, EEN NIEUWE BOOT

Soms komen plannen die je diep hebt weggestopt om allerlei redenen snel naderbij. We zijn altijd heel tevreden geweest met

onze Beneteau 393 “Equipe” die ons altijd veilig overal heen bracht.

Maar is deze Beneteau geschikt om een wereldreis mee te maken (?) dan gaan er toch andere wensen en behoeften spelen. Zo kwam het dat we de Equipe einde zomer 2019 te koop hebben gezet met het idee, we varen er mee rond en als er iemand komt met een goed bod mag hij weg. Na wat biedingen uit onder andere Finland waarover we het niet eens konden worden zijn we met oud en nieuw nog met de Equipe naar Terschelling geweest waar we weer merkten wat een fijne boot we toch hadden. Welke boot heeft nou alles en/of meer aan boord dan wat wij nu al hadden?

We waren natuurlijk al rond aan het kijken wat er zoal te koop was, en vonden een Contest 44 CS heel comfortabel, center-cockpit veel ruimte en degelijk gebouwd, deze boot uitgebreid bekeken en ook nog geflirt met een Contest 46 die we wel weer erg groot vonden.

En toch waren er zaken die we misten en konden we nog niet beslissen.

Het voorjaar van 2020 kwam tezamen met Corona en we waren heel blij dat wij tijdens de lockdown de Equipe hadden waar we mee weg konden. We dachten dan ook dat er van verkoop dit jaar niets meer zou komen.

Niets bleek minder waar! De belangstelling voor de Equipe bleek einde lockdown groot, zo groot dat er op een zaterdag 3 stellen een afspraak hadden voor bezichtiging en voor die week daarop alweer bezichtigingen gepland stonden.

Het tweede echtpaar dat deze zaterdag de boot bezichtigde koos ervoor om 10 minuten na hun bezoek telefonisch de vraagprijs aan



de makelaar te bieden zodat zij verzekerd waren van aankoop, de Equipe was verkocht!

Voor ons toch even wennen, geen boot meer is toch een vreemd gevoel!

Het plan Contest was inmiddels toch wat gewijzigd. Vrienden van ons die sinds 2018 een catamaran Nautitech 40 bezitten - waarop wij inmiddels ook al de nodige zeemijlen op hadden gemaakt - en in La Rochelle een ligplaats hadden, hadden besloten de boot naar Nederland te halen. We hadden regelmatig telefonisch contact tijdens deze trip en ze zijn beide zeer relaxed naar Nederland gevaren.

Mede door deze trip zeer intensief te volgen vroegen wij ons af of we misschien ook moesten gaan overstappen op een multihull. Veel gewikt en gewogen "we zijn tenslotte de eerste jaren nog niet weg" en een catamaran is toch wel erg groot (en breed) om in Nederland mee rond te varen en het zeilen met een multihull is ook heel wat anders dan een monohull. Uiteindelijk hebben we toch de knoop doorgehakt en zijn gaan zoeken naar een Multihull die aan onze wensen kon voldoen en betaalbaar was.

Nadeel is natuurlijk dat er in Nederland weinig keuze is op de tweedehands markt. Er werden in Spanje toevallig 3 boten aangeboden die aan onze wensen voldeden. Uiteindelijk bleef er na selectie een over die geschikt zou kunnen zijn. Een Lagoon 400 moest het gaan worden in een eigenaars uitvoering.

Een afspraak met de eigenaar was snel gemaakt en een appartement geboekt aan de haven aldaar en na 2450 km te hebben gereden kwamen wij in Almerimar aan. Tsja, dan sta je aan de andere kant van de haven te kijken naar een enorme boot die je

gaat bezichtigen, op de foto's op internet leekt die toch echt minder groot...!

We hebben er eerst nog maar eens een nachtje over geslapen en de eerste indrukken verwerkt.

De volgende dag hebben we de boot van voor tot achter bekeken en begonnen we wat te wennen aan de enorme ruimte en omvang van de boot. De eigenaar wilde vlot verkopen en verlaagde tijdens een etentje s' avonds zijn vraagprijs een stukje maar we waren daar nog niet aan toe, er waren teveel zaken die aandacht behoeften.

De beste man had 3 jaar op de boot gewoond en er nauwelijks mee gevaren.



Vol indrukken zijn we weer naar Nederland gereden en hebben een maand later een bod gedaan dat na wat geschuifel door de eigenaar is geaccepteerd.

Er was geen makelaar bij betrokken en een aankoop van dit formaat vraagt toch wat meer aandacht van ter zake kundige mensen.



We vonden 30 km van Almerimar een Nederlandse makelaar die voor ons alle zaken wat aankoop, keuring en financiën betrof kon regelen.

Dat was geregeld maar wat gaan we doen ... blijft de boot in Spanje tot volgend jaar of halen we hem nog naar huis?

Gezien de gelden voor de ligplaats en het feit dat er toch nog wel e.e.a moest gebeuren besloten we de boot toch nog naar Nederland te halen ondanks dat het al wat later was in het jaar. Maar wie gaat dat doen, zelf hadden we niet genoeg tijd omdat ons bedrijf alle aandacht nodig had.

Een contact uit 2017 bood uitkomst, met de eerdergenoemde vrienden van de Nautitech hadden we in 2017 een week proefgevaren op een catamaran vanuit Lissabon met een ingehuurd schipper die ook delivery's deed voor de werf van Lagoon. Deze man gebeld en hij bracht ons in contact met twee Portugese collega's die de klus konden klaren.

Deze mannen wilden aanwezig zijn bij de keuring in Spanje zodat zij zeker wisten wat de stand van de techniek, zeilen e.d. was voor vertrek naar Nederland

Op 7 oktober was de keuring, overdracht en aansluitend het vertrek van de boot gepland maar er moesten nog veel zaken geregeld worden.

Weer in de auto, appartement geregeld en veel inboedel uit de Equipe mee om de boot mee uit te rusten. Omdat het schip in de directe omgeving niet uit het water kon hebben 2 duikers het schip van onder geïnspecteerd, schoongemaakt en een video gemaakt. Bij keuring bleken er geen onoverkomelijke gebreken aan het licht te komen dus de koop werd gesloten.

Ook de Rib die achter de boot hangt werd aan een uitgebreide testsessie onderworpen.

Zo dronken wij ons eerste biertje, uit onze eigen glazen op onze eigen boot op 8 oktober en gooiden aansluitend de trossen los vanaf de kant want de crew wilde vanwege het weer direct vertrekken naar Cascais in Portugal waar de eerste stop gepland was.

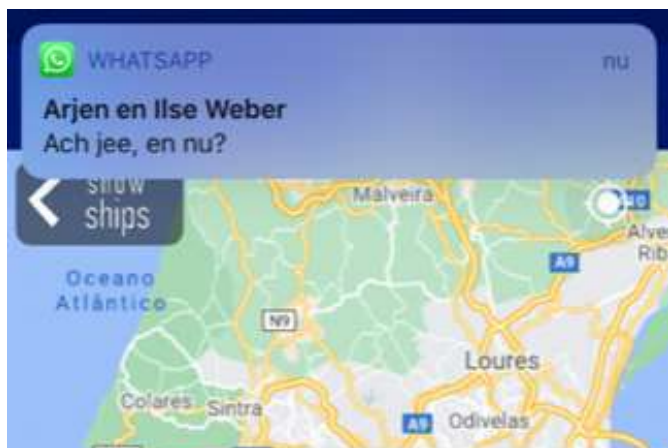


Probleemloos kwam de boot aan in Cascais waar werd getankt en eten ingeslagen door de crew en een paar dagen gewacht moest worden op een front dat overkwam.

Na twee dagen meldde de schipper van de crew dat hij wat buikpijn had en voor onderzoek naar het ziekenhuis moest, diezelfde nacht is hij geopereerd aan een acute blindedarmontsteking.



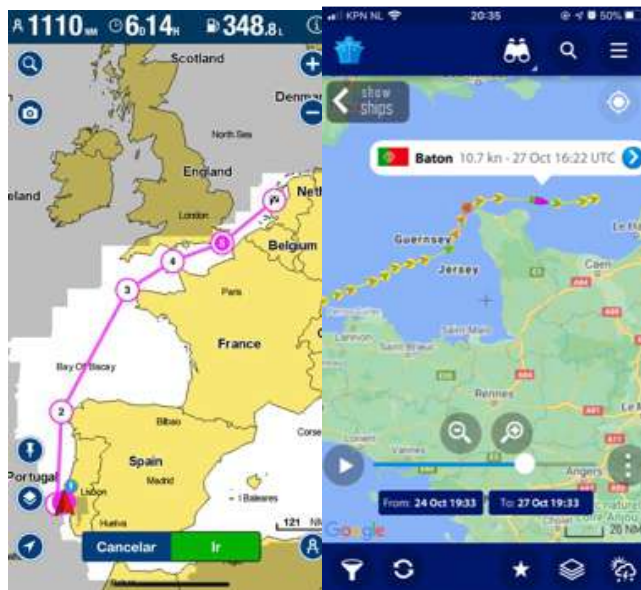
De boot werd al in de gaten gehouden door diverse Beneteau clubleden met de nodige vragen:



Wat nu!? Wat dat betreft bleek ons contact goud waard want na een belletje en overleg werd een nieuwe crew geregeld die met een week vertraging en een goed gevulde vriezer en ijskast verder kon varen.

De wind stond in ieder geval de goede kant op en zonder oponthoud van aanvallende/spelende Orka's die ieder toch wat zorgen baarden werd in recordtijd de Golf van Biskaje overgestoken.

De crew meldde dat 42 knopen wind toch best veel was en dat ze na Brest een nacht wilden slapen aan de steiger in L' Aber Wrac'h, zo gezegd zo gedaan en na een nacht slapen en een halve dag wachten op het tij en stroming konden ze weer verder. Na vertrek aldaar bleek de wind nog niet klaar te zijn met blazen en de crew meldde per telefoon dat de golven in het Engels kanaal toch wel erg hoog waren.



Uiteindelijk voer de boot in zeven dagen van Lissabon naar watersportvereniging IJmond in zijkanaal C waar we de boot over hebben genomen van de crew.

Deze meldden in het Engels kanaal diverse keren de 20 knopen bootspeed te hebben aangetikt met een top van 22 knopen en onder de indruk te zijn van de zeewaardigheid van de boot. We weten nu in ieder geval wat de boot aankan en met alleen een gebroken reeflijn van de genua is er verder niets kapot of versleten, dit geeft ons alle vertrouwen in de boot. Ik denk niet dat Nenna en ik deze snelheden snel gaan evenaren.



Na het wegbrengen van de crew naar het vliegveld (de crew was dus in no-time weer thuis) hebben wij de boot op vrijdag overgevaren naar Volendam.

Varende door het Noordzeekanaal alleen op de Genua met 30 knopen wind maak ik mij wat zorgen over de sluispassage en de manoeuvres (en het aanleggen in de sluis) die ik samen met Nenna voor de eerste keer ga maken. Helemaal onervaren op een multihull ben ik inmiddels niet meer, dat scheelt dan weer een klein beetje. Maar sluispassages en krappe havens hebben ze in Frankrijk niet zo veel en hebben we er nog geen ervaring mee opgedaan.

Een geplande tankstop bij de bunkerboot nabij de Oranjewerf in Amsterdam slaan we over omdat de aanlegplek voor jachten achter de bunkerboot is én aan lagerwal. Na drie keer invaren besluit ik het niet te doen, er staat tussen de 25 en 35 knopen wind, en ik merk dat je met een catamaran toch wel snel wegwaait ten opzichte van een monohull met vinkiel.

Naar de sluis dan maar. Het is niet druk en na een rondje draaien kunnen we het jachtenpaadje overslaan en achter een werkscheepje de sluis in, hogerwal aanleggen is mijn doel en Nenna staat klaar aan stuurboord met een landvast. Het werkscheepje mindert fors snelheid bij de sluis invaren en ook ik moet snelheid minderen en verdaag naar lagerwal, ik zeg Nenna over te stappen naar bakboord omdat we hogerwal niet meer gaan redden (gelukkig was Nenna zo slim om koptelefoons met microfoon aan te schaffen om draadloos met elkaar te communiceren) ik hoef niet te schreeuwen en heel relaxed en spelend met de twee motoren landen we zijdezacht aan lagerwal en maken vast ... gelukt ... pfftt.

Het wegvaren van lagerwal gaat ondanks de harde wind heel gemakkelijk, de twee motoren maken dat dit heel relaxed gaat.

Op de genua zeilen we naar Volendam en de regenbui die over trekt deert ons niet omdat we dan lekker binnen gaan zitten, het is tenslotte al einde oktober.

Het aanleggen in Volendam gaat ook weer voorbeeldig en het is fijn om samen te oefenen met manoeuvres als er geen boten in de buurt zijn zodat je je een foutje kan permitteren zonder schade.

Een boot van 12 meter lengte is prima te handelen maar als hij dan ook nog 7.25 breed is moet je daar toch aan wennen.

Voor het eerst douchen we in onze badkamer en slapen we in het voor ons nieuwe (riante) bed en genieten ervan. De volgende dag hijsen we alle zeilen en zetten koers naar WV Lelystad om daar in de kom een nachtje te liggen.

We zijn eerst nog een kwartier aan het worstelen om alle drie raffen uit het grootzeil te krijgen die er door de crew tijdens de overtocht in gezet zijn en stevig doorgetrokken zijn.

Handling van deze zeilen is toch wat meer werk dan op onze oude Beneteau 393 maar oefening baart kunst en met alle lieren elektrisch werkt het gemakkelijk en leren we snel.

Al snel tikken we de 8 à 9 knopen aan en kijken naar de windsnelheid, de schijnbare wind bedraagt 27 knopen en we kijken in het boekje.

Bij een multihull is er door de werf een tabel bijgeleverd waarin staat wanneer je moet reven en hoever je schoot aangetrokken mag zijn bij bepaalde windsnelheden, dit dien je te respecteren omdat een multihull bij teveel wind niet oploeft of waarschuwt dat er wat moet gebeuren aan de trim of hoeveelheid



zeil.

Bij 24 knopen dient volgens de tabel het eerste rif getrokken te worden, we weten inmiddels wat meer en 5 minuten later zit het rif erin en zeilen we met een mooi zonnetje verder.

Het is niet druk en als we Lelystad naderen komt ons een ander multihull tegemoet, de tweede die we tegenkomen vandaag, "we zijn echt niet de enige met een multihull in Nederland".

De sluispassage gaat ook hier weer zonder problemen en we draaien stuurboord de haven in en moeten helemaal naar achter naar de kom met een haakse bocht naar bakboord.

Ondanks de stevige wind lukt ook dit weer voorbeeldig en het aanleggen tussen twee schepen aan hoger wal lukt na drie pogingen en hulp van zus, zwager en havenmeester ook prima.

Door de snelle overtocht van de crew zit de vriezer nog vol en we hebben onze vrienden van de Nautitech uitgenodigd de boot te komen bekijken en te komen eten zodat deze leeg raakt.

Tijdens de maaltijd ontvang ik een appje van ons medelid Arjan Weber die vraagt of wij koffie hebben en als dat zo is, zij gebak mee zullen nemen.

Dat doen we natuurlijk en het wordt 1:00 's nachts met niet alleen koffie want er is zijn nog een hoop Portugese drankjes aan boord die nu zowat op zijn.

De volgende dag vertrekken we naar Urk, ik heb een tijd gezocht naar een mogelijkheid om de boot uit het water te laten halen en kwam daarbij uit bij een werf in Enkhuizen die als enige in Nederland een portaalkraan heeft waarmee hij 7,50 meter breed kan tillen.

De werfbaas gaf al snel aan dat "hijzen" daar

kon maar dat alle werkzaamheden aan de boot dan ook door personeel van de werf uitgevoerd moesten worden.

Tsja ... dat gaat in de papieren lopen en bovendien weet je dan ook niet hoe je boot in elkaar zit. Geen optie dus, er moet toch een andere mogelijkheid zijn?

Een kraan inhuren kan ook maar door de breedte van de boot is er een speciaal hijsframe nodig waardoor de kraankosten ook weer fors oplopen.

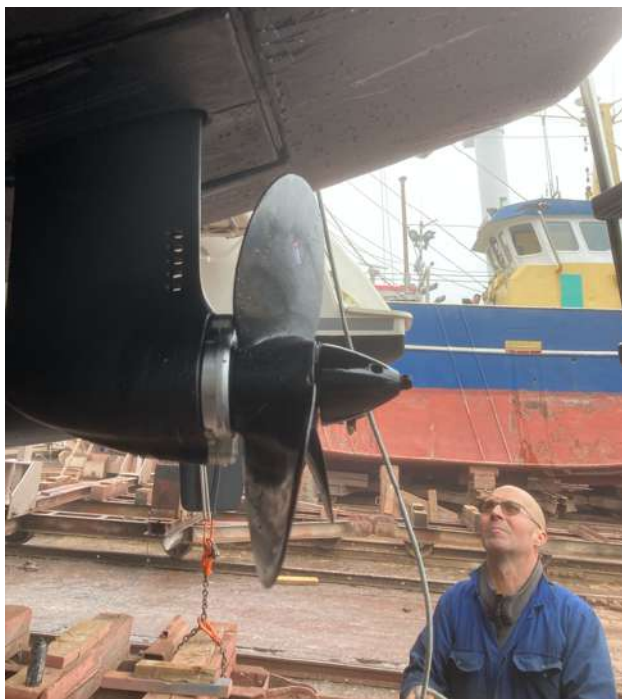
Een foto van de oude eigenaar zette mij op het spoor, de boot stond in Portugal voor de antifouling op de helling.

Een scheepshelling is er op Urk en na een telefoontje naar de Firma Hoekman en het doorgeven van de maten van de boot en de betreffende foto werd de kar op de helling geprepareerd voor het hellingen van de boot en mochten we zelf klussen wat we wilden. De boot werd vakkundig schoongespoten en twee vrienden schuren de antifouling die door het prachtige weer en temperatuur reeds de volgende dag opnieuw kon worden aangebracht.

We gebruikten totaal 6 liter antifouling voor de gehele boot.

De saildrives en schroeven blijken een tegenvaller, ondanks uitgebreide inspectie door twee duikers in Spanje blijkt corrosie fors te hebben toegeslagen (de eigenaar woonde aan boord met walstroom en in de boot zit geen scheidingstrafo), er zitten diepe corrosie putten over de hele saildrives en één van de schroeven heeft aan de rand corrosieschade. (Dit laatste was mij al bekend).

We besluiten alles te vervangen wat een forse bres slaat in ons budget dat we hadden begroot.



Samen met een kennis die in het onderhoud van boten en motoren zit en doordat we veel



zelf doen besparen we toch nog de nodige kosten. Ik moet er niet aan denken dat dit bij de werf in Enkhuizen was gebeurd. Samen met de vrienden polijsten en poetsen we beide rompen aan de buitenkant en brengen de nieuwe naam aan op de zijkant van de rompen, JANE is de nieuwe naam voor onze boot.

De secretaris heeft ons dan ook al met nieuwe boot in het ledenbestand gezet en we zijn al gebombardeerd tot startschip bij de clubwedstrijden en meetingpoint voor de borrel die zonder problemen onder het riante dak op het achterdek gehouden kan worden als het weer wat minder is tijdens de evenementen.



Ik heb, toen we bedachten over te stappen naar een multihull, een nieuwe naam bedacht die simpelweg een samenvoeging is van onze beide voornamen en dat uitgewerkt tot een logo, een reclameman heeft het omgezet in een digitaal bestand en het uitgesneden in plakfolie.

Achteraf blijkt dat de betekenis van JANE is afgeleid van Johannes. Johannes is een Hebreeuwse naam die 'God is genadig' betekent. Een mooie naam die ons goed bevalt en makkelijk te spellen is over de marifoon.

Een bijkomend voordeel is dat de Lagoon een product is uit de Beneteau stal is zodat we lid kunnen blijven van de Beneteauclub.



Bijpassende kleding!



Inmiddels ligt de boot in Harderwijk waar we een kachel gaan inbouwen en wat andere aanpassingen willen doen en bij de zeilen het Afrikaanse woestijnzand laten wegwassen. We hebben inmiddels een zomer ligplaats gekregen bij Deko Marina voor 2021 en staan op de wachtlijst voor een ligplaats bij Watersport Vereniging Lelystad. We zien uit naar een geweldig vaarseizoen voor volgend jaar en hopen jullie allemaal een keer aan boord van de JANE te verwelkomen tijdens de evenementen (die dan hopelijk weer doorgang kunnen vinden) of als we jullie ergens anders tegenkomen voor een drankje. Met zeilersgroet.

Jack & Nenna van Nieuwkoop – Jane - Lagoon 400

DE REFIT VAN EEN FIRST 47.7 (Deel 1)

Eindelijk, het is zover. In de winter van 2020-2021 gaan wij de ZaZoe een refit geven. Dit betekent in het kort:

- Het teakdek verwijderen en vernieuwen
- De grootschoot verwijderen uit de kuip naar een beugel
- van 1 stuurwiel naar 2 stuurwielen
- Spiegel aanpassen
- Zwemplatform vergroten
- En alles wat daarbij komt kijken

Maar wat ging hieraan vooraf?

De ZaZoe is van 2001 en in ons bezit vanaf oktober 2007. Onze uitvoering van de First heeft een, relatief, korte mast en een ondiepe kiel (2.30m diepgang i.p.v. 2.80m). In deze jaren hebben wij de boot goed leren kennen en, uiteraard, ook aanpassingen gedaan. Voornamelijk aan het interieur, maar ook nieuwe apparatuur en zeiluitrusting. De boot bevalt ons meer dan alleen maar goed.



Zo vaart de ZaZoe nog in 2020

Al enige tijd is het teakdek (gangboord, kuipbanken en kuipvloer) in slechte staat. Het rubber is overal al eens vervangen en teak opgeschuurd. Maar..... de afgelopen jaren komen er steeds meer schroeven door het teakdek heen! Het hele dek is geschroefd op/in het polyester! En in de kuipbanken komen er spijkertjes doorheen, wat niet goed is voor je kleding. Dus de nood is groot om het teakdek rigoureus aan te pakken, een grote kostenpost. Een andere overweging was het grote stuurwiel met de overloop van de grootschoot als hindernis. Het zou een stuk makkelijker en relaxter zijn als we niet meer hoeven te "klimmen en klauteren" als we onder helling varen. Daarbij is het bereiken van het kleine zwemplatform ook niet handig. Zeker met de afgelopen twee zomers, waarbij zwemmen vanaf de boot niet alleen heerlijk was, maar ook zorgde voor de nodige afkoeling.

Al geruime tijd surfen we rond op het internet naar afbeelding van bimini's, archen, zonnepanelen, buiskappen etc. etc. Een andere boot is ook al zeker in de overwegingen meegenomen, maar heeft niet onze voorkeur. We hebben gewoon een zeer beperkt budget en met een slecht teakdek is de ZaZoe moeilijk verkoopbaar met een goede prijs. En dan, opeens..... Daar is ons voorbeeld! Een First 47.7 met twee stuurwielen en een open spiegel! Het idee is geboren om dit verder uit te werken.



De oude spiegel met het oude zwemplatform en afgeplakt hoe het kan worden

We proberen contact op te nemen met de eigenaren (in Kroatië), maar dat lukt in eerste instantie niet echt. We maken foto's, schetsen en verzamelen informatie op het internet en bij andere boten.

Het dek:

We surfen nog steeds op het internet voor een oplossing voor ons dek. We bezoeken de Hiswa in Lelystad met de BCN en zijn vooral geïnteresseerd in kunststof teak en/of pvc.

We laten diverse offertes maken, ook offertes waarbij we zoveel mogelijk zelf doen, zoals het teak verwijderen, mallen maken en het dek klaarmaken voor montage.

We vinden een bedrijf in China, die soortgelijke materialen kunnen leveren, alleen veel minder keus in kleuren. We laten diverse monsters komen en mailen veel heen en weer met China. Diverse experts en vrienden in onze omgeving vragen we om input en om hun mening.

Alternatieven passeren de revue. Antislip verf, antislip polyester en zelfs kurk. Deze laatste valt direct af, we vinden het gewoon niet mooi.

Belangrijk is ook, wat zijn onze toekomstplannen: varen naar de Cariben en mogelijk nog verder de wereld rond. Het dek mag dus zeker niet te warm worden.

Uiteindelijk valt een volledig teakdek af, ook niet in pvc. Voor de gangboorden beslissen we voor een antislip verf (waarschijnlijk Kiwi Grip). Op de kuipvloer en kuipbanken kiezen we voor pvc uit China. We moeten dit importeren, een vervoerder opzoeken en in laten klaren in Rotterdam, een uitzoekerij en weer veel geleerd. We hopen dat deze goederen half december aankomen. Duimen dus.

De beugel:

We moeten ook een beslissing nemen voor de grootschoot. Centraal op een punt in de kuip of op een beugel. Ook houden we rekening met een toekomstige bimini, een arch met zonnepanelen, een nieuwe buiskap, en, vooral: wat doen we met het dek? We wikken en wegen wat af. We nemen contact op met Peter Bosgraaf Jachtdesign, waar we al eerder goede ervaringen mee hadden. Hij maakt schetsen en 3D-tekeningen en maakt alle krachtberekeningen. En daar staat de beugel mooi ingetekend, sportief en mooi in verhouding met de lengte van de boot. Die keuze is dus gemaakt.

De stuurwielen:

We nemen contact op met Jeffa Steering en leggen onze situatie uit. We kijken wat we kunnen (her)gebruiken en hoe het aangelegd moet gaan worden. Veel technische tekeningen en varianten komen voorbij. Maar ook daarin hebben we onze keuzes gemaakt. Maar ook de cosmetische keuze, welke stuurwielen, heeft enige tijd geduurd. Wit... dan is alles zo wit, want ook de gangboorden worden wit. Zwart.... dat wordt zo heel warm, maar is wel mooi. RVS..... hebben we nu ook, met leer bekleed, dus dat is geen probleem. Totdat we zwarte stuurwielen zien met grijs leer bekleed. Dat staat vast erg mooi! En de bestelling is geplaatst en inmiddels zijn ze ook geleverd.

De spiegel:

Dit laten we doen door een gespecialiseerd bedrijf. Lang hoeven daar niet over na te denken. In Tholen zit een super bedrijf, die we al heel lang goed kennen. In het voorjaar van 2020 komen ze al langs en beginnen te meten. Overleggen en nog meer mogelijkheden gaan over tafel. We willen zo veel mogelijk zelf doen, het voorbereiden en de gehele afwerking. In overleg zoeken we de juiste winterstalling, waar onze werkzaamheden uitgevoerd gaan worden. De planning is half oktober.

Tijdens de zomervakantie 2020 zijn we nog steeds over diverse zaken aan het brainstormen en doen we ideeën op bij andere boten, waaronder het zwemplatform. Eindelijk is het dan zover. De mast gaat eraf en we varen de boot naar de winterstalling. In de eerste volle week



gaat het heel hard. Ad is vrij en we hebben hulp van een zoon en een neef.

De bakskisten worden leeggehaald, afvoeren en uitlaat losgekoppeld, elektra afgekoppeld en de scepters worden, voor een gedeelte, weggehaald. Het teakdek wordt vakkundig met een sloopbeitel gesloopt. Daar gaat zo'n 30.000 gulden, want dat was de optie prijs indertijd voor een teak dek, naar de afvalcontainer.



Na 3 dagen door bikkelen is het ergste werk achter de rug. Het fijne werk blijft nog over en dat is al het rubber eraf krabben, millimeter voor millimeter. Dat zal nog wel een aantal weekenden duren.



Tussentijdse evaluatie en de grootte van het zwemplatform is definitief afgeplakt

We plakken met tape de contouren af, daar waar de zaag erin gezet gaat worden. De meningen zijn tussen ons wel wat verdeeld, maar in overleg met diverse personen komen we er natuurlijk prima uit. We maken het bij de stuurwielen iets breder en maken een kleine verhoging (ca. 20 cm) achter de stuurwielen. Dat wordt ons loungedek (maar we doen dit eigenlijk voor een grotere bergruimte). Het zwemplatform wordt qua grootte definitief afgetekend.



Een groot "gat blijft" over

De zaag wordt erin gezet, een heel bijzonder moment: er is geen weg meer terug!

Samen met de vakmannen overleggen we hoe we het verder gaan opbouwen. De grote lijnen waren al wel bekend, natuurlijk, maar juist de details kunnen we pas besluiten als het zover is.



De uitgezaagde spiegel



Een gedeelte van de oude spiegel kunnen we hergebruiken en wordt teruggeplaatst. We maken 2 treden, zodat we makkelijk op en af het zwemplatform kunnen stappen. Dat is handig voor de toekomst om ook makkelijk in en uit de dinghy te kunnen stappen.

Er wordt een goede oplossing gevonden voor de gasbun. De toegang is niet meer in het dek, maar komt naast het stuurwiel. Misschien iets lastiger, maar zo vaak hoeven we er niet te wezen. De bevestiging van de achterstag wordt verzwakt. De nieuwe bakskisten krijgen steeds meer vorm en worden voorzien van een vloertje. De grootte van de luiken in het loungedek worden bepaald en we proberen met zo veel mogelijk rekening te houden. De toegang tot het motorpaneel en stuurautomaat moet zo adequaat mogelijk blijven.

Op dit moment is de grove opbouw klaar. Het afwerken zal nog 1-2 weken duren en dan kunnen we zelf weer verder met plamuren en schuren, en nog meer plamuren en schuren.

Een ander project dat we zelf doen, is het maken van de beugel. De tekeningen van Peter Bosgraaf laten we 1:1 uitprinten en nemen dit over op platen hout. Met een zaag worden inkepingen gemaakt om de rondingen vorm te geven. In de werkplaats zijn we aan het passen en meten. Een mooi moment volgt als de beugel op de boot geplaatst wordt.



De beugel met kajuitdak

Terplekke wordt de beugel passend gemaakt. Fijn dat we in de winterstalling gebruik mogen

maken van divers gereedschap. Met rvs-platen en moeren wordt de beugel aan het kajuitdek vastgemaakt. En alles past en we krijgen veel complimenten. We zijn ook zeer tevreden met het, voorlopige, resultaat!



Een First met een racy-beugel, wie had dat kunnen bedenken?

Natuurlijk moet de beugel nog verder afgewerkt worden, verlichting en polyesteren voor de stevigheid. De grootschoot wordt straks op de beugel gemonteerd, dus er zullen veel krachten op komen. Volgens de 3D-tekening is de beugel rood, maar daar zijn we nog niet definitief over eens. Dat komt vanzelf wel goed.



De spiegel begint al zijn vorm te krijgen (december 2020)

Speciaal voor deze refit, hebben we een facebook pagina aangemaakt: Sailing Yacht ZaZoe (<https://www.facebook.com/syZaZoe>). Met beeldmateriaal laten we zien hoe deze refit vorm krijgt. We zijn nu al een heel eind, maar, zoals



veel projecten, zit de meeste tijd in de afwerking. We zijn nu alle weekenden bezig en straks 2 weken kerstvakantie. We werken ernaar toe om gewoon per 1 april 2021 te kunnen starten met het nieuwe seizoen en met de ZaZoe 2.0 versie. Wordt vervolgd.....

Ad de Korte en Scarlett Oskam -SY ZaZoe

First 47.7

VAN DE REDACTIE

Life is wonderful, but it isn't always fair, not even for sailors.

Wat een raar jaar hebben we achter de rug. Voor de een was er maar weinig mogelijk, de ander genoot van zijn bootje en heeft maar weinig last gehad van de beperkingen.

Je ziet het overal in het leven: niemand is gelijk of wordt gelijk behandeld: Alle pigs are equal, but some are more equal.

In België mochten zeilers niks, in Zeeland weinig, in het noorden mocht je alleen het havengebouw niet in.....

We waren toch allemaal intensief met onze bootjes bezig, varen, of klussen of plannen. En daarna konden we in de zomer toch (even) eropuit. Dat bleek een succes! Aanstekelijker dan corona, die bootjespret. Heel veel mensen wilden plots een bootje. Leuke bijvangst: de prijzen van die bootjes stegen - dankzij en ondanks Covid - weer. Nou ja leuk...je moet je boot verkopen om dat echt leuk te vinden, en tja..... als je dan net een nieuw/gebruikt modelletje op het oog had.....

In alle bijdragen ziet u iets terug van de verscheidenheid in plannen en ervaringen die onze leden hebben gemaakt en beleefd. Sommige plannen zijn al in uitvoering, andere plannen moeten hun voltooiing nog

krijgen. Wij vonden het allemaal boeiend om te lezen.

U ook? Geïnspireerd geraakt? Of was dat niet meer nodig? Vertel het ons! Stuur ons uw plannen, dromen en ervaringen (in de vorm van kopij) wat vroeger dan gebruikelijk, want het juni-nummer verschijnt in 2021 al heel vroeg (half mei!).

Ook wij hebben snode plannen zoals u wellicht weet.

Van harte wensen wij u dat het u in 2021 voor de wind mag gaan, en dat de gevreesde "Chinese griep" daarbij uitblijft!

Marga Visser en Jan Huisman

AGENDA 2020

Eind dec	SYLVESTERTOCHT TERSCHELLING
Eind APRIL	KONINGSTOCHT ?????

COLOFON

Bestuur

Voorzitter: Evert Jochemsen

Secretaris: Arjen Weber

Penningmeester: Hans de Wilde

Evenementen: Edwin van Ginkel, Henri van Blerk

Correspondentie:

secretaris@beneteauclub.nl

Redactie:

Jan Huisman en Marga Visser

apresvoile@beneteauclub.nl



NIEUWE LEDEN

Naam	Scheeps-naam	Type schip	Thuishaven
Ruud van Gorkom	White Eagle	First 210 Spirit	Uitgeest
Oene de Vegt	Mystique	First Class Europe	WV Lelystad
Ben Geutjes	Zeevonk	First 22	Drimmelen
Patrik Klomp		Oceanis Clipper 323	Cuijk
Tom Daems	THOR III	Oceanis Clipper 393	Roompot Marina
Anneke van der Hoff	Banjer	First 285	Workum
Rob Harting	Anneke Piek	Oceanis Clipper 331	WV Braasemermeer
Patrick Dierckx	Peyton	Oceanis 43	Bruinisse
Marcell Tijl		First 27	Harderwijk
Danny Heuteman	Carpe Ventum	Oceanis 31	Lemmer
Jet Key	Morning Glory	First 375	Muiden
Peter van Dam	Phocidae	Oceanis 321	Huizen

Advertenties

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



www.nautigclean.com
Professionals uit de boot

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

BENETAU-CLUBLEDEN WASH+WAXSHAMPOO € 60,00! (TOT 15 MTR)

INCL. HULL&DECK VOORRIJKOSTEN + MATERIAAL



@BenclubNed



Beneteau Club Nederland

www.beneteauclub.nl