



IN DIT NUMMER

Uit de bestuurshut	1
Romp schilderen	2
Zeebrief	7
Refit van een First 47.7- deel 2	8



Geschonden neus - deel 2	14
--------------------------	----

De Oostzee lonkt (weer)	15
-------------------------	----



We gaan op reis maar eerst....	16
--------------------------------	----

Van de redactie	20
-----------------	----

Agenda en colofon	21
-------------------	----

Nieuwe leden	22
--------------	----

UIT DE BESTUURSHUT

Beste zeilvrienden,

We hebben een lange winter achter de rug waarin we zelfs op natuurijs konden schaatsen en zijn er een paar eerste warme en zonnige dagen geweest die hopelijk een lange warme periode aankondigen. De maatregelen tegen Corona hebben de realisatie van onze ambities ernstig belemmerd. Geen zeilactiviteiten met gezellige steigerborrels, geen jubileumfeest zelfs de nieuwjaarsbijeenkomst moest eraan geloven. Toch zijn er, tegen beter weten in, steeds plannen gesmeed, locaties vastgelegd en weer geannuleerd, contacten gelegd met andere verenigingen, vergaderingen gehouden en besluiten genomen, heeft het bestuur de voordelen (en nadelen) van vergaderen door middel van videobellen ontdekt.

We zullen tóch [een ALV willen organiseren en wel op donderdag 27 mei om 20:00](#) ook al zal een belangrijk ingrediënt node worden gemist namelijk de ongedwongen gezelligheid die onze club zo kenmerkt, we zullen een begroting presenteren en enkele besluiten willen delen.

Ook zullen wegens een wetswijziging de statuten aangepast moeten worden en zijn er ontwikkelingen in het ledenbestand, kortom er zijn dringende redenen om een moderne vergadering te beleggen.

Over deze en nog veel meer interessante onderwerpen leest u meer in deze volgepakte Après Voile.

Henri van Blerk, evenementencommissie



ROMP SCHILDEREN – JUNI 2019

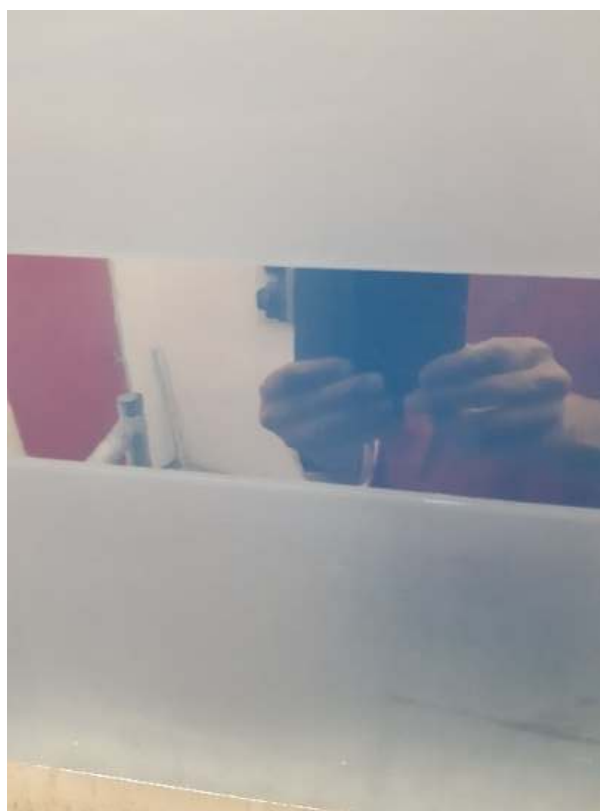
Na 1 maal polijsten in 2014 en 1 maal matteren en polijsten in 2017, met schitterend resultaat,



was de romp helaas wederom dof geworden.



Het verschil zie je op de foto hieronder: waar het glimt zat de waterlijnsticker.



Wat nu? Zo laten vond ik geen optie. Opnieuw matteren-polijsten had ik weinig zin in, daar het resultaat maar van korte duur blijkt te zijn.

Naar mijn idee is na het polijsten het "dof" worden alleen maar sneller gegaan.

Dus had ik besloten om de romp te (laten) spuiten/schilderen.

Nu zijn er verschillende opties;

1. de romp (laten) spuiten.
2. de romp (laten) schilderen

Na her en der informatie te hebben ingewonnen kwam ik tot de conclusie dat laten doen te kostbaar zou worden.

Dat werd dus zelf doen.

In eerste instantie de mogelijkheden onderzocht om de romp te spuiten. Maar het



vinden van een spuitcabine valt niet mee en de huur kost al gauw zo'n 75,- euro per uur. Spuiten viel af.

Zelf schilderen zou het worden met Double Coat van De IJssel.

Volgende stap, een schilderloods vinden, het liefst bij mij in de buurt. Ik woon in Gouda en de boot lag toen nog in Friesland. Op en neer pendelen naar Friesland c.q. overnachten zou teveel reistijd (files) en kosten met zich brengen.

Na enig speurwerk op het forum kwam ik jachtwerf Van den Berg tegen in Zuidland. De jachtwerf opgebeld en langs geweest om de schilderhal te bekijken en alles door te spreken.

Grote voordeel hier:

Relatief korte, 45 min, reistijd.

Huur van de schilderloods is per dag en alleszins redelijk geprijsd.

Alle producten van De IJssel zijn daar van de plank voorradig of de volgende dag aanwezig evenals schuurpapier, ontvetter, afplakband, kwasten, rollers etc.

Schuurmachine met afzuiging (Festool) is ook te huur per dag.

Je kan er van 7.00 uur tot 22.00 uur terecht.

Dinsdag 11 juni was het zover, de boot ging uit het water.

Boot afgespoten, met hulp, en romp schoongemaakt met International Super Cleaner.



De schuurlijst was her en der niet meer in de beste staat dus die ging er ook af, daar kwam een nieuwe voor in de plaats. Dit heeft ook als voordeel dat er minder afgeplakt moest worden.

De volgende dag de schuurlijst en de bestickering verwijderd en de romp afgenomen met De IJssel ontvetter. Dat verwijderen van de bestickering, waterlijjn e.d. ging overigens vrij eenvoudig met een zogenaamde verfstripper (heat gun) ingesteld op ~50 graden.

Daarna de romp geschuurd met korrel 320 en wederom afgenomen met De IJssel ontvetter.





De gaatjes van de oude schuurlijst en andere kleine beschadigingen geplamuurd met IJmofix van De IJssel.



Deze plekken wederom geschuurd met korrel 320. De romp weer ontvet met De IJssel ontvetter en alle ramen e.d. afgeplakt met Goldband van 3M.

In eerste instantie was ik van plan om als eerste laag een base coat primer te gebruiken. Maar de gelcoat was nog in goede conditie, er was geen craquelé aanwezig en de gelcoat was niet poreus. Dus gelijk begonnen met DD lak (Ral 5011). Deze plekken wederom geschuurd met korrel 320. De romp weer ontvet met De IJssel ontvetter en alle ramen ed. afgeplakt met Goldband van 3M.

Nu had ik al eens meer met DD-lak gewerkt, zo'n 15 jaar geleden heb ik mijn toenmalige open zeilboot ook opgeknapt/geschilderd. Voor het schilderen weer afgenomen met ontvetter van De IJssel en kleefdoek. De vloer goed nat gemaakt. Het opbrengen het ik met een brede roller gedaan, eerst horizontaal aanbrengen en dan verticaal narollen en afblijven. Wat vooral belangrijk is om na elk

geschilderd "vak" terug te kijken tegen het licht om te zien of alles goed geraakt is.... De eerste laag vertoonde wat hiaten wat dat betreft.



Na de eerste laag

Ondanks kleefdoek en de natte vloer zijn er toch wel stofjes zichtbaar.

Na 36 uur drogen bij een gemiddelde temperatuur van 22 gr. de romp wederom geschuurd nu met korrel 600.

Om de temp te "monitoren" had ik een temperatuur sensor/logger aangeschaft.





Dit keer 48 uur laten drogen bij een gemiddelde temp van 24 graden.



Na de tweede laag

Nu geschuurd met korrel 800, afgenomen met ontvetter en kleefdoek.

Inmiddels is het zaterdag 22 juni het is die dag al aardig warm 28+ graden buiten maar binnen rond de 24 graden, nog net niet te warm om te schilderen.

De derde laag aangebracht. Deze laag bestaat uit 66% DD lak Ral 5011 en 33% DD Lak transparant.

Dit om een diepere glans te verkrijgen.

Overigens heb ik de lak alle drie de keren in 1 batch aangemaakt.

De daaropvolgende dagen (4) is het zeer warm en kan de lak mooi door harden.



Na de derde laag

Onder de waterlijn heb ik harde anti-fouling aangebracht, 5 liter Epifanes off white gemengd met 1 liter zwart.

De nieuwe schuurlijst heb ik bij Stootlijst.nl besteld en zelf gemonteerd.

Deze lijsten worden voorgeboord geleverd met schroeven en hout proppen.

De RVS toplijst heb ik hergebruikt van de oude schuurlijst.



De schuurlijst van Iroko



De schuurlijst gemonteerd.



De houtpropen zijn erin getikt voorzien van Bison watervaste houtlijm.

De propen zijn daarna met een scherpe beitel op maat gemaakt en licht opgeschuurd.

De nieuwe striping, waterlijnen en belettering heb ik bij LBdesign.nl besteld en aan laten brengen.

Zelf de waterlijn aanbrengen en de naamsticker Solution vertrouwde ik mezelf niet toe, het hoeft maar iets scheef te zitten... 🙄 Bovendien kon ik nu precies vertellen hoe ik het wou hebben...

Voorheen waren de waterlijn en belettering in zilvergrijs, maar nu dus in wit laten uitvoeren. De waterlijn was een brede streep maar is nu opgedeeld in 2 delen.

De naam Solution is lettertype Ink Free.

De naam Beneteau en Oceanis 40 zijn het originele Beneteau lettertype.

Het eindresultaat:



Ik ben er heel tevreden mee 😊

René van der Lugt – SY Solution - Oceanis 40



AANVRAGEN ZEEBRIEF

Al jaren hebben wij voor ons zeiljacht de bluePassion een zgn. ICP, Internationaal Certificaat voor Pleziervaartuigen, uitgegeven door het Watersportverbond.

Omdat er met name rond de Middellandse Zeelanden nogal eens misbruik van werd gemaakt, wordt het ICP niet meer erkend als eigendomsbewijs in bv. Italië, Spanje en Portugal. Het Watersportverbond heeft per 1 maart 2021 de eisen voor de aanvraag wel verscherpt, maar het is voor ons in ieder geval nog niet duidelijk hoe de verschillende landen hiermee omgaan.

Nu hebben we geen plannen om met de boot die kant op te gaan, maar hoe gaan andere landen in de toekomst met het ICP? Voor ons reden om toch ons schip te laten registreren bij het Kadaster en een Zeebrief aan te vragen.

De aanvraag bestaat uit 3 formulieren die door het Kadaster verwerkt worden. Alles is te vinden via de volgende link:

<https://www.kadaster.nl/aanvragen-teboekstelling-schip>

Via deze site kunnen de volgende formulieren worden gedownload:

1. Aanvraag teboekstelling schip
2. Verzoek tot branding en/of aanbrengen microdots
3. Zeeregistratie, de zgn. Zeebrief. Op de genoemde site van het Kadaster staat een link naar de ILT.

De Zeebrief wordt afgegeven door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT),

zij krijgen bericht van het Kadaster als het schip is gebrandmerkt.

Er moet stukken worden meegestuurd bij de aanvraag die wij in ieder geval niet in ons bezit hadden.

Ten eerste een eigendomsverklaring, waaruit blijkt dat je de boot gekocht en betaald hebt. Nu hadden wij wel een rekening van het Nautisch Kwartier uit 2011, maar de bankafschriften die als betaalbewijs werden gevraagd waren een probleem. Na bellen met het Kadaster bleek dat het Nautisch Kwartier een verklaring op kon stellen waaruit blijkt dat ze aan ons het schip hebben geleverd en dat we betaald hebben. Op die verklaring moet vermeld staan type jacht, bouwnummer, HIN-code, motortype, Motorserie en Gearbox-nummer. Deze gegevens stonden gelukkig allemaal op de rekening van het Nautisch Kwartier. Vroeger werd zo'n verklaring een "Bijlbrief" genoemd. We hebben zelf het document opgesteld en het Nautisch Kwartier heeft het op hun papier afgedrukt, gestempeld en ondertekend. OK, bewijsstuk 1 geregeld.

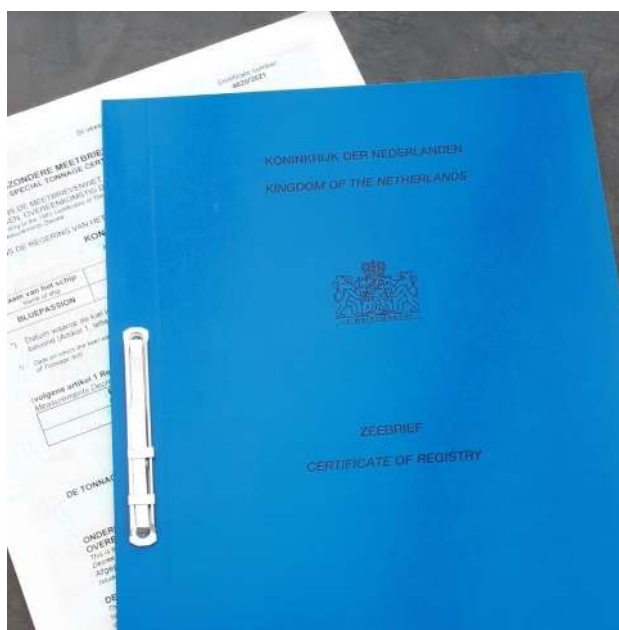
Ten tweede is het schip van ons samen en dat wilden we ook geregistreerd hebben. Nu is destijds het schip betaald vanaf mijn bankrekening en stond dus officieel op mijn naam. We konden zelf een verklaring opstellen die er als volgt uitziet:

Hierbij verklaart J.L. Buddingh de onverdeelde helft van het zeiljacht bluePassion, Beneteau Oceanis 37, te hebben geleverd aan de heer D.R. Querner. De heer D.R. Querner verklaart de onverdeelde helft te hebben aanvaard. Door beiden ondertekend.

Verder moet er een gewaarmerkte kopie van de paspoorten mee, dus even bij de notaris



regelen. Alles eind februari opgestuurd en op 22 april is ons schip gebrandmerkt. We hebben een Nationaliteitsverklaring, die 1 maand geldig is. Op 19 mei hebben we de definitieve zeebrief ontvangen. Dit is een internationaal erkend bewijs van nationaliteit en eigendom. Hierbij ontvang je ook een zogenaamde meetbrief met afmetingen en tonnage van je schip.



De Zeebrief

De Kadastrale kosten bedragen € 485, de voorlopige Nationaliteitsverklaring € 192 en de Zeebrief ongeveer nog € 300. Deze rekening moet nog komen.

Al met al best een stuk duurder dan een ICP, maar het voorkomt veel discussie en problemen onderweg.

Joke Buddingh en Rob Querner –
bluePassion – Oceanis 37

DE REFIT VAN EEN FIRST 47.7 (DEEL 2)

Even een korte terugblik van deel 1 (oktober tot en met half december 2020).

In de winter van 2020-2021, in oktober 2020 om precies te zijn, zijn we begonnen om de ZaZoe een refit geven. Dit betekende bij de start in 2020:

- Het teakdek verwijderen en vernieuwen
- De grootschoot verwijderen uit de kuip naar een beugel
- van 1 stuurwiel naar 2 stuurwielen
- spiegel aanpassen
- zwemplateau vergroten

In deel 1 hebben we diverse voorbereidende beslissingen genomen, waardoor we voortvarend van start zijn gegaan. De stand per 17 december 2020 was:

- teakdek is verwijderd, inclusief al het rubber, en klaar om verder op te bouwen
- beugel is in het hout gemaakt en bekleed met polyester
- kuip en zwemplateau zijn in de ruwbouw klaar en aan het uitharden
- en het pvc uit China is geleverd! Weer een ervaring met importeren rijker.

In de kerstvakantie gaan we verder met het dek, want de kuip moet nog even verder uitharden, net als de beugel.

Naast het uitboren van alle schroefgaten en deze weer dichtten, vinden we ook een tweetal rotte plekken in het dek. Dit hadden we niet verwacht, want in onze beleving was er geen balsahout gebruikt. Het tegendeel bleek waar. Gelukkig was de schade beperkt, de rotte plekken zijn verwijderd en opnieuw voorzien van stukken polyester.



In januari wordt het steeds kouder, vooral in de weekenden. Tijd om rustig na te denken en andere werkzaamheden te doen. We besluiten om de stuurwielen 8 cm naar voren te verplaatsen. Dit betekent dat er nieuwe gaten gezaagd moeten worden, de blokken krijgen benedendeks een nieuwe positie (gelukkig het past!) en we maken zelf een nieuwe steun zodat de stuurwielen iets schuin blijven staan. Het pvc gaan we onder de stuurstanden door leggen en de steuntjes komen daardoor op het pvc te staan.

Inmiddels is ook de beugel in de polyester gezet en kan in januari goed uitharden. Daarna begint ook daaraan het schuren, plamuren, schuren, plamuren en nog meer schuren.

In februari slaat de winter keihard toe, nét als we op het punt zijn aangekomen om te kunnen plamuren, schuren en primeren! Gelukkig kunnen we thuis voorbereidingen treffen voor het dek. We maken mallen en knippen 2 lagen glasvezelmatten. Netjes genummerd, stuurboord en bakboord, elk matje ongeveer 1 meter (is ongeveer een armlengte, waardoor het aanbrengen goed zou moeten lukken) én rekening houdend met een overlap tussen de eerste en tweede glasvezellaag. Daaroverheen komt nog een laag peelply. Het dek wordt overal afgeplakt, meters en nog meer meters tape gaan er doorheen.

En dan, eindelijk, 20 februari is de temperatuur zodanig dat we, onder leiding van een zeer ervaren havengenoot, het dek in de twee lagen epoxy zetten. Door de goede voorbereiding loopt het als een speer en is de klus binnen 1 dag geklaard.

Het blijft koud in maart, maar we gaan toch gewoon door met het aanbrengen van plamuur in de kuip, spiegel, de beugel en het zwemplateau. We schuren en plamuren dat

het een lieve lust is en kennen inmiddels elke millimeter van de boot. Heel wat rondjes op het dek en in de kuip en het resultaat mag er wezen.

Op het laatste moment besluiten we de kitrand in de spiegel eruit te krabben, dicht te maken en te plamuren, zodat we een zeer gladde spiegel krijgen.

De droogtijden duren allemaal langer. Pas eind maart gaan we de eerste primerlaag aanbrengen van in totaal 4 lagen. We wisselen de kleuren een beetje af tussen grijze en witte primer, zodat we goed de verschillende lagen kunnen zien.

Toch blijft het koud, ook in april. Daarom thuis maar aan de slag met het pvc. Dit zit op een rol van 25 meter en is 190mm breed. Alles wordt op maat gesneden en in de woonkamer uitgelegd om de vorm vlak te maken. Daarna lijmen we het pvc aan elkaar met secondenlijm. Een secuur klusje, maar o zo makkelijk zelf te doen.

We sjouwen alle stukken pvc (kuip, banken, zwemplateau en treetjes) naar de loods en snijden alles op maat met mooie afgeronde hoeken en ruimte voor afwatering. We leggen alles even los neer en... wat is dit mooi!! We genieten nu al van onze ruime kuip.

Op het zwemplateau en de zittingen leggen we alvast het pvc. Dit gaat prima en we gaan door met het leggen van pvc op het loungedek en de luiken van de bakskisten.

Zodra de temperatuur het een beetje toelaat beginnen we ook met het aanbrengen van de eerste laklagen. Het resultaat is maar zozo..... Een sinaasappelhuidje vinden we niet echt mooi. We plannen een week vrij eind april om flinke stappen te kunnen maken. We schuren en lakken ons een slag in de rondte, maar het resultaat van het



aflakken blijft ondermaats..... Na 5x een poging wagen, hakken we de knoop door, er komt een professionele schilder voor de laatste aflaklaag. Schilderen is en blijft een vak apart!

De beugel wordt ook voorzien van een eerste laklaag in een rode kleur (RAL 3003).

Okeeee, dit is wel érg fel rood. Er wordt veel gediscussieerd over de kleur, wat dan wel?

We zien ons compromis: zwartrood (RAL 3007) en gaan dit proberen. Weer schuren en schilderen. En dan weer wikken en wegen.... Nee, deze kleur is het ook niet. Past niet bij de buiskap en het pvc. Beide kleuren rood waren mat en dat geeft ook niet het gewenste effect.

De kleurstalen er maar weer bij gepakt; we gaan nu voor stofgrijs (RAL 7037). De naam alleen al klinkt saai, maar in het Engels al wat beter, dusty grey.

De schilder neemt deze kleur ook mee en schildert de beugel in hoogglans "Stardust Grey." Het resultaat mag er zijn! Chique, stijlvol én passend bij de boot.

De kuip, dek, spiegel en zwemplateau worden ook zeer vakkundig in de laatste laklaag gezet. Pracht resultaat, eindelijk zijn we tevreden.

Er is kleurverschil tussen de originele gelcoat en de gelakte kuip/spiegel. De opbouw is, mede door veel stof, erg gelig en met poetsen zullen we niet geheel meer alles in de originele gelcoat-kleur krijgen. De boot is tenslotte wel 20 jaar oud. We hadden al eerder met elkaar afgesproken dat we de opbouw en de romp pas over 2 jaar gaan schilderen.

En dan slaat te twijfel (weer) toe..... Wat als we nu de opbouw gaan schilderen, dan is het kleurverschil, en materiaal verschil, direct aangepast.

Maar het is nu al 7 mei en we zijn echt al begonnen met het afmonteren en de laatste klusjes aan het afwerken. We halen ons wel veel extra werk op de hals en met de finish in zicht is de energie ook wel op. Na het Hemelvaartweekend wilden we het water weer in.....

Maar als we nu een aantal weken doorpakken (4-6/7 weken), dan schilderen we niet alleen de opbouw, maar meteen de hele boot! Dit scheelt dan weer extra kosten en extra werk voor over 2 jaar. En, zeker niet onbelangrijk, de schilder heeft ook nog wat ruimte. We overleggen dat weekend met onze naaste omgeving en We gaan ervoor!

We laden ons op, gaan natuurlijk verder met afmonteren en tegelijkertijd gaan we ook demonteren. We regelen een hoogwerker, de boot wordt iets verplaatst voor meer ruimte. Hulp van kinderen is van harte welkom in deze week en het Hemelvaartsweekend en ook de komende weken. De extra werkzaamheden voor het schilderen van de dekopbouw en romp in het kort:

- demonteren van zoveel mogelijk dekbeslag
- afplakken van voetlijsten, sierlijsten, handgrepen, dakluiken, raampjes etc.
- striping en letters verwijderen
- schoonmaken en schuren
- 2x primeren
- schuren
- 2 laklagen
- schuren

Dan komt de schilder voor de laatste laklaag.

Daarna gaan we verder met:

- anti-slipverf aanbrengen op het dek (en natuurlijk weer meters afplakken)
- het laatste pvc leggen in de kuip
- afmonteren stuurwielen
- afmonteren dekbeslag



- afmonteren elektra en (nieuw) motorpaneel
- afmonteren zwemplateau
- aanbrengen nieuwe striping (plakken of schilderen, dat weten we nog niet) en letters
- aanbrengen nieuw logo ZaZoe
- (en dan nog binnen alles schoonmaken.....)

En dan kunnen we TE WATER en starten het nieuwe seizoen met de ZaZoe 2.0 versie.

Wordt vervolgd in deel 3!

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.

Ad de Korte en Scarlett Oskam - SY ZaZoe - First 47.7



Stuurstand wordt 8 cm verplaatst



Nieuwe en oude zwemplateau. Wat een verschil.



Een rotte plek in het dek wordt zo hersteld



Huisvljijt 1: het maken van de mallen voor het dek



Het verwijderen van de kitrand bij de spiegel



Aanbrengen epoxy, 2 lagen glasvezel en 1 laag peelply



Laatste laag primer zit erop.



Huisvljijt 2: het snijden van het pvc



Het pvc ligt even los in de kuip. Mooi!



Laatste aflaklaag. Eindelijk een strak resultaat.



De beugel is voor de 3^e keer in een kleur geschilderd. Even kijken naar het resultaat en dan wordt ook de buiskap ingemeten. De beugel gaat er wel weer af, want er komt nog een laatste laklaag op.



Het pvc is geplakt op het zwemplateau. Even genieten van de ruimte en het beslag wordt gemonteerd.



DE GESCHONDEN NEUS VAN MIJN BENETEAU

en het geschonden vertrouwen in de schadeafwikkeling – Deel 2



De geschonden neus

Het is inmiddels 30 april. De reparatie is vakkundig uitgevoerd en de boot is weer te water sinds 23 februari. Ik ging ervan uit dat de Alliantie Markermeerdijken op zou draaien voor de kosten. Hoe anders zou dit gaan verlopen.



De Nieuwe Neus

Door de schade-expert van de Alliantie Markermeerdijken, de heer Gerrit Taal van expertisebureau Vanderwal & Joosten, is een rapport opgesteld waarin hij stelt dat de zinkerleiding goed was gemarkeerd en niet bewezen is dat ik überhaupt daar op dat tijdstip was. Er wordt geheel voorbijgegaan aan het feit dat Rijkswaterstaat twee dagen na het incident ter plaatse is wezen kijken en vaststelde dat de leiding niet goed was gemarkeerd en bovendien de ligging van deze leiding helemaal niet was doorgegeven aan Rijkswaterstaat. De heer Taal is nooit ter plaatste geweest voor onderzoek, ook is hij nooit bij mijn boot wezen kijken naar de schade. Ook nadat ik hem hier telefonisch op heb aangesproken heeft hij niet meer gereageerd.

En dan mijn eigen verzekering, Datacombinatie uit Hellevoetsluis. Het door mij beantwoorden van vragen van de heer Taal over de aanvaring werd uitgelegd alsof ik van twee walletjes wilde eten, te weten een vergoeding opstrijken van mijn verzekering en van de tegenpartij. Zelfs werd gedreigd met overdragen van het dossier aan de afdeling Speciale Zaken. Ik



heb inmiddels begrepen dat men in dat geval denkt aan fraude.

Na een vreselijk lange en vermoeiende correspondentie met Datacombinatie heb ik uiteindelijk een deel van de schade vergoed gekregen met aftrek van eigen risico. De afdeling Speciale Zaken is niet betrokken in deze zaak. Datacombinatie blijft mij verwijten onder één hoedje gespeeld te hebben met de tegenpartij en heeft aan de heer Taal aangegeven geen regres te zullen plegen op de Alliantie. In goed Nederlands betekent dit dat ondanks de evidente aansprakelijkheid van de Alliantie Markermeerdijken mijn verzekering zich erbij neerlegt en mij als klant links laat liggen.

Hoe kan het zijn dat in een zaak waar de schuldvraag zo evident is, telefonisch en schriftelijk bevestigd door Rijkswaterstaat en de Centrale Meldpost IJsselmeer, een ingehuurde schade-expert van een gerenommeerd bureau als Vanderwal & Joosten pertinente onwaarheden aan het papier kan toevertrouwen, en vervolgens mijn eigen verzekering zich hierbij neerlegt? Het gaat mij niet om de uitkering, het gaat mij om de onrechtvaardigheid in deze zaak.

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 te beantwoorden. Vervolgens kan je eigen verzekeraar al dit vooronderzoek uitleggen als verstoring van eigen onderzoek, nee sterker nog, als fraude. En vervolgens kan je eigen verzekeraar het eigen risico opeisen en je no-claim verminderen.

En dit alles in een zaak waar de schuldvraag zo evident is en de schade-expert van de tegenpartij het officiële onderzoek van Rijkswaterstaat volledig naast zich neerlegt.

Jan Bos – Daisy - Oceanis 281

DE OOSTZEE LONKT (WEER)

In 2005 ontwikkelden zich bij ons plannen om voor langere tijd naar de Oostzee te gaan. Tijdens een bezoek aan de Boot Düsseldorf ontmoetten wij Christof Wolkmann manager van de Sonwik jachthaven in Flensburg. In de winter van 2007 hebben we toen een bezoek gebracht aan de Sonwik jachthaven en aan de Hanzestad Flensburg. Deze locatie leek ons bijzonder geschikt: een prachtige nieuwe jachthaven gesitueerd in een voormalige Marinehaven en een mooie gezellige stad. Mocht het eens minder weer zijn of wil je gewoon een weekend aan boord en dan kun je lekker de stad in. Wel 600 Km rijden maar dan heb je ook wat.

Eind April 2008 hebben we de boot overgevaren naar Flensburg. Deze overtocht kwam het meeste werk neer op onze Volvo Penta motor, geen wind. In het najaar van 2015 hebben we de boot teruggevaren naar Nederland. Onze nieuwe ligplaats werd de Houtribhaven van de WV Lelystad.

Maar nu, na 5 jaar lonkt de Oostzee weer. Waarom, zullen jullie vragen. De reden is: het vaargebied en de havens van eenvoudig tot luxe.

Wil je twee uur varen of de hele dag? Overal vind je aanlegplaatsen, midden in het water



of aan de kade in Sonderborg in een mooie baai bij Divig. Of Herdeslev welke je bereikt door een 7 mijl lang fjord in te varen om dan lekker gebak en/of brood te scoren bij de wereldkampioen "bakken": Oleq Steen aan de Teaterstein 2 A, of breng een bezoek aan de bijzondere kunstenares Elin.W aan de Skibbrogade 33.

Afmeren in Christiaanshavn midden in Kopenhagen of in de moderne jachthaven van Travemunde, het is een belevenis om op de Oostzee te varen.

Het Eiland Samsø met zijn Nederlandse burgemeester die in 2019 genaturaliseerd is en nu de Deense nationaliteit heeft. Het eiland is energie neutraal.



Haventje Schleimunde

Schleimunde aan de ingang van de Schlei, een natuurhaven met basic voorzieningen en Langballiggau waar ik opgesloten ben in het toilet en via het raam me zelf bevrijdde. Zo kan ik nog wel een tijdje doorgaan met alles wat wij in die acht jaar beleefd hebben en daarom willen wij terug.

We maken nu plannen om in 2022 terug te gaan met als uitvalsbasis wederom de Sonwikhaven in Flensburg.

Voor informatie over de Oostzee kun je ons altijd bellen.

Een prettige vakantie gewenst.

Remmy en Evert Jochemsen – Ricorrenza
Oceanis 361
Tel. 0652064668

WE GAAN OP REIS MAAR EERST....

1 augustus 2019 ging de boeken in met het feit dat mijn militaire carrière ophield te bestaan en ik door Defensie als burgerpersoneel werd ingehuurd. Eerst met een jaarcontract en daarna nog een keer voor een half jaar. De snelle rekenaar ziet dat ik nu dus thuis achter de geraniums moet zitten en dat klopt dan ook. In eerste instantie moest Ilse nog een paar jaar door voordat ze met pensioen zou gaan maar na goed rekenen kwamen we tot de conclusie dat ze ook probleemloos kon stoppen met werken. Haar einddatum staat op 1 juni aanstaande en die datum komt snel dichterbij. Ondanks alle onzekerheden rond het virus gaan we ervan uit dat we dan voor langere tijd de Oostzee gaan (her)beleven. In de periode van 1994 -2005 waren we daar in de zomervakanties te vinden en we hebben er erg veel zin in alle oude plekjes weer te bezoeken en natuurlijk verder te gaan naar plaatsen waar we nog nooit geweest zijn. Heerlijk van 1 juni tot 1 september met de boot weg. We hebben er zin in. Hopelijk laat corona het toe maar we houden er ook rekening mee dat het wel eens anders kan lopen en daarvoor hebben we het 'Plan B': drie maanden IJsselmeer, Waddenzee en Zeeland hebben we niet zo'n zin in. Plan B is in het kort dat de mast van de boot gaat en we het binnenland ingaan. Daar kom je met



15m doorvaarhoogte nooit terwijl daar ook erg veel te zien is.

Route

Hoe de wind waait, waait ons bootje maar dit is ons eerste idee. Wat ervan terecht gaat komen weten we niet want onze tocht wordt vooral bepaald door rustig aan doen, blijven als het mooi is en snel weer verder als het tegenvalt. Verder zijn we gevoelig voor de do's and don'ts van informatie van anderen die we tegenkomen. Genoeg factoren dus om van ons initiële plan af te wijken.



Dit is het plan!

Maar eerst...

Vooruitlopende op onze geplande vertrekdatum zijn we begonnen de Vela te refitten en op te knappen. In de loop der jaren liepen we tegen een aantal zaken aan die opgepakt moesten worden en daar heb ik nu alle tijd voor. Afgelopen najaar hebben we de buiskap al laten vervangen en we hebben er eindelijk de begeerde dektent bij laten maken. Zo'n dektent is een aanrader hoor want je kunt dan, als het buiten nat of guur is, heerlijk droog en beschermt in de kuip toeven en de ellende om je heen bekijken.



Navigatie en spaghetti

Een betrouwbare navigatie is natuurlijk van levensbelang en onze notebook waar we mee navigeren begon kuren te vertonen. Dat wil je natuurlijk niet en daar moest een oplossing voor komen. Een nieuwe notebook of zijn er nog andere mogelijkheden? Een mooi uitzoekklusje voor in de donkere maanden. Uiteindelijk hebben we gekozen voor een zogenaamde NUC. Dat is een kleine maar volwaardige computer van ongeveer 12x12cm en 8cm hoog. Stroom komt van een adapter die van de boordspanning de benodigde 19V maakt. Samen met een 12V monitor en een draadloze muis en toetsenbord een prima oplossing die als groot voordeel heeft dat ook de kaartentafel weer vrij is.



De nieuwe computer aansluiten was gelijk een goed excuus om de spaghetti van



bekabeling achter het instrumentenpaneel aan te pakken. Je kent dat wel, even snel iets aansluiten, snel een spanningdraad zoeken en een kroonsteentje ertussen. Zonder te weten waar die draad voor was natuurlijk want het moest vooral gemakkelijk en snel. Onvermijdelijk wordt het dan vanzelf onoverzichtelijk en een zootje. Ik moet eerlijk bekennen dat ik me hier ook wel eens een beetje schuldig aan heb gemaakt. Nu heeft alles zijn eigen aansluiting met zekering en is het weer overzichtelijk. Tegelijkertijd heb ik een aansluitblok met constante spanning voor mijn marifoon, AIS en geheugen van de autoradio bijgebouwd. Je kunt over het nut van een constante spanning discussiëren maar ik wil gewoon dat mijn marifoon en AIS, onafhankelijk van wat er ook gebeurt, altijd werken.



Motoronderhoud

Ondanks dat we een ZEILboot hebben maak je veel motoruren en met 3 maanden varen voor de boeg heeft de motor extra aandacht gekregen en zijn alle filters, ondanks dat sommige nog niet aan de beurt waren, vervangen en is alle olie en koelvloeistof ververs. In de Vela ligt een Volvo Penta

MD2030 en ik heb van alle filters en v-snaar de vervangende nummers voor de originele VP-onderdelen kunnen vinden. Ook voor de impellor zijn vervangers die minder dan de helft van de originele kosten. Bij interesse moet je me maar even mailen of appen.

Tankmeters

Het is best gemakkelijk als je weet hoeveel drinkwater je nog in de tank hebt en hoeveel zwart water je nog in de vuilwatertank kwijt kunt. Inmiddels heb ik het gemis aan meters opgelost en heb vanaf nu inzicht in de vulstand van deze tanks. Ali-express had prima oplossingen en na een dagje hobbyen werkte alles. Ik moet zeggen dat je over het inbouwen van de sensoren wel even moet nadenken. Met name het inbouwen van de sensor van de vuilwatertank is een uitdaging maar uiteindelijk is ook dat gelukt.





Ankerlier

Op de Vela ontbrak een elektrische ankerlier. Omdat we best wel veel ankeren was dit best wel een gemis en ik had al geruime tijd een zoekopdracht op Marktplaats staan. Opeens stond er een geschikte lier op en ik was er deze keer nog eens op tijd bij ook. Het was een samenstelling van een Vetus lier en een Muir motor en beide nog eens nieuw ook. Snel dat ding opgehaald en na een paar dagen proefgedraaid op de auto-accu. Na een paar seconden draaien ging de motor langzamer draaien, stopte vervolgens helemaal en er kwam rook uit de motor. Vreselijk balen dus! Om een lang verhaal kort te maken; de verkoper gaf niet thuis, nog steeds geen ankerlier en geld weg. Uiteindelijk hebben we maar een nieuwe ankerlier gekocht en deze ingebouwd.



Wand- en plafondbekleding

Onze Vela is inmiddels 20 jaar oud en het vinyl van de wand- en plafondbekleding

begon behoorlijk te verkleuren en vieze vlekken te krijgen. Tijd voor een opfrisbeurt dus. Bij onze vorige boot had ik ook de bekleding helemaal vervangen en behalve dat het tijd kost is het geen moeilijke klus. Toch heb ik nu voor een andere aanpak gekozen. Ik heb speciale verf voor (kunst)leer gevonden en heb daarmee de boel geschilderd. Het ziet er nu weer lekker fris uit en kan weer jaren mee.



Na al deze klussen is het inmiddels eind april geworden en zitten we één maand voor ons geplande vertrek. Corona is nog steeds bepalend maar het lijkt de goede kant op te gaan.



Onderwaterschip

Na 20 jaar kun je je afvragen hoe het met de huiddoorvoeren en afsluiters staat maar als je van plan bent nog jaren met de boot door te blijven varen is de vraag of je wel of niet gaat vervangen snel beantwoord. Eigenlijk krijg je van te laat iets vervangen later altijd spijt en de Vela is voor dit klusje dan ook de kant op gegaan. Bijkomend voordeel was dat ik gelijk de boot kon voorzien van een nieuwe laag anti-foiling en anodes. Na 3 jaar in het water mocht dat wel weer een keertje.



Reisblog

Inmiddels is de deadline voor het aanleveren van kopij voor de Après Voile verstreken en komt ons vertrek op 1 juni steeds dichterbij. Ilse en ik zijn voor de eerste maal gevaccineerd en de Vela ligt te wachten op het moment dat ze weer terug in haar element kan. Daarna is ze beladen met waarschijnlijk veel te veel spullen en eten wat we waarschijnlijk niet nodig gaan hebben en zijn we klaar voor vertrek. Als laatste willen we natuurlijk iedereen op de hoogte houden van onze omzwervingen en zijn we bezig een

blog op te zetten. Wil je ons volgen op onze reis over de Oostzee, abonneer je dan op het reisblog door op de volgende link te klikken. <https://de-vela-achterna.reislogger.nl/>. Let op; je krijgt een bevestigingsmail die bij sommigen mensen in de spambox terecht komt! Je kunt ons ook vinden op de ledenpagina van de website van de BCN en ook daar kun je je abonneren op alle nieuwe updates die we regelmatig gaan plaatsen.

Arjen en Ilse Weber- Oceanis 331

VAN DE REDACTIE

Deze nieuwe Après Voile is zeer lezenswaardig geworden. Dank weer aan de schrijvers voor alle bijdragen.

Er werd en wordt behoorlijk wat afgeklust. De Solution is prachtig glanzend geworden, de ZaZoe heeft nog wat extra werk nodig maar zal daarna ook weer in super conditie te water worden gelaten. Door anderen worden de nodige voorbereidingen getroffen om er echt lang op uit te gaan. De Vela is al een heel eind gevorderd en de bluePassion heeft er met de zeebrief ook al voor gezorgd dat ze niet aan de ketting gelegd kunnen worden.

Onze Swing, Oceanis 331 kielmidzwaard, ligt al vanaf 14 maart in het water maar behalve twee heerlijke tochten naar Vlieland en weer terug naar Enkhuizen, in precies de enige mooie week die er de afgelopen twee maanden was, hebben we niet gevaren. De noodzaak daartoe is niet meer zo groot want sinds eind april is ook Jan met pensioen. We kunnen dus elk moment van de dag weg, maar... het moet wel een beetje weer zijn. Anders is er thuis nog meer dan genoeg te doen.



Onze plannen zijn net als die van Arjen en Ilse, en Joke en Rob om naar de Oostzee te gaan en daar een maand of drie rond te varen maar wij willen wel eerst ons tweede prikje gehad hebben en daar is, helaas, het wachten op. Het kan wel eind juni worden voor we richting Cuxhaven kunnen gaan. Duitsland maar vooral de Scandinavische landen moeten dan ook wel "open" zijn want anders blijven we in Nederland en gaan richting Biesbosch en Zeeland. Daar is ook nog veel te ontdekken.

Wij wensen iedereen een prachtig zeilseizoen toe en hopen eind dit jaar weer een verslag te krijgen van alle leuke of minder leuke ervaringen met jullie Beneteau. Of wellicht kunnen de plannen voor 2022 al gedeeld worden. Wij kunnen dan opnieuw een mooie AV maken.

Jan Huisman en Marga Visser

Redactie Après Voile

AGENDA 2021

27 mei **Alg.Ledenvergadering ZOOM**

Sept.okt. **Afsluitingstocht ??**

Eind dec. **Sylvestertocht ??**

COLOFON

Bestuur

Voorzitter: Evert Jochemsen

Secretaris: Arjen Weber

Penningmeester: Hans de Wilde

Evenementen: Edwin van Ginkel, Henri van Blerk

Correspondentie:

secretaris@beneteauclub.nl

Redactie:

apresvoile@beneteauclub.nl



NIEUWE LEDEN

De volgende nieuwe leden heten we van harte welkom.

Naamvoluit	Naam schip	Type schip	Thuishaven
Jan van der Hulst	Elios	Oceanis 50	Lelystad
Maarten Crezee	Vivace	Oceanis 46	Bruinisse
Hank Snel	Off Course	Oceanis 390	Noordschans
Tjepko van Keimpema	Therapy	Oceanis 311 Clipper	Huizen
R Nieuwenhuis	Hoogtij	First 29	Naarden
Peter van Dam	Phocidae	Oceanis 321	Huizen



@BenclubNed



Beneteau Club Nederland

www.beneteauclub.nl

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



TEAK — INTERIEUR — EXTERIEUR

www.nautiqueclean.com
Professionals at its best

WASH + WAXSHAMPOO	V.A.	€ 7,50	P/Mees
WASH + POLISH + PROTECTION SEAL	V.A.	€ 42,50	P/Mees
WASH + PROTECTION SEAL	V.A.	€ 25,00	P/Mees

BENETAU-CLUBLEDEN WASH+WAXSHAMPOO € 60,00! (101 15 MTB)

INCL. HULL&DECK VOORRIJKOSTEN + MATERIAAL