



Zeezeilvereniging voor schippers & opstappers - www.pzv-zeezeilen.nl

zeezeilen

Jubileumjaar

2020

Jaargang 38 - nummer 3 - dec 2019

Weekendje
Vlieland
met grote
gevolgen

Pech
onderweg



CAFE BRASSERIE THE TRAFALGAR PUB



The place to be!
Trafalgar Pub Dommelstraat, Eindhoven

Inhoudsopgave



12 Een kwestie van
aanpassen



22 Hoeveel bagage neem ik
mee?



41 PZV Waddenweekend
2019

Activiteitenkalender 2020

12 januari	nieujaarsreceptie met 'live' muziek
14 februari	Culinair Maritiem met wijnproeverij
29 februari	excursie zeesluis IJmuiden
23 april	voorbereiding Ramsgatetocht
2 en 3 mei	Inslingerweekend
16 t/m 24 mei	Ramsgatetocht
3 juni	terugkomavond Ramsgatetocht
19 en 20 september	LUSTRUM!!!

In de planning maar nog geen datum vastgesteld:
training op het water: manoeuvreren op de motor
IJsselmeertocht naar Stavoren met whiskyproeverij

Foto voorpagina: Camille van de Ende

Mocht u interesse hebben in onze vereniging neem dan
gerust de folder (middenpagina) mee

En verder ...

- 4 Redactioneel
- 5 Van het bestuur
- 6 De 500 mijl van de Dancing Queen
- 9 The Port of Dover
- 10 Wat is 'Lang Gelee'?
- 12 Een kwestie van aanpassen
- 16 Bericht van de activiteitencommissaris
- 17 Nieuw lid
- 18 Weekendje Vlieland met grote gevolgen
- 21 Pech onderweg
- 26 The old man and the sea
- 31 We zijn over op OpenCPN
- 34 Le 'Chenal du fout'
- 36 Excursie Linssen Yachts in Maasbracht
- 38 Zelfbouw Navtex
- 44 Nieuwe leden
- 46 Een aanslag op de Kia Kaha
- 47 Wie gaat er mee naar de Noorse fjorden
- 48 Jubileumjaar 2020
- 49 Ramsgate enquête 2019
- 50 Even voorstellen
- 51 Fotogalerij bij de tijd houden
- 52 Aanmoedigingsprijs 2019
- 53 Kanaal 77
- 53 Expositie Eugenie
- 54 Watermusic
- 55 Colofon

Kalender en activiteiten



Redactioneel



Annemieke Stallaert

Ruilbeurs

Het bestuur organiseerde rondom de laatste ALV een ruilbeurs. Het is tenslotte najaar, je haalt de bakskist leeg, en je vraagt je af waarom je altijd 6 extra peddels meesleept. Zo iets.

Hellen was nog niet winterklaar, maar je wilt niet met lege handen verschijnen. Dus togen Willem en ik naar zolder. Want daar ligt, naast het PZV archief, de opslag van Rederij Triki: het overgebleven gerief van Bliss, Boester en hun voorgangers.

Enige echtelijk gekeuvel over onze 'oude meuk' volgde. "Met dat oude komaliewant kun je toch niet aan komen zetten", "Het is anders nog helemaal compleet" en "Die C1, C25 en C28 wil ik houden om thuis te navigeren", "ben jij gek, straks kan de hele vloot weer meegenieten hoe wij een windpark uit gejaagd worden". U kent dit soort discussies.

We waren best snel van ons boeltje af. De zeekaarten bleken handig voor een beginnend TKN'er, de barometer kwamen van pas bij een 'refit', en de iPad-hoes-voor-aan-de-wand spaarde een plotterscherm in de kuip uit. Alleen die donkerbruine boordstofzuiger bleek niet meer van deze tijd. Maar verder ruimt het mooi op. Zij blij, wij blij.

Tot we dit weekend op de thee gingen bij oude zeilvrienden. Boot verkocht, van alles over. Dat anker past precies op de nieuwe boot, die lijnen zijn nog prima, en een reserve-zeilpak is handig voor de kinderen. U snapt, de zolder ligt weer vol.

Gesneden koek

Wat dit met de redactie van een clubblad van doen heeft?

Tijdens de afgelopen redactievergadering spraken we over vernieuwen. Niet elke keer de zelfde verhalen. Van vertrekken en hun jaloersmakende tochten naar verre oorden. Van het zeuntje dat voor het eerst de zee ziet. Over een gezellig clubweekend, en wie er nou weer is vastgelopen. Of toch wel?

Wat gesneden koek is voor de een, is smullen voor de ander. Hoe geweldig is het, dat we afgelopen zomer mail kregen van nieuwe leden, die hadden gehoord dat wij een bepaalde tocht hadden gevaren, of we nog tips hadden? Het voelt tof om een ander op weg te helpen.

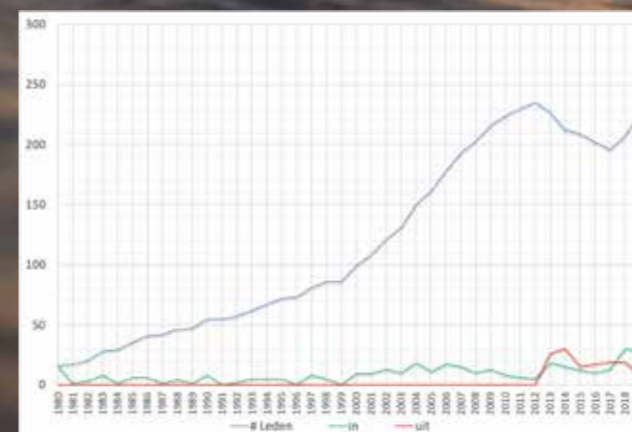
Passie

Zo op het oog lijkt er bij ons op zolder weinig veranderd. Het ligt nog altijd vol met bootspul. Maar anderen gaan nu met onze oude spullen hun eigen verhaal varen. En wij gaan, met de ervaring en de hulp van anderen, ook weer nieuwe avonturen aan.

Het geheim van een goed clubblad is misschien niet dat de verhalen veranderen. In de kern wordt de zeiler van nu gegrepen door dezelfde passie als de oprichters van onze club: de hang naar de rust van de zee, naar uitdaging en grenzen verleggen.

Het redigeren van een clubblad staat of valt met de juiste mix van oude en nieuwe leden, met ieder hun eigen zeilcv, die van elkaar willen leren, en met elkaar willen delen. En die daar steeds opnieuw over willen schrijven.

Een ruilbeurs van ervaringen. Ik wens u veel leesplezier.



Marja Snoeijen

Het zomerseizoen zit erop

Intussen is het 'ververst' bestuur aardig op dreef en bestuurt op geheel eigen wijze PZV. Nu zijn er natuurlijk onder leiding van de vorige voorzitter en bestuur de nodige mijlpalen bereikt en lijnen uitgezet (het Tochtplan). Aan het huidige bestuur de uitdaging om te zorgen dat de uitgezette lijn en progressie tenminste wordt vastgehouden, en liever nog wordt voortgezet. Dat zou, in een tijd waarin vele verenigingen het moeilijk hebben, pas echt een bloeiende en groeiende vereniging maken van PZV.

Leden

In mijn hoofd zat dat PZV ooit zo'n 300 leden heeft geteld. Dat blijkt echter niet zo te zijn. In 1980 begon PZV met 16 leden (waarvan, heel bijzonder, 70% nog lid is!). In 2012 bereikte PZV een maximum van 235 leden, daarna zette een daling in tot 196 leden in 2017 om nu weer op een aantal van 227 te zitten. Een stijgende lijn, die onder het vorige bestuur is ingezet, maar niet gemakkelijk is vast te houden in deze tijd van individualisering en afname van leden bij bijna alle verenigingen. Door de PZV aantrekkelijk te houden voor jong en oud zouden we naar mijn idee nog wel een beetje moeten kunnen groeien. Het zou mooi zijn als we in ons Lustrumjaar 2020 kunnen constateren dat er nog steeds groei is.

PZV activiteitenkalender

De meeste PZV-boten zijn in winterslaap, op de kant of in het water. We

kijken terug op een fantastisch 'nat seizoen' met vele leuke, gezellig, interessante en leerzame PZV-activiteiten. Ook het winterprogramma is alweer behoorlijk gevuld met aantrekkelijke activiteiten. We willen wel graag meer 'balans' in het totaalprogramma bereiken. Sander heeft tijdens de ALV een raamwerk gepresenteerd en een 'denktank' in het leven geroepen die gaat helpen het activiteitenprogramma verder vorm te geven. Meld je aan om hierbij te helpen of een activiteit te organiseren! Als je hier geen ervaring mee hebt krijg je uiteraard de hulp die je nodig hebt.

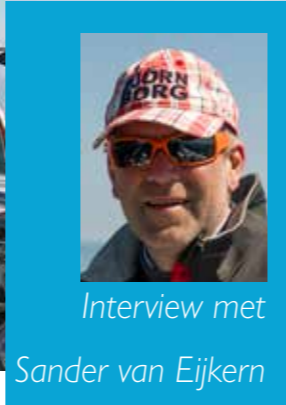
Lustrumfeest 2020 – PZV 40 jaar

Tijdens de ALV heeft Mathy Meulendijks, voorzitter van de Lustrum Commissie, een tipje van de sluier opgelicht. Het wordt een VOC-stad, in het weekend van 19 en 20 september 2020, met een programma voor iedereen. Al zijn nog niet alle details bekend, de inschrijving is

intussen geopend. Schrijf je dus snel in om dit bijzondere lustrum met andere PZV leden te vieren! In dit lustrumjaar wordt het hele jaar aandacht besteed aan 40 jaar PZV. De eerste activiteit waar je daar iets van merkt is de Nieuwjaarsborrel op 12 januari a.s.

Een mooie winter

Mijn vakantie is al lang voorbij, de Sun-Dancer ligt ook op de kant zoals vele andere boten. Ik kan niet wachten tot het volgend vaarseizoen, maar kijk ook uit naar een winter met relatieve rust en tijd voor al die leuke 'winteractiviteiten'. Hopelijk tot snel op de Pub avonden, de Slepersborrel voor alle 'actievelingen' binnen PZV, de Nieuwjaarsborrel of één van al die andere mooie activiteiten.



Interview met
Sander van Eijkern

De 500 mijl van de Dancing Queen

In juli zeilden Sander van Eijkern in zijn Dancing Queen en een PZV-wedstrijdbemanning de Scheveningen 500, een tweejaarlijkse zeilrace & -rally met dit keer als eindbestemming St. Malo. Met 'line honours' en een tweede plaats in de toerklasse zette de Dancing Queen, die vorig jaar nog de CAM-race won, opnieuw een knappe prestatie neer.

Waarom schreef je je in voor deze rally?

De Scheveningen 500 is uitdagend omdat je vaak een flink stuk hoog aan de wind moet varen. Je gaat immers tegen de heersende windrichting in naar het zuiden. De beloning is dat je lekker snel in een prachtig vaargebied, Bretagne, bent.

Je zeilde met Giel Hansen, Ruud Heezemans en Arjen de Bruin. Hoe kwam je bij deze bemanning?

Met alle drie de heren had ik eerder en tot veel genoeg gevaren. De gebruikelijke combinatie van vaardigheden, materiaal en niet te vergeten geluk maakte ons tot een 'winning' team.

Hoe was jullie taakverdeling aan boord?

We hadden geen specifieke taakverdeling, maar het was wel heel prettig dat Ruud en Arjen onder alle weersomstandigheden en hellingshoeken verse maaltijden uit de kombuis kunnen toveren.



© Twirre Bogaard



Heb je nog speciale dingen gedaan ter voorbereiding?

Niet echt. We hebben zoals gebruikelijk de weersystemen goed bestudeerd. Misschien hebben we nog wel de meeste aandacht besteed aan de proviandering. Een geslaagde tocht valt of staat immers met de stemming aan boord.

Hoe was de begeleiding vanuit de organisatie?

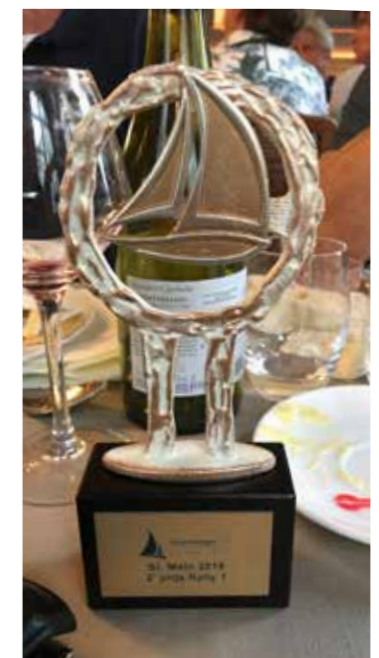
De organisatie besteedt terecht veel aandacht aan veiligheid en dus ook aan de ervaring van de bemanning en de uitrusting van de boot en controleert op dat laatste punt ook streng. Een rally of race is ook anders dan een toertocht. We zijn gestart onder omstandigheden waaronder ik normaal gesproken toch lekker in de haven was gebleven: harde wind, veel golven, buien en onweer boven land. Het wel of niet laten doorgaan van de start was voor de organisatie een moeilijke beslissing, maar de uiteindelijke beslissing was zeker goed te verantwoorden.

Jullie maakten al aan het begin van de rally een andere keus qua koers. Waarom?

De deelnemers aan de rally mochten kiezen tussen het volgen van de baan van de race, na de start bij Scheveningen eerst naar het noordwesten en pas voorbij alle shipping lanes via de Engelse kust zuidwaarts en het volgen van een baan langs de Belgische kust meteen naar het zuiden. De vorige keer, in 2017, hebben we de 'line honours' gepakt door voor de langere baan van de race te kiezen. Gelet op de draai in de windrichting die wij verwachtten en de vele restricties rond shipping lanes en windparken gokten we deze keer op een betere tijd voor de kortere rally baan. Dat heeft goed uitgepakt. We moesten het eerste stuk wel afzien: kruisen met veel wind en golven tegen de stroom in.



© Twirre Bogaard



Halverwege de race leek de vloot flink op je in te lopen. Heb je ooit getwijfeld aan de juistheid van je tactiek?

Dat was helaas het onvermijdelijk gevolg van voorop varen en als eerste het gebied met weinig of geen wind bereiken. Maar onze tactiek bleek uiteindelijk wel de juiste.

Speciaal aan deze wedstrijd is de ruimte die je hebt om als deelnemer aan de rally op een moment naar keuze een tussenstop te maken. Wat was jullie overweging daarbij?

De overweging van de organisatie is om op deze wijze toerzeilers over te halen mee te doen aan de rally. Als het tegenzit mag je zonder straf maximaal 24 uur in één of meerdere havens pauzeren. De deelnemers aan de race mogen dit niet. Eigenlijk vinden wij dat je als je in de rally klasse toch in één keer doorvaart je bonuspunten zou moeten krijgen. Wij vonden het gewoon leuker om in één keer het hele stuk te varen en hebben geen tactische afweging gemaakt. De vorige keer heeft deze eigenwijsheid ons de eerste plaats gekost. De winnaar in onze klasse is dit jaar ook in één keer doorgevaren.

Dankzij Arjens berichten op Facebook konden clubgenoten jullie prestaties op de voet volgen. Hoe heb je ons commentaar (en aanmoediging) als 'zeelui aan de wal' ervaren?

Ik heb dat allemaal aan mij voorbij laten gaan.

Wat was je meest indrukwekkende moment tijdens de race?

Het spannendste moment voor mij was eerlijk gezegd het verstopte brandstoffilter voor de sluis bij St. Malo. Arjen en Giel hebben dit gelukkig (onder bewonderende blikken van Ruud en mijzelf) op tijd en kundig opgelost.

Dancing Queen behaalde dan wel de 'line honours', maar werd tweede op handicap. Voelt dat niet zuur?

Vergeleken met de vorige Scheveningen rally hebben we de 'line honours' succesvol verdedigd en zijn we tweede in plaats van derde in onze klasse geworden. Dus ik ben heel tevreden met mijn bemanning.

Enmaal in St Malo hebben jullie het flink kunnen vieren! Het



duurde immers een paar dagen voor de vloot helemaal binnen was. Kan daar iets over publiek gemaakt worden?

'What happens in St. Malo stays in St. Malo'

Wat wordt je volgende uitdaging/race?

Volgend jaar gaan we de eerste prijs in onze (toer)klasse in de CAM-race verdedigen. De bemanning bestaat uit Manuela, Manfred en Arjen. Manuela en Manfred waren er de vorige keer ook bij.

Raad je het de lezers van Zeezeilen aan om de Scheveningen 500 ook te varen?

Jazeker. En de CAM-race overigens ook. Gezien de heersende windrichtingen, stroming, windmolenparken en shipping lanes, is de CAM-race, ondanks een strenger wedstrijdreglement (uitrusting van de boot, je moet in één keer doorvaren, je mag niet een beperkt aantal uren motorren bij windstille), makkelijker.



Leo van Leeuwen

The Port of Dover

Nieuwe Marina in 2020

Veel PZV-ers zijn in Dover geweest. Als deelnemer van de Ramsgate of onderweg richting de Solent of de Kanaaleilanden

Geschiedenis

De plaats Dover en de haven nemen een belangrijke plaats in in de geschiedenis van Engeland. De stad is van oudsher van maritiem belang. Al voor de Romeinen was Dover een voor de hand liggende invalplaats omdat het minder dan 20 NM van de Franse kust ligt. In de Middeleeuwen bezetten de Britten grote delen van Frankrijk wat veel maritiem verkeer opleverde. Daarom werd er in 1606 een speciaal haven bestuur opgericht om de haven verder te ontwikkelen en op de toekomst voor te bereiden. Tot 1923 was Dover een marinebasis en was van groot belang tijdens de 1e wereldoorlog maar daarna werd de haven vooral voor civiele doeleinden gebruikt. In 1847 werd Admiralty Pier (Western Arm) gebouwd om verzanding te stoppen en een betere bescherming te bieden tegen de Kanaalstormen. De Eastern Arm en de Southern Breakwater werden in 1897 toegevoegd wat leidde tot de haven zoals wij die vandaag nog kennen.

Na de oorlog ferryhaven

In de 2e wereldoorlog speelde Dover een belangrijke rol in de evacuatie van het Engelse leger bij Duinkerken. De stad

was het belangrijke commandocentrum van het Britse leger om inkomende vliegtuigen en V2 raketten te spotten, en werd hevig gebombardeerd. Na de oorlog ontwikkelde Dover zich als de belangrijkste ferryhaven van Engeland waarbij de trein bij de boot gereed stond. Daarna is de ferryhaven verplaatst naar het Oostelijke deel en werd het station bij de haven opgeheven. De oude historische haven heeft lang dienstgedaan als marina. Zowel de Tidal Haven als het Granville Dock kennen we goed. De haven blonk niet uit qua ligging en faciliteiten.

Nieuwe marina in 2020

Echter in het voorjaar van 2020 wordt een fantastisch mooie nieuwe marina geopend die op alle periodes van het jaar te varen is. De beschutting tegen de elementen is uitstekend, de steigers en boxen zijn ruim opgezet. Ook de andere faciliteiten zien er uitstekend uit. Er is eveneens een sluis gebouwd om de andere havens te kunnen bereiken in alle periodes van het jaar. Ik heb wat foto's gemaakt tijdens ons bezoek aan Dover de afgelopen zomer waarbij de staat van ontwikkeling goed te zien is. Ook de zeekant is met de wandelpier zeer aantrekkelijk gemaakt. Een duidelijke verbetering ook voor ons als 'mariners'!



Verenigingactiviteit



Piet Lucassen

Wat is 'Lang Gelee'?

Wat is lang? Voor een PZV-er is 45 voet of een Atlantische oversteek van 20 dagen behoorlijk lang. En lang gelee? Mijn eerste Ramsgatetocht in 1980.

Maar nog niet zo lang gelee, tijdens het gezellige lustrumdiner van 2015 in Paal 17, opperde Docus Heringa het idee om oud- en oudere leden van lang gelee nog eens bij elkaar te brengen. Vele oud-leden en oudere leden, die vooral in de beginjaren veel energie staken in de opbouw van PZV, waren er niet. Op zo'n jubileum hoop je natuurlijk ook veel van je ouwe maten tegen te komen en herinneringen uit de rijke historie nog eens op te halen. En daarom leek het een goed idee om deze ouwe maten nog eens bij elkaar te krijgen onder het motto: Café van Lang Gelee ofwel: Nautisch verleden door oude leden.

Het verslag in ons lustrumboek over de eerste PZV jaren beschrijft dat nog eens heel duidelijk: 'De eerste jaren van onze vereniging worden gekenmerkt door een ongekend collectief enthousiasme, primair gericht op 'het kiezen van het ruime sop' en alles wat daarmee te maken heeft. In die jaren krijgt de vereniging haar structuur: stichtingsakte,

statuten, huishoudelijk reglement, clubwimpel, verenigingsblad, opleidingsprogramma, oefenweekenden, syllabus, programma van eisen voor instructeurs, wijze van brevetteren. Daarnaast worden diverse, vandaag veelal nog bestaande, commissies opgericht.

We krijgen een erelid: Sikkes de Vries, een elektronica commissie en een heuse computer, een Commodore 64.

De eerste Ramsgates zijn van veel belang. Dat zijn spannende tochten voor een op zee nog grotendeels onervaren vloot. Schepen zijn klein en uitgerust met kompas en log; slechts een enkel schip heeft een marifoon of een radiopeiler en voor onderlinge communicatie zijn 27 Mc bakkes aan boord. Er is op diverse terreinen wel een beetje kennis, maar die zit verspreid over de leden.

Je hebt elkaar dus echt nodig om tot een goed resultaat te komen. Dat is van het begin af aan duidelijk en dat zet de toon voor de vereniging als geheel. We worden al snel een, op vele terreinen, complementaire club. Zo ontstaan bijvoorbeeld in die jaren ook de weg- en terugbrengtochten.

De eerste individuele PZV-leden slaan in die jaren hun (zeil)

vleugels uit en verkennen verre streken: de Scillies, Shetlands, de Golf van Biskaje en de Middellandse zee, Spitsbergen, de Noorse Riviera, etc.

En ten slotte weet Lidia Roesink een aantal PZV-vrouwen te mobiliseren om zelf het roer in handen te nemen. En dat is tot op de dag vandaag nog goed merkbaar in de vereniging!

Dat enthousiasme en inzet uit die jaren legde de grondslag voor de bloeiende vereniging die PZV vandaag is en binnenkort 40 jaar wordt. Je kan je goed voorstellen dat sommigen, wellicht niet meer lid, met zekere weemoed aan die tijd, lang gelee, terugdenken. En nog eens willen bijpraten en belevenissen ophalen uit de goeie ouwe tijd.

Dat alles leidde tot een zeer geanimeerde eerste 'Lang Gelee' bijeenkomst op 10 januari 2016 om 14.00 uur in de Trafalgar Pub, voorafgaande aan de nieuwjaarsbijeenkomst. Reden genoeg om dit initiatief een plaats te geven binnen de vereniging. Piet Lucassen; Frans Jansen; Docus Heringa; Louis Richard en Pieter Stoelinga hebben toen het plan opgevat om activiteiten te ontplooiën die tot doel hebben elkaar te treffen op locaties met een water gerelateerde betekenis. Dat leidde tot een reeks van ideeën: excursies naar b.v. De Biesbosch, bezoek aan de historische haven Zierikzee, project de Grensmaas in Limburg, een platbodemb weekend, deelname met veteranenboten aan de

jaarlijkse Ramsgatetocht, jaarlijks uitstapje met een schip uit de bruine vloot. En een eigen rubriek 'Lang Gelee' in ons blad Zeezeilen, en/of op onze site.

Die ideeën leidden tot een aantal concrete activiteiten. Een bezoek in mei 2018 aan de historische haven van Zierikzee met 16 deelnemers. In november 2018 een bezoek aan 2 molens in de regio Weert (molens hebben zeilen) met 21 deelnemers. In februari 2019 een vaarexcursie naar het Offshore Windmolenpark Egmond aan Zee met ruim 60 deelnemers. En er staan nieuwe activiteiten op de rol.

Maar dan de statuten. Want waarom zou je als vereniging oud leden, afscheid genomen van PZV, nog faciliteren en mag het nog wat kosten? Want je kan toch gewoon lid blijven voor een paar tientjes? Toch is het verrekke leuk om oude schoolkameraden of oude collega's nog eens te ontmoeten. Ach formeel niet zo lekker, maar so what?

En zo heeft 'Lang Gelee' een plaats gekregen; een plaats die het verdient. Want als je je roots en jonge loten niet goed verzorgt bouw je niet aan een solide toekomst. 'Lang Gelee': een initiatief om oudere leden, maar niet daartoe beperkt, bij de vereniging betrokken te houden met nautisch gerelateerde activiteiten.





Yvonne Verschuren en
Dico van Ooijen

Een kwestie van aanpassen

Klussen, kommer en kwel en genieten

Wij leven alweer zo'n 12 jaar aan boord van eerst de Puff en later 'Puff the Magic Dragon' in de Middellandse Zee. In de winter bezoeken we familie en vrienden.

Ons plan was om de zomer in Kroatië door te brengen. Maar het leven vraagt soms om aanpassen...

Klussen

Begin april gaat Dico alleen naar Preveza waar de boot met zijn nieuwe Coppercoat al op ons wacht. Zonder Yvonne heeft hij de ruimte om de motorsteunen te vervangen en een nieuwe schroefasafdichting te plaatsen. Een autokrik maakt de job iets makkelijker. Als Yvonne aankomt hebben we nog week om de boot vaarklaar te maken. Het uitlijnen van de motor kost veel tijd, en moet in het water worden gecontroleerd, want dit komt nogal precies.

Malheur

Dan besluit onze nog geen 3-jaar-oude koelkast dat hij niet meer hoeft te werken en springt de warmwaterslang van de boiler. Dico repareert de slang provisorisch; andere werkzaamheden vragen om voorrang. Bij het wis-



selen van het waterfilter slaat de nog geen jaar oude drinkwaterpomp op tilt, dus we bestellen een nieuwe pomp in Duitsland. Tot onze verbazing komt de oude pomp weer spontaan tot leven. Voorlopig kunnen we vooruit en de 'reserve' is onderweg.

Foutje

We zijn blij dat we eind april weer drijven na al die maanden op de kant. Als we naar onze ankerplek varen geeft de dieptemeter rare dieptes aan. Het lijkt wel of de hele baai van Preveza is uitgebaggerd. Ze zijn de tape op de dieptemeter vergeten weg te halen en de Coppercoat houdt de 'plink' tegen. Het zit te diep onderwater om daar nu wat aan te doen.

De volgende dagen is Dico druk met het uitlijnen van de motor. Ook zet hij de fishfinder op het display van de dieptemeter. Een prima alternatief, zolang de andere sensor niet werkt.

We besluiten naar Vonitsa te zeilen, verderop in de baai. Bij het hijsen blijft echter een leuver hangen met als re-

sultaat een scheur in het grootzeil. De hele zondag is Dico bezig met herstellen maar het resultaat mag er zijn. De zeilmaker had het niet beter gedaan!

Dan volgt een buitengewoon onrustige nacht met harde windstoten en weinig slaap. Als we ankerop willen weigert tot onze verbazing de ankerlier. De motor van de ankerlier hebben we vorig seizoen vervangen dus dit mag helemaal niet gebeuren. Het lijkt wel of alles, wat we de laatste 3 jaar gekocht hebben, ermee ophoudt. Zelfs Dico's 2 maanden oude Ipad begeeft het.

Better safe than sorry

Als eerste duikt Dico het ankerluik in. Hij past er nog steeds in, zelfs met nieuwe heupen. Hij haalt de motor uit elkaar en ontdekt dat de koolborstels helemaal op zijn. Zo nieuw was de motor, die we vorig seizoen in Engeland bestelden, dus niet. Zie maar verhaal te halen... Gelukkig hebben we de oude motor nog. Dico haalt daar de koolborstels uit. Na 2 dagen werkt de ankerlier weer maar met veel te weinig kracht. We vinden een automonteur die op

zoek gaat naar de juiste koolborstels. Zonder koeling is het een beetje behelpen aan boord. Binnen is het overdag tussen de 23 en 29 graden, dan houd je niet veel goed. We varen naar Levkas, de monteur vraagt om de koelkast weer aan te zetten. En ... hij doet het. Een wonderbaarlijke genezing!

We vinden de juiste koolborstels tweedehands in Engeland. Ook de automonteur kan koolborstels leveren. Het zijn niet de juiste qua hardheid en formaat maar beter mee verleggen dan om verleggen.... Met een reserve filter/droger voor de koelkast, een reserve drinkwaterpomp en een vervangende Ipad kunnen we eind mei eindelijk richting Kroatië.

Valse start II

Althans, dat denken we. Na de eerste dag - we liggen inmiddels vlakbij Corfu - houdt de koelkast het weer voor gezien. Dico zet het reserveonderdeel erin maar helaas... Dat wordt weer snel gehaktballen bakken & kipfilets bereiden en terug naar Levkas om te wachten op de monteur. In de tussentijd gaan we tevergeefs op zoek naar een nieuwe ankerketting en demonteert Dico weer eens de ankerlier boven- en onderdeks. Er komt een nieuw lager in en alles wordt goed in het vet gezet. Dit betekent weer tig-keer het ankerluik in en uit kruipen. Niet echt een feestje. Op het dek lijnt hij de loop van de ankerketting beter uit.

Aap uit de mouw

De koelkastmonteur komt niet opdagen dus Dico duikt zelf maar in de gebruiksaanwijzing en op internet. Na het 'Harrypotteren' in het ankerluik kan hij nu de bakskist in waar de koelunit staat... Na lang zoeken komt de aap uit de mouw; de ventilator verbruikt meer stroom dan de 'control box' toelaat. Bij een computershop kopen we voor € 5,- een tweedehands ventilator (en voor de zekerheid een reserve) en klaar is Kees. De koelkast loopt gelijkmatiger dan ooit tevoren. Begin juli zijn we weer klaar voor vertrek.





Domme pech

Helaas, helaas het mag niet zo zijn. Op weg naar onze ankerplek lopen we op een rotsige ondiepte die niet op onze kaartplotter staat. We schrikken ons te pletter maar krijgen de boot er gelukkig snel af. Terug naar de Varko baai, waar we op een zandbodem kunnen ankeren en met een duikbril de boot kunnen inspecteren. Er zitten krassen op de kiel tot in de gelcoat en er is een hapje uit de voorkant van de kiel van zo'n 2 cm. Godzijdank hebben we een stevig schip en een vaste kiel! Daar gaat ons mooie onderwaterschip.

We varen direct terug naar Preveza waar we de volgende dag gelift worden. Op maandag komt de Coppercoatman de schade opnemen. Wij vinden dat de diepe krassen acuut gerepareerd moeten worden, de boot is tenslotte toch ons kindje. Hij snapt niet dat we hiervoor het water uit gegaan zijn. Dit had volgens hem makkelijk kunnen wachten tot november.

Ketting

Nu we toch enkele dagen op de kant staan, bestellen we 70 meter ankerketting en bijbehorende ankerkettingstopper bij SVB. Dico brengt alles in gereedheid op het dek, roest en vuil wordt uit de ankerbak verwijderd en Yvonne voorziet de ankerbak van een fris wit verfje.

De ankerketting wordt op Yvonne's verjaardag geleverd en in plaats van een etentje markeren we de ketting en monteert Dico de bijgeleverde ankerkettingstopper. Tot onze stomme verbazing is de stopper te krap waardoor de ketting er niet door kan. Het wordt een lange discussie met SVB. In hun beleving past de stopper wél als we het klepje er maar op monteren. Nu hebben wij nog nooit gehoord van staal dat 2 mm wijkt als er een klepje op gelegd wordt. Op onze klachtenbrief is nooit enige reactie gekomen.

Aanpassen

Op vrijdag 13 juli, hoe kunnen we deze datum uitkiezen, gaan we zónder ankerkettingstopper weer te water en varen naar de Varkobaai met zijn kristalheldere water. We treffen er kennissen uit Ragusa en genieten van een gezamenlijke bbq. Daar breekt Dico een kies, dat wordt dus het volgende project.

We besluiten af te zien van ons plan om naar Kroatië te varen en blijven de rest van het seizoen in de Ionian. We scharrelen van baaitje naar baaitje en komen regelmatig oude vrienden en bekenden tegen. Intussen past Dico onze oude ankerkettingstopper aan en bezoekt diverse keren de tandarts. Na 10 augustus zijn we vrij om verder weg te zwerven.

Eindelijk echt zeilen

De tweede week van september nemen we afscheid van de Ionian en zetten koers naar Corfu, Erikoussa en Othonoi. Van daaruit steken we over naar St. Maria di Leuca aan de Italiaanse kust, op weg naar onze winterplaats Roccella Ionica.

Bij Gallipoli besluiten we om direct over te steken naar Crotona. Er wordt 20 knopen wind afnemend naar 10 voorspeld. Nu tellen we er altijd nog 5 knopen wind voor de werkelijkheid bij, maar we krijgen 25 tot 30 knopen bakstagwind. Eenmaal krijgen we een golf in de kuip maar met alle loosgaten is die ook weer zo leeg. In een recordtempo met dubbel gereefd grootzeil en een rif in het fok zeilen we de 70 mijl in een dikke 8,5 uur!

Het is een spectaculaire tocht met 3 á 4 meter hoge golven en we sturen alles op de hand. Zelfs Dico, die niet van harde wind en zelf sturen houdt, geniet ervan.

Toch niet?

We gaan de haven in om de boot en onszelf zoutvrij te maken en een hapje te gaan eten. Als we moe maar voldaan terugkomen aan boord wacht ons een onwelkome verrassing. De slang bij de boiler is gesprongen en de hele watertank, zo'n 600 liter, zit in de bilge. We zetten de drinkwaterpomp af en duiken ons bed in. Morgen zien we wel verder.

's Ochtends kruien we de hele achterkajuit leeg: spinaker, gena, buitenboordmotor, kussens voor buiten, dekbedden... Het matras en de pilotboeken daaronder zijn nat. Gelukkig is het zoet water en schijnt de zon. We leggen matras en boeken in de kuip in het zonnetje. Dico repareert de slang en dan kan er weer druk op het watersysteem en kruien we de achterkajuit weer vol. Dico droogt de boeken verder met de haardroger en klemt ze tussen hout om ze weer een beetje in model te krijgen.

Op tijd vertrekken

Later in de week komt er slecht weer dus we besluiten te gaan. We verwachten te moeten motorsailen, maar dat is dan maar zo. Van Crotona naar Roccella Ionica is 65 mijl en om 6.30 gooien we los voor de laatste zeiltocht van dit seizoen. We willen met licht aankomen, want voor Roccella liggen zandbanken en de ingang kan gevaarlijk zijn.

Het wordt een uitdagende tocht. De wind trekt aan naar 25 -

30 knopen schijnbare wind, de zee is heel onrustig. In het begin gaan de buien achter- of voorlangs maar zo'n 10 mijl voor Roccella komen we in een hevig onweer terecht. De windmeter loopt op naar 39 knopen schijnbare wind, de golven bouwen op naar zo'n 5 meter. De zee is wit van schuim. We vragen ons af hoe we in hemelsnaam verantwoord de haven van Roccella kunnen binnenlopen. De invaart is niet erg diep en de golven zullen er breken.

De goden zijn met ons

4 mijl voor de haven neemt de wind plotseling af tot 10-12 knopen en draait 180 graden. Hij komt nu van land, de goden zijn met ons! We roepen de haven op die zegt dat we het midden van de vaargeul moeten aanhouden. Dico houdt de boot zo'n 50 meter van de pier en op een breker surft de boot met een bloedgang naar de haveningang. Eenmaal tussen de pieren is het rustig, we zijn op onze winterbestemming aangekomen.

Het is een bijzonder zeilseizoen geweest door alle pech, maar we hebben ook genoten van het rommelen van baaitje naar baaitje. Iedereen heeft wel eens een jaar waar het allemaal niet zo mee zit. Daarbij is het goed te bedenken dat wij slechts spreken van technische zaken, die allemaal op te lossen zijn. Niet altijd leuk, soms met krasjes op de ziel, maar we blijven 'spekkopers'.





Sander van Eijkern



Bericht van de activiteitencommissaris

Voor degenen die de vooruitblik op de activiteiten tijdens de Najaars-ALV hebben gemist volgt hieronder een beknopt overzicht van de plannen tot nu toe voor ons 40-jarig Lustrumjaar 2020. Waar mogelijk kleden we de activiteiten in het kader van ons lustrumjaar extra feestelijk aan!

- 12 januari: nieuwjaarsreceptie met 'live' muziek
- 14 februari: Culinair Maritiem met wijnproeverij
- 29 februari: excursie zeesluis IJmuiden
- 23 april: voorbespreking Ramsgatetocht
- 2 en 3 mei: Inslingerweekend
- 16 t/m 24 mei: Ramsgatetocht
- 3 juni: terugkomavond Ramsgatetocht
- 19 en 20 september: LUSTRUM!!!

Verder worden op het ogenblik gepland voor het voorjaar:

- Training op het water: manoeuvreren op de motor
- IJsselmeertocht naar Stavoren met whiskyproeverij.

Het is onze ambitie om weer wat meer aandacht te schenken aan opleiding/training en goede ideeën die in een duidelijke behoefte van de leden voorzien zijn zeer welkom (je loopt natuurlijk wel het risico meteen tot projectleider te worden gepromoveerd).

Tot slot: je kunt je nu al opgeven voor het LUSTRUM en hoe eerder we weten hoeveel leden we mogen verwachten hoe beter de lustrumcommissie haar werk kan doen.



Nieuwe leden

Als nieuw lid van de PZV is het de gewoonte om jezelf te introduceren heb ik begrepen, en dat is eigenlijk wel zo aardig. Bij dezen dus, ik ben Harm Uuldriks en geboren 17 juni 1946. Ik ben pas op mijn 38e levensjaar begonnen met zeilen op het Brielse Meer en het is echt mijn hobby geworden. Dat was nog in de tijd dat een tocht naar Oostende een avontuur was (met je Kolibri 560/ Etap 22/ ...) en een oversteek naar de UK zo ongeveer een natte droom.



Harm Uuldriks

Na de nodige cursussen gevolgd te hebben, heb ik een aantal keren op eigen kiel de oversteek gemaakt met diverse schepen tussen de 25 en 42 ft. Intussen was een trimaran ooit ons eigendom en ben ik in 2013 van Madeira naar Amsterdam gezeld met een tussenstop in Lissabon.

Ik ben via mijn zeilmaat Kees Bignell in aanraking gekomen met de PZV. In 2018 was mijn eerste (vochtige) PZV tocht, vanuit Stellendam buitenom via IJmuiden naar Hoorn voor het Markerwadden treffen. Leuke sfeer, aardige mensen, dus toen Kees enthousiast vertelde over de jaarlijkse Ramsgatetocht was ik meer dan bereid om als opstapper op de Vegados daaraan mee te doen. Wat ik niet helemaal begrepen had was dat je, binnen de PZV als je de eerste keer met de Ramsgate tocht op stap gaat, je als een 'zeuntje' gekwalificeerd wordt

en dus een toneelstukje op dient te voeren in de UK. Gelukkig was ik niet het enige zeuntje en hebben we met 13 andere zeuntjes de oudere leden geprobeerd te amuseren. Ik heb een hele leuke herinnering aan deze tocht.

In het najaar 2018 was er een PZV-treffen in ons thuiswater, het Haringvliet, en in ons enthousiasme voeren we de giek in tweeën maar wederom, leuke mensen, aardige sfeer, kortom: PZV - prima.

Door omstandigheden nam de Vegados dit jaar niet deel aan de Ramsgatetocht. Toen ik Annemieke vroeg of ik wel mee zou mogen met de Ramsgatetocht was het keiharde bericht dat ik dan wel lid diende te worden en dat heb ik dan maar gedaan. Ik ben benieuwd op welk schip ik een volgende keer ingedeeld word.



Koop nu je touwwerk online met 10% korting voor PZV leden



Groot assortiment kwaliteitslijnen
 Snelle levering en gratis boven 50 euro
 Deskundig advies met onze lijnenwijzer
 Laagste prijsgarantie
 Exclusief: ontwerp je eigen lijn

PZV kortingscode is "PZV461450"

020-4196412 info@lijnenspecialist.nl

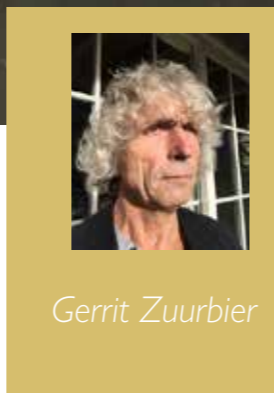


VAKMANSCHAP
 ONTMOET
 TECHNOLOGIE

Kom langs en laat u overtuigen hoe wij de beste zeilen voor u en uw boot maken.

Brieltjenspolde 24 - 4921 PJ Made
 0162 68 23 16 - www.insails.com





Gerrit Zuurbier

Weekendje Vlieland met grote gevolgen

Zondag 23 juni om 10:30 uur vertrekken we met mijn boot - een Xp 38 - vanuit mijn thuishaven Medemblik. Het is een mooie zeildag met een maximum van ca. 15 knopen wind.

Pech in de Boontjes

Mede door het mooie weer is het enorm druk bij de sluis van Kornwerderzand. Het lijkt wel of iedereen onderweg is naar de Waddeneilanden. Eenmaal door de sluis richting Harlingen is het erg hoog aan de wind varen dus ik besluit om te gaan motorzeilen om toch de snelheid erin te houden. Ik wil toch een beetje op tijd in Vlieland aankomen. Tussen Kornwerderzand en Harlingen ter hoogte van Boontjes zakt ineens het toerental van de motor en ontstaat er een enorme onbalans in de aandrijving. Alles staat hevig te schudden waarop ik direct reageer door de motor in zijn vrij te zetten. Er moet iets in de schroef zijn beland, is mijn conclusie. Door de motor voorzichtig een paar keer in zijn achteruit te zetten hoop ik het probleem te kunnen oplossen, hetgeen in eerste instantie ook voor een groot deel lijkt te zijn gelukt. Vanaf dat moment volbrengen we de trip naar Vlieland zeilend. Bij het aanlopen van de haven heb ik toch echt de motor weer nodig om binnen te komen, hetgeen met een laag toerental prima lukt. Aankomst Vlieland 18:45 uur.

Worteldoek in schroef

De volgende morgen probeer ik via de havenmeester een duiker te regelen, echter deze is via het beschikbare mobiele nummer niet bereikbaar. Dus besluit ik om maar weer terug te varen naar de thuishaven daar de wind gunstig is en ik het probleem zo spoedig mogelijk opgelost wil zien. Tijdens deze trip ondervind ik alleen bij het verlaten van de sluis in Kornwerderzand wat problemen daar ik bijna geen voorwaartse stuwung heb bij het verlaten van de sluis.

Na aankomst in Medemblik maak ik met MYS jacht service een afspraak voor 27 juni 2019 om de boot voor inspectie uit het water te halen. Eenmaal boven water is direct duidelijk dat er een enorm stuk worteldoek, zeer waarschijnlijk afkomstig van de werkzaamheden aan de Afsluitdijk, in de schroef zit. Dit kan redelijk eenvoudig worden verwijderd maar er is wel degelijk schade ontstaan.

De saildrive heeft zodanig liggen schudden door de onbalans dat de afschermplaat rond de saildrive in zijn geheel is verdwenen. Verder blijkt de Gori klapschroef zowel in radiale als in axiale richting speling/ruimte te hebben. De klapschroef

is elektrisch geïsoleerd ten opzichte van de saildrive as. De isolatielaag in de schroef is beschadigd geraakt met als gevolg de genoemde speling/ruimte.

Grotere schade

Inmiddels heb ik de verzekering al geïnformeerd omtrent dit voorval en met hen de afspraak gemaakt dat MYS een offerte van de reparatie zal maken. Het offertebedrag wordt ruim € 2.100,- want de klapschroef moet worden vervangen omdat reparatie niet mogelijk is. Na goedkeuring van de verzekering kan er dus gestart worden met de reparatie waarbij al snel blijkt dat er meer moet zijn beschadigd. De demperplaat tussen de motor en de saildrive is ook beschadigd en om deze reden wordt ook de saildrive zelf gedemonteerd.

Dit betekent dat de kosten van de reparatie flink hoger zullen worden dan eerder begroot. Dus de verzekering geïnformeerd. Met als gevolg dat we alvorens verder te kunnen een

expert op bezoek krijgen om de zaak verder te beoordelen. Inmiddels heeft MYS al eens opgemerkt dat we er mogelijk op aan moeten sturen om de gehele saildrive te vervangen. Echter op dat moment hebben zij geen vergelijking gemaakt tussen het vervangen van, of repareren van de saildrive.

Verzekering coulant

Met de schade-expert wordt uiteindelijk overeengekomen dat naast de klapschroef dus ook de demperplaat en de saildrive as inclusief lagers vervangen dienen te worden, waardoor het totale schadebedrag uitkomt op ca. € 7.300,-. Substantieel meer dus dan het eerder begrote bedrag. Maar gelukkig kan de reparatie nu worden ingepland. Alhoewel eerst de benodigde onderdelen nog even moeten worden besteld. Al snel wordt duidelijk dat de saildrive as niet meer of althans niet meer op korte termijn leverbaar is. Oorzaak: een saildrive van type SD50 is door Yanmar uit de markt gehaald wegens kwaliteitsproblemen.





van de redactie

Nieuwe saildrive?

Nu komt dus de vraag aan de orde, gaan we mogelijk enkele maanden wachten op de benodigde onderdelen, met als resultaat dan een gereviseerde saildrive met kwaliteitsproblemen of gaan we de saildrive vervangen. De nieuwe saildrive zal dan van het type SD60 zijn, de opvolger van de SD50.

Die keuze is niet heel moeilijk als blijkt dat de totale reparatie indien wordt gekozen voor een nieuwe saildrive 'slechts' ca. € 900,— meer zal gaan kosten. Ik krijg er tenslotte een nieuwe en betere aandrijving voor terug.

Er moet toch wel even worden vermeld dat men in een eerder stadium had moeten weten wat de levertijd van de saildrive as zou zijn. Tevens had men eerder de vergelijking moeten maken tussen vervangen en repareren.

Ik kan nu niet meer terug naar de verzekering met de uiteindelijk gemaakte keuze, met als gevolg dat deze meerkosten dus voor mijn eigen rekening komen.

Inbouwen

Het inbouwen van de nieuwe Saildrive Yanmar type SD60 kan beginnen na levering. De levertijd van de nieuwe saildrive + ombouwkit bedraagt ca. 1 week. De ombouwkit bestaat uit een interface flens waarmee het afwijkende gatenpatroon voor bevestiging aan de romp wordt gecompenseerd. Het gevolg daarvan is wel dat de saildrive in zijn geheel dus ca. 12mm (dikte van de flens) hoger komt te zitten. Dit betekent dat de motorfundatie met dezelfde afstand moet worden opgehoogd, hetgeen gedaan kan worden met de meegeleverde vulplaten. De montage van het geheel verloopt vlot, er moet alleen middels zaagwerk wat ruimte gecreëerd worden ter hoogte van de demper onder de saildrive. Het ophogen van de motorfundatie middels de meegeleverde vulplaten laat men bewust achterwege. Zelf plaats ik de afschermplaat

rond de saildrive doorvoer in de romp en werk de antifouling weer bij, waarna de boot eindelijk, 24 juli 2019, weer het water in kan.

Proefvaren: trillingen

Bij het proefvaren op de motor blijkt dat er meer trillingen van de aandrijving dan voorheen voelbaar zijn in de boot, de oorzaak hiervan is onduidelijk. In overleg met MYS besluiten we om te kijken of er middels metingen te achterhalen is wat de oorzaak is van de trillingen. Daarnaast neem ik zelf contact op met X-yachts Holland of een dergelijk probleem na ombouw van een SD50 naar een SD60 bij hen bekend is. Ik krijg te horen dat zij enkele jaren terug ook een dergelijk probleem zijn tegengekomen. De oplossing zou zijn het monteren van een ander type demper onder de saildrive. Deze info speel ik door naar MYS en zij monteren na contact te hebben opgenomen met Yanmar een vervangende demper onder de saildrive. Voor deze actie moet uiteindelijk op 29 juli 2019 de boot weer uit en weer in het water.

De vraag die dan bij mij opkomt is, hoe kan het zijn dat met zo'n ombouwkit niet de juiste demper wordt meegeleverd. Als argument hoorde ik later dat ze dit probleem alleen tegenkwamen bij lichte en zeer stijve boten.

Eind goed....bijna!

Wederom proefvaren en ik constateer dat er een enorme verbetering is opgetreden zodanig zelfs dat je zou kunnen zeggen dat het is opgelost. Wat nu volgens mij nog rest is een trillende stuurkolom door schroefwater. Doordat men de motorfundatie niet heeft uitgevuld hebben we nu de situatie dat de motor + saildrive iets voorover hangt met als gevolg dat er meer schroefwater tegen het roer aankomt. In overleg met MYS heb ik besloten dat de meegeleverde vulplaten alsnog worden gemonteerd. Dit staat ingepland voor 12 november 2019. Het resultaat hiervan is dus nog niet bekend.

Pech onderweg

Kent u een handig mannetje?

Iedere bootbezitter heeft (al dan niet in de thuishaven) zo zijn eigen adresjes. Maar ook in vreemde wateren kun je ineens met stukken komen te zitten. Tijdens al onze omzwervingen moeten we als club zo de nodige ervaring met 'handige mannetjes in den vreemde' hebben opgedaan.

Hoog tijd om die ervaring te delen! Sowieso blijven we natuurlijk geïnteresseerd in jullie leerzame lessen. Heb je een goed verhaal, of een slimme oplossing: meld het ons!

Database

Als je door pech overvallen bent, is een goede aanbeveling goud waard. We willen een database aanleggen met monteurs, experts en werfjes die we elkaar kunnen aanbevelen. In een volgend nummer van Zeezeilen willen we die als uitneembare centerfold afdrucken, handig voor aan boord.

Ken jij een handig mannetje, of heb je een adresje dat je graag bij anderen aanbeveelt? Laat het ons weten: redactie@pzv-zeezeilen.nl met onderwerp 'handige mannetjes' en vermeld verder (voor zover bekend):

Naam bedrijf / monteur:

Haven:

Land / Regio:

Telefoonnummer:

Website:

Gespecialiseerd in:

Aanbevolen door:

Toevoeging:



Rolien Lucassen

Hoeveel bagage neem ik mee?

Op BNR hoorde ik een paar jaar geleden een interview met Marit Bouwmeester, vlak voordat ze deelnam aan de Olympische Spelen in Rio de Janeiro (2016), waar ze later een gouden medaille won in de Laser-radiaal klasse. In dat interview vertelde ze dat ze al maanden op locatie was om te trainen zodat ze het water en de lokale omstandigheden leerde kennen. Op de vraag waarom ze dat deed, was haar antwoord: 'Omdat zeilen een ervaringssport is'. En dat ervaar ik zelf inmiddels ook zo.

Waar ik 'vroeger' van mening was dat ik alles al moest weten, voordat ik mezelf een zeiler kon noemen, besef ik nu dat ik niet alles kan weten en ik al doende leer. Tijdens iedere trip, tocht en manoeuvre leer ik weer meer. Ik leer dingen over het gedrag van de boot, het vaarwater, het weer, het trimmen van de zeilen, de navigatie op stromend water, de techniek en, de belangrijkste factor, de bemensing. Voor mij is zeilen in essentie: zicht krijgen op al deze variabelen en hierin een hopelijk verstandige afweging maken. Wat kunnen wij wel en wat ook niet. En iedere keer stop ik weer wat in mijn rugzak vol met zeilbagage.

Het meeste heb ik geleerd van vele ervaren en minder ervaren mensen die onze vereniging rijk is. En dat maakt onze vereniging zo'n mooi instituut, waar iedereen van elkaar kan leren en iedereen bereid is een ander iets uit te leggen. Heel waardevol en hierbij dan ook dank aan alle zeilers die mijn zeilervaring hebben verrijkt. Ik hoop dat ik in dit artikel en in de komende jaren iets van mijn (beperkte) kennis kan overdragen op anderen, zodat ook zij weer een duit in hun rugzak kunnen doen.



Basiskennis van het zeilen

Als kind heb ik leren zeilen van mijn ouders. Mijn vader, nog steeds lid van de PZV en één van de 'oude rotten' die onze vereniging rijk is, had eerst een Friendship 28 en later een Friendship 35, beide genaamd de Bloaser. In die context heb ik het gevoel voor het zeilen meegekregen. Ik voel aan mijn 'kont' of een boot loopt, als ik achter het roer of in het gangboord zit. Maar ik kon het nog niet uitleggen en nu soms nog niet. Het is, zeker als je op verschillende type boten vaart, vaak uitproberen en spelen met vallen, schoten en lei-ogen, om de boot goed te laten lopen.

Ik heb zelf nooit in kleine open boten gevaren. Ik ben meteen begonnen met het 'grote' werk, maar ik ben ervan overtuigd dat je in een open boot een heel goede basis kunt leggen voor het zeilen. Het is heel direct en de context

is wat beperkter dan zeezeilen met een kajuitjacht. En dat wordt volgens mij ook bedoeld met de basiskennis van het zeilen die je als lid van de PZV graag wilt hebben. Naast natuurlijk een flinke portie enthousiasme en goede zin!

Navigeren doe je vooral buiten!

In 1999 ging ik, na een lange puberale zeilstop, voor de eerste keer mee met de Ramsgatetocht. Toen ik aan boord stapte dacht ik alles al te weten, maar wist van toeten nog 'blaasen', bleek later. Na een aantal tochten bij mijn vader aan boord, ben ik als navigator aan boord gestapt bij Alphons Drübers op zijn Mariken. Maar ik heb toch geworsteld met de navigatie! Dat had Alphons, die buiten gezellig zat te borrelen met die andere Alphons (Navarro) en een aantal anderen, wel in de gaten, maar die liet me lekker in mijn sop gaar

koken. Want om hulp vragen dorste ik niet, ik wist tenslotte toch alles? Uiteindelijk heeft hij me geholpen, maar echt begrijpen deed ik het nog niet.

Dat bleek wel toen ik het jaar daarop als schipper meeding op de Bloaser, met een net zo fanatieke navigator. Een groot deel van de vloot is dat jaar niet overgestoken naar Engeland en heeft koers gezet naar Antwerpen. Uitgedaagd door een zeer ervaren zeilster binnen onze vereniging, hebben we toen getracht, via een ondiepe geul, een stuk van de Westerschelde af te snijden. De navigator binnen hield de positie in de kaart bij (plotters of tablets waren er toen nog niet, althans niet bij ons aan boord) en ik volgde buiten de aanwijzingen op. Doordat ik echter de situatie niet goed voor ogen had, kon ik me buiten niet goed oriënteren en was ik afhankelijk van iemand die binnen, op papier, aan





het navigeren was. Althans, zo is mijn belevenis van die dag. En, u raadt het al, we liepen vast. Ondanks onze beperkte diepgang van 1,10 meter, kwamen we niet of niet tijdig aan de overzijde en ging de vloot ons voorbij. Als gevolg daarvan haalden we de schutting niet en hebben we minstens een uur (voor het gevoel twee) met harde westenwind de volgende schutting moeten afwachten. We werden door de vloot wel met alle egards en toeters in de jachthaven van Antwerpen (het Willemdok) ontvangen.

Soms moet je gas geven...

Ik sta nog steeds graag achter het roer en kan goed manoeuvreren, hoewel ook op dat gebied nog veel te leren is. Met name het manoeuvreren met behulp van hulplijnen, dat wil ik nog beter leren beheersen.

Tijdens mijn eerste Ramsgatetocht, bij aankomst in Ramsgate, lag de lange steiger al behoorlijk vol met PZV-schepen. We moesten een draai maken, waarom weet ik niet meer precies. Door de stroming dreigde we de Marot van Frans Jansen te raken, ik zie de blauwe romp nog op mij afkomen. Door een flinke stoot gas te geven, op aanraden van mijn vader, draaiden we sneller en maakten we een harde draai over bakboord, rakelings met onze punt langs zijn boeg, om vervolgens keurig af te meren. Een aantal mensen maakte mij complimenten, maar ik was niet degene die gezorgd had voor een goede afloop. Hooguit had ik voldoende lef om een dergelijke actie uit te voeren, waardoor dit voor mij zeker

niet als succes werd gevoeld, hooguit plaatsvervangende trots. Op mijn latere tochten heb ik de zaken heel anders aangepakt. Door vooraf goed te bedenken welke situatie(s) zich kunnen voordoen en de manoeuvre goed door te spreken met de bemanning (of afstemming te zoeken met de schipper), zijn manoeuvres altijd goed afgelopen. Vooral die keer dat ik met Anke, na een lange en zware tocht van Boulogne naar de Roompot, eindelijk bij de Roompotsluis arriveerden. In eerste instantie opgelucht dat we er waren, maar daarna bedenken hoe je, na zo'n zware tocht, afmeert aan een enkele steiger achter een aantal meerpalen met windkracht 7 tot 8 op de kont. We hebben wel drie rondes gevaren voordat we wisten hoe we het gingen aanpakken. Totdat we zagen dat de sluis opening. Voor het inkomende vissersschip, zijn we de sluis ingedoken en we spraken af: 'Wat er ook gebeurt, de achterlijn moet vast!' Zo gezegd, zo gedaan. Door een goede samenwerking, hebben we die spannende en avontuurlijke tocht tot een goed einde kunnen brengen. Chapeau voor ons beiden!

Toevoeging: Overigens kan Anke er ook wat van: toen wij voor onze eerste gezamenlijke tocht van 300 NM naar Mandal (Noorwegen) vertrokken vanuit Oudeschild (Texel), opperde ze om na anderhalf uur de motor bij te zetten. Net toen we zo lekker aan het zeilen waren (kruisend in het Marsdiep richting het Molengat). Ik was zeer verbaasd en gaf aan lekker te willen blijven zeilen. Na



een half uur besloot Anke toch de motor te starten, aangezien we voor geen meter opschoten (sterke tegenstroom) en de stroming in het Molengat zou gaan kenteren, waardoor we nog langer over het begin stuk zouden doen. En om 300 NM al met een achterstand te beginnen, da's niet fijn. Dus Chapeau! voor Anke, een zeer terecht besluit, ik zal het nooit vergeten én ervan leren.

Van iedereen kun je leren

Ik heb tochten gemaakt met Jacqueline en Wim en een wedstrijd gevaren met een damesteam naar La Rochelle. Ik heb vele zomervakanties aan boord van

verschillende boten doorgebracht. Ik ben als schipper op de Ramsgatetocht mee geweest en de laatste jaren heb ik prachtige tochten gemaakt met Anke en haar Westervaart. En in de winter zeil ik wedstrijden met Willem Sederel (nieuw lid) en een aantal PZV-ers, aan boord van de Catxalot. Of je nu vaart met meer of minder ervaren zeilers, van iedereen kun je leren. Iedereen heeft een ander perspectief, een andere focus, andere zeilbagage. Het leuke is om met en van elkaar te leren.

En een tip voor minder ervaren zeilers; als je een schroefje of boutje op het dek

of in de kuip vindt. Gooi het dan niet klakkeloos overboord, maar geef het aan de schipper en vraag je samen af waar het vandaan zou kunnen komen. Je wilt tenslotte niet dat er wat naar beneden komt zetten... ;-)

Als je interesse hebt in een gezellige avond, waarin we nog meer zeilkennis en -ervaring met elkaar uitwisselen, laat dit dan weten. Dan zorg ik voor een leuke setting waarin dit kan plaatshebben. Graag een reactie voor 1 februari op het volgende mailadres:

rjluccassen@gmail.com.

De chimpansee doet niet meer mee
Waarom doet de chimpansee niet meer mee
De chimpansee is ziek van de zee
Er gaat zoveel water in de zee
meent de chimpansee
Leve de PZV
(vrij naar Paul van Ostaijen)



Joep Vermeulen

The old man and the sea

Hoe is het eigenlijk begonnen? Hoe raak je verzeild bij de PZV?

Ik lag al goed op koers: een eigen bootje van 18 voet – destijds al een hele boot –, toen buurman Frans Janssen me probeerde over te halen bij de club te komen.

Bij al die techneuten van Philips? Dat past mij toch helemaal niet. Het bleek dat er van buitenaf heel wat zeilers lid waren geworden. Geen goed excuus meer om geen lid te worden. Graag wilde ik eens de zee op. Dacht over grote tochten, het ontdekken van voor mij onbekende kusten. Mijn toenmalige vrouw had het niet zo op met dat grote lege water. Zeilen is heerlijk, maar de kust moet wel dichtbij zijn. Na mijn scheiding was deze voorwaarde niet meer van kracht. Toch maar eens de stap wagen? Toen ik mijn huidige boot, een Feeling 720 had gekocht, was ik klaar voor de zee. Co de Heus haalde mij uiteindelijk over. Ik werd lid.

Zeeziekte

Nieuwsgierig en een beetje argwanend. De eerste Ramsgate samen met Bart Lagerweij, Jan Thieme en Harmke Timmermans naar de Alde en de Ore. De overtocht heen een makkie, maar terug was het andere koek. Ondanks de pillen van Louis ben ik verschrikkelijk ziek geworden. De zee is niets voor mij. Maar ik laat me toch niet kennen! Het zit tussen je oren. Als opstapper heb je de uiteindelijke verantwoording niet, op de eigen boot wel. Het zit toch niet helemaal tussen de oren, want ook op mijn eigen boot word ik ziek, maar omdat ik daar geen erg lange tochten mee maak, is het leed te overzien. In totaal zestien keer ben ik overgestoken, vier keer met mijn eigen boot, in vergelijking met de PZV vloot, een bootje.

Redacteur met hart en ziel

Al direct was ik geïnteresseerd in het redactiewerk van Zeezeilen en voordat Piet Lucassen er mee wilde stoppen,

heeft hij me ingewerkt in het Adobe programma InDesign. Wat een klus. Toen de redactie een poosje later op zijn gat lag, stond ik er alleen voor. Het blad moest er komen. Met een probeerversie van InDesign en verschillende ritten naar Boonen in de Bels is het er uiteindelijk van gekomen. Zij het dat de laatste advertentiepagina niet die kwaliteit had die gewent was. Om 00.05 uur was mijn probeerversie vijf minuten verlopen en kon ik niets meer. Balen.

Nieuwe koers

Toen later Nynke als vormgeefster naast mij en ik later naast haar werd aangetrokken, kon het werk verdeeld worden. Zij de vormgeving en ik de teksten. Het werkte goed. Ik kon mijn ei kwijt in de artikelen en hield nog de verantwoording als laatste corrector. Met de komst van nieuwe redactieleden, met ieder hun eigen rol, veranderde mijn taak in de redactie en voelde ik me niet meer zo op mijn plaats. Wat dan te doen? Ik ben uit de redactie gestapt omdat ik niet wilde dat mijn negatieve gevoelens over de gang van zaken de anderen zouden beïnvloeden. Na al die tijd was het misschien ook wel goed. Ik beschouwde Zeezeilen zo'n beetje als mijn blad. Super trots.

Vaarwel

De zee heb ik al vaarwel gezegd. En nu ook de PZV. De afstand Harderwijk – Eindhoven is wel groot om veelvuldig de avonden te bezoeken. Ramsgate is er voor mij niet meer bij. Er blijft weinig over. Een nieuwe levensfase is ingegaan door mijn huwelijk met Hanny.

Wat bindt ons nog? Nou...mooie herinneringen aan bevlogen gezellige mensen, enthousiaste vrijwilligers, deskundigheid op zeilgebied, spannende tochten. Wij hebben een fijne tijd gehad bij de PZV.

Jullie allen behouden vaart



ZEEZEILVERENIGING
voor schippers & opstappers
www.pzv-zeezeilen.nl



ZEEZEILVERENIGING
voor schippers & opstappers
www.pzv-zeezeilen.nl

We bieden een scala aan activiteiten georganiseerd voor en door zeilers waarbij van elkaar leren, respect, gelijkwaardigheid en verantwoordelijkheid belangrijke waarden zijn. De kosten dragen we gezamenlijk, waarbij opstappers een kleine vergoeding per dag afdragen aan de schippers. Tegenover dit kooiengeld biedt de schipper een veilig schip en gezellige gastvrijheid.

PZV is een actieve zeezeilvereniging met toegevoegde waarde op inhoud (educatie), uitdaging en sociaal element. Hecht en laagdrempelig, maar niet vrijblijvend. Kleinschalig en bougrondisch, maar wel serieus gericht op zeevaardigheid en overdracht van kennis en ervaringen door samen met gelijkgestemden op pad te gaan.

PZV is overal en voor iedereen. Vanuit elke haven, met of zonder boot, geen verplicht (duur) cursusprogramma. PZV staat open voor jouw wensen en initiatieven en lokt je de haven uit: Zeilen op zee? Dat doe je met PZV!

Iets voor jou? Klik op www.pzv-zeezeilen.nl en laat je meeslepen....

ZEILEN OP ZEE?

Dat doe je met PZV!

Velen zullen het herkennen. Een passie voor zeilen, op je eigen boot of op een gehuurd schip, en je wilt een stapje verder. Je hoort de meest fantastische verhalen binnen je eigen thuishaven of leest ze in de media, en vraagt je af of je ook niet klaar bent voor grotere avonturen. Misschien vind je dat lastig met je eigen (beperkte) bemanning. Of je twijfelt of je boot dit wel aankan. Wellicht wil je eerst meer ervaring opdoen. Maar het avontuur lonkt.

Bij PZV Zeezeilvereniging herkennen we die hang naar avontuur en naar de zee. Zeevaardigheid en van elkaar leren staan centraal binnen onze gezellige, open en flexibele vereniging. Al bijna 35 jaar doen we niet anders. En we dagen jou uit om met ons nieuwe avonturen aan te gaan!

PZV Zeezeilvereniging is een vereniging voor schippers en opstappers met een passie voor zeezeilen. Het is een club van actieve en sportieve zeezeilers die zich richt op het vergroten en overdragen van nautische kennis en vaardigheden. Daarbij is veiligheid essentieel en saamhorigheid een vanzelfsprekende voorwaarde.

PZV-leden beschikken over de basiskennis en -vaardigheden van het zeilen en bouwen dit uit door zich voortdurend verder te ontwikkelen op alle deelgebieden van het zeezeilen. Dat doen we door het hele jaar door naast zeilactiviteiten ook cursussen, trainingen en lezingen te organiseren, gericht op het verhogen van de zeewaardigheid en het zeemanschap: manoeuvreren, navigeren, veiligheid, communicatie, techniek en (over)leven op zee. En, ook al ligt onze vloot verspreid over havens in Zeeland en aan het IJsselmeer, we verloochenen onze Brabantse roots (oorspronkelijk ontstaan vanuit Philips) niet: ons thuis-honk blijft de oergezellige Trafalgar Pub in Eindhoven, en die sfeer nemen we mee naar alle binnen- en buitenlandse havens die we tijdens onze activiteiten aandoen.



ZEEZEILVERENIGING
voor schippers & opstappers
www.pzv-zeezeilen.nl

Sfeer maken we overall



Samen op avontuur



Gezelligheid in de kuip

Schroefinspectie doe je samen



Schroefinspectie doe je samen



Gezelligheid in de kuip



Sfeer maken we overall



ZEEZEILVERENIGING
voor schippers & opstappers
www.pzv-zeezeilen.nl

nemen we mee naar alle binnen- en buitenlandse havens die we tijdens onze activiteiten aandoen.

PZV-leden beschikken over de basiskennis en -vaardigheden van het zeilen en bouwen dit uit door zich voortdurend verder te ontwikkelen op alle deelgebieden van het zeezeilen. Dat doen we door het hele jaar door naast zeilactiviteiten ook cursussen, trainingen en lezingen te organiseren, gericht op het verhogen van de zeewaardigheid en het zeemanschap: manoeuvreren, navigeren, veiligheid, communicatie, techniek en (over)leven op zee. En, ook al ligt onze vloot verspreid over havens in Zeeland en aan het IJsselmeer, we verloochenen onze Brabantse roots (oorspronkelijk ontstaan vanuit Philips) niet: ons thuis-honk blijft de oergezellige Trafalgar Pub in Eindhoven, en die sfeer nemen we mee naar alle binnen- en buitenlandse havens die we tijdens onze activiteiten aandoen.

PZV Zeezeilvereniging is een vereniging voor schippers en opstappers met een passie voor zeezeilen. Het is een club van actieve en sportieve zeezeilers die zich richt op het vergroten en overdragen van nautische kennis en vaardigheden. Daarbij is veiligheid essentieel en saamhorigheid een vanzelfsprekende voorwaarde.

PZV Zeezeilvereniging is een vereniging voor schippers en opstappers met een passie voor zeezeilen. Het is een club van actieve en sportieve zeezeilers die zich richt op het vergroten en overdragen van nautische kennis en vaardigheden. Daarbij is veiligheid essentieel en saamhorigheid een vanzelfsprekende voorwaarde.

We bieden een scala aan activiteiten georganiseerd voor en door zeilers waarbij van elkaar leren, respect, gelijkwaardigheid en verantwoordelijkheid belangrijke waarden zijn. De kosten dragen we gezamenlijk, waarbij opstappers een kleine vergoeding per dag afdragen aan de schippers. Tegenover dit kooigeld biedt de schipper een veilig schip en gezellige gastvrijheid.

PZV is een actieve zeezeilvereniging met toegevoegde waarde op inhoud (educatie), uitdaging en sociaal element. Hecht en laagdrempelig, maar niet vrijblijvend. Kleinschalig en bourgondisch, maar wel serieus gericht op zeewaardigheid en overdracht van kennis en ervaringen door samen met gelijkgestemden op pad te gaan.

PZV is overal en voor iedereen. Van uit elke haven, met of zonder boot, geen verplicht (duur) cursusprogramma. PZV staat open voor jouw wensen en initiatieven en lokt je de haven uit. Zeilen op zee? Dat doe je met PZV!

lets voor jou? Kijk op www.pzv-zeezeilen.nl en laat je meeslepen....

ZEILEN OP ZEE?

Dat doe je met PZV!

Velen zullen het herkennen. Een passie voor zeilen, op je eigen boot of op een gehuurd schip, en je wilt een stapje verder. Je hoort de meest fantastische verhalen binnen je eigen thuishaven of leest ze in de media, en vraagt je af of je ook niet klaar bent voor grotere avonturen. Misschien vind je dat lastig met je eigen (beperkte) bemanning. Of je twijfelt of je boot dit wel aankan. Wellicht wil je eerst meer ervaring opdoen. Maar het avontuur lonkt.

Bij PZV Zeezeilvereniging herkennen we die hang naar avontuur en naar de zee. Zeewaardigheid en van elkaar leren staan centraal binnen onze gezellige, open en flexibele vereniging. Al bijna 35 jaar doen we niet anders. En we dagen jou uit om met ons nieuwe avonturen aan te gaan!



ZEEZEILVERENIGING
voor schippers & opstappers
www.pzv-zeezeilen.nl



ZEEZEILVERENIGING
voor schippers & opstappers
www.pzv-zeezeilen.nl



Philip Beekman

Wij zijn over op OpenCPN

Sinds we op zee zeilen gebruik ik Seaclear als navigatieprogramma. Daarover schreef ik eerder een artikel in Zeezeilen (juni 2002). In die tijd was er nog maar weinig betaalbaar kaartmateriaal beschikbaar voor zeilers. De mogelijkheid om zelf kaarten te scannen en te kalibreren was dus een uitkomst. Later werd het eenvoudiger om kaarten van bekende leveranciers te gebruiken in Seaclear. Maar toen die vervolgens werden versleuteld door de uitgevers was het alleen nog met kunst-en-vliegwerk mogelijk om de kaarten geschikt te maken voor Seaclear. De laatste paar jaar verzorgde ik dat voor onze informele kaartclub. Maar voor onze reis naar de Botnische golf zou dat alles te veel werk zijn en bovendien toch nogal kostbaar.

Opensourcesoftware

Eerder berichtte Bart Lagerweij al over het gebruik van OpenCPN. In zijn geval samen met zelf geprepareerde foto's van Google Maps. Dat geeft natuurlijk wel een mooi overzicht, maar bevat niet de juiste informatie voor het rotsige vaarwater bij de kusten van Zweden en Finland. Gelukkig heeft de tijd niet stilgestaan en is er nu voor OpenCPN een uitstekend alternatief ontstaan. In 2009 besloot de maker, David Register, OpenCPN als opensourcesoftware beschikbaar te maken. Inmiddels heeft zich een hele schare van ontwikkelaars aangediend die mee hebben geholpen om OpenCPN te vervolmaken. De software is robuust en veelzijdig, en kan worden uitgebreid met diverse Plug-ins. Bovendien worden zo nauwkeurig mogelijk de internationale standaarden voor weergave van elektronische kaarten nageleefd. OpenCPN draait op Windows, Apple, Linux en dus ook op RaspberryPi. Zie verder <https://opencpn.org/>

Kaartmateriaal

Net zo belangrijk als een goede software is goed en legaal kaartmateriaal. En dat is sinds enkele jaren ook toegankelijk. Het heet O-charts, oftewel Charts voor OpenCPN, zie <https://o-charts.org/> De licentie van deze kaarten is (voor de pleziervaart) volledig afgedekt. De kaarten zijn bovendien niet duur. Voor 100 Euro konden we ons hele vaargebied bestrijken, van Nederland t/m de Botnische Golf, met gratis updates voor een jaar. Daarna blijven de kaarten bruikbaar, maar worden geen updates meer geleverd.

Voor West-Europa en Noord- en Zuid-Amerika zijn vooral vectorkaarten beschikbaar. Voor de Middellandse Zee en Mexico zijn dat overwegend rasterkaarten (zie kaartje Fig. 1).

Vectorkaarten - voor op zee

O-charts noemt deze kaarten 'OpenCPN Encrypted System Electronical Nautical Charts (oeSENC)', en deze wor-

Techniek en vaarpraktijk

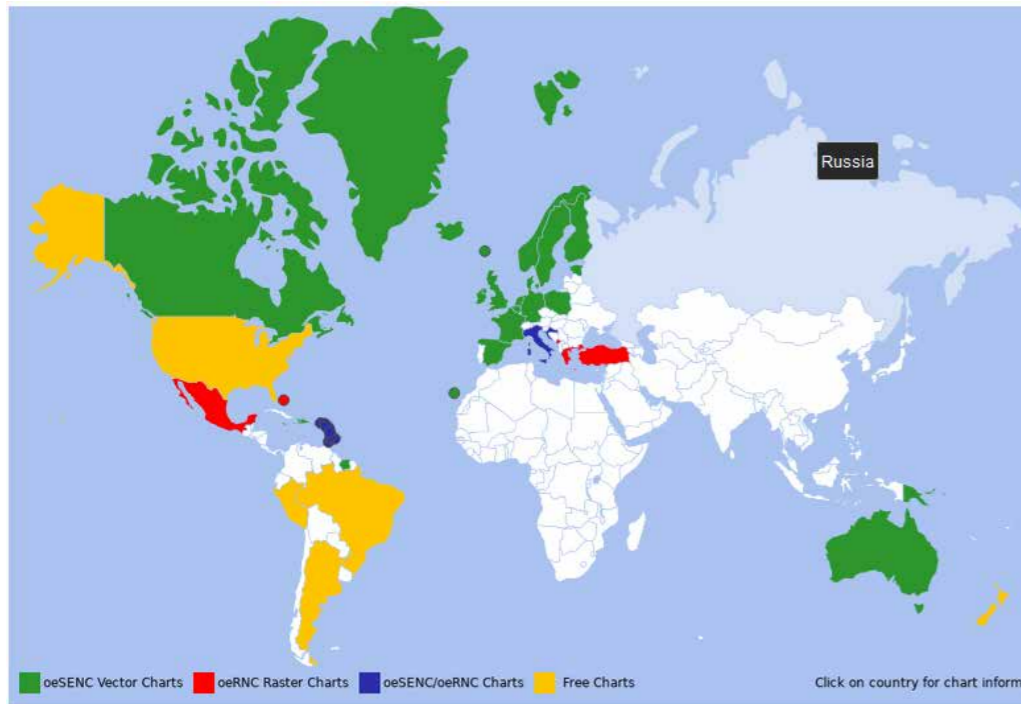


Fig 1: overzicht van beschikbare kaarten bij O-charts

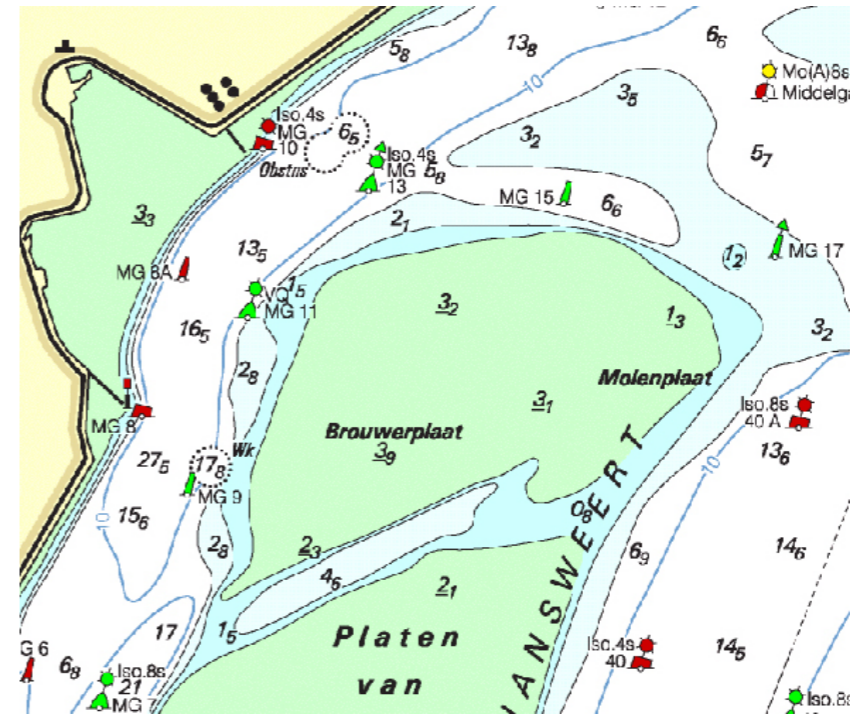


Fig 2b: Geul van de Molenplaat in de Oosterschelde, Waterkaart 1803-03

den vervaardigd uit de officiële bestanden van de hydrografische diensten en versleuteld voor gebruik in OpenCPN. Daarmee zijn ze niet meer bestemd voor professioneel gebruik, maar verder betreft het dezelfde kaarten. Onderweg heb ik ze vergeleken met de gedetailleerde papieren Zweedse en Finse kaarten, en kon geen verschil in detaillering vinden. De kwaliteit is beter dan die van de bekende CM93 kaarten of van de Navionics kaarten. Dit wordt in de handleiding van OpenCPN verder toegelicht.

Vectorkaarten - voor de binnenwateren
 Uiteraard zijn er voor de Europese binnenwateren de gratis Inland-ENC kaarten te verkrijgen. Voor Nederland vind je die op https://vaarweginformatie.nl/frp/main/#/page/infra_enc. Deze kaarten zijn nauwkeuriger dan de 1800 serie, en daarmee kon ik bijvoorbeeld begin dit jaar veilig door de Geul van de Molenplaat varen (zie Fig2a en 2b).

Rasterkaarten
 Inmiddels zijn er ook enkele rasterkaarten beschikbaar. O-charts noemt die 'OpenCPN Encrypted Raster Nautical Charts (oeRNC)' en die worden onder licentie verkregen van bekende uitgever en dan versleuteld beschikbaar gemaakt voor OpenCPN. Voor Italië tot en met Turkije zijn dit de bekende Imray kaarten, waarmee het heel plezierig werken is.

OpenCPN

Seaclear was eenvoudig en doeltreffend. Door de grote flexibiliteit heb je wat meer tijd nodig om OpenCPN te leren gebruiken. Maar dan heb je ook wat. Het is ondoenlijk om alle gebruiksmogelijkheden hier te beschrijven, maar wij hebben veel gehad aan:

- Split Screen, waarbij je op een deel van het scherm overzicht hebt en op een ander deel de details kunt zien. Erg fijn bij rotsig vaarwater (Fig. 3)
- De eenduidige weergave van AIS CPA en waarschuwingen
- De mogelijkheid om de detaillering van het kaartbeeld aan te passen aan de situatie
- En zo kunnen we nog wel even doorgaan.

Plugins

Doordat OpenCPN een flexibele architectuur heeft is het voor ontwikkelaars mogelijk om modules te maken die in OpenCPN kunnen worden opgenomen. En dat gebeurt dan ook op grote schaal. Voor ons waren vooral handig:

- de mogelijkheid om een index te maken van plaatsnamen en die op te zoeken (plugin ObjSearch)
- de overlay van Grib Files (plugin GRIB)
- Dashboard - vertonen van gegevens van boordinstrumenten
- Tactics - maakt stroming, wind en bezielde koersen inzichtelijk (als je instrumenten zijn aangesloten)

Maar er zijn wel 40 Plugins dus over een paar jaar zou ik vast een langere lijst opschrijven.

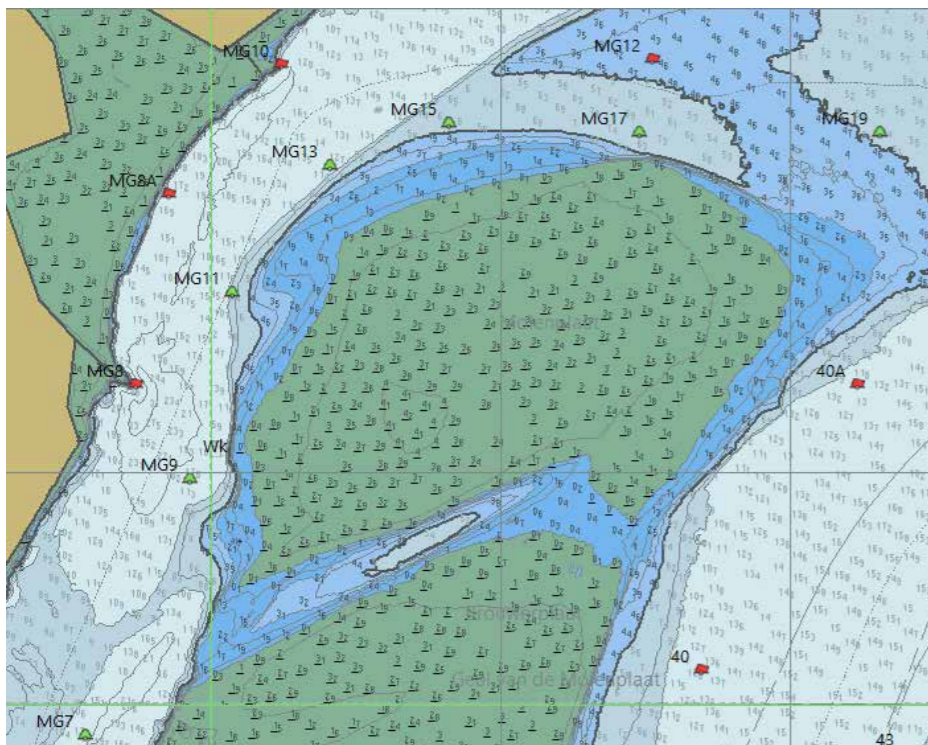


Fig 2a: Geul van de Molenplaat in de Oosterschelde, zoals Nederlandse ENC in OpenCPN

Conclusie
 Nu OpenCPN zeer betrouwbare kaarten levert tegen een schappelijke prijs is het een aantrekkelijk alternatief.

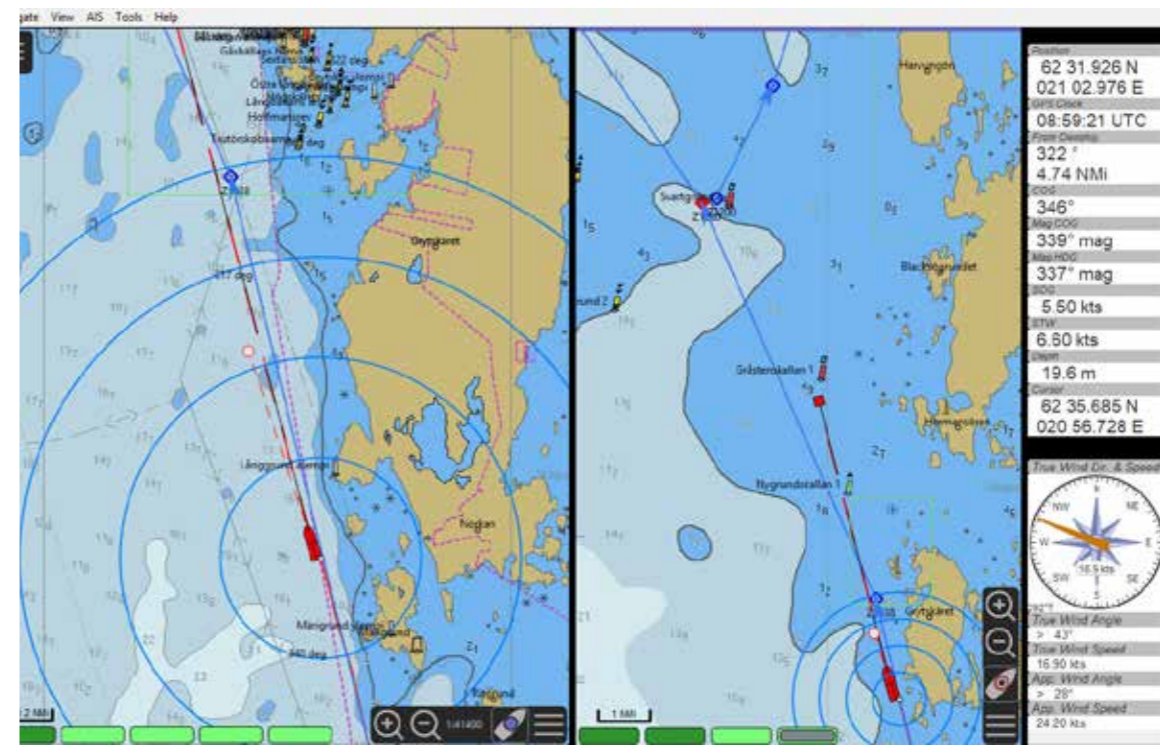
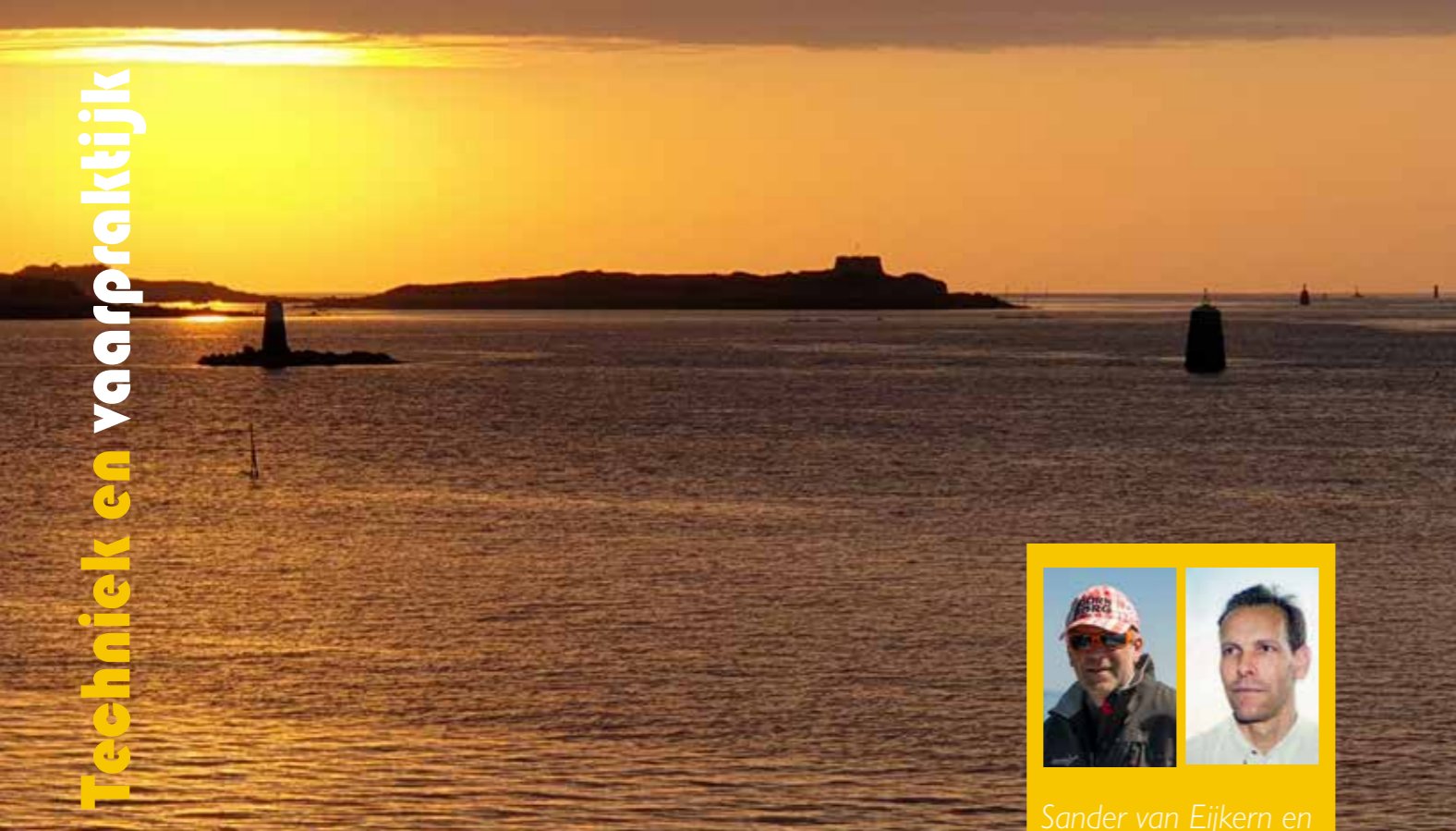


Fig 3. Split screen weergave in OpenCPN. De blauwe "radarringen" staan op een afstand van .5NM; links detail, rechts overzicht. In het overzichts-plaatje zou je denken dat het te ondiep is, maar links zie je dat als je inzoomt het nog ruim diep genoeg is.



Sander van Eijkern en Erik van Genuchten



Le 'Chenal du Fout'

Hogere navigatiekunst

Tijdens de tocht afgelopen zomer met de Dancing Queen deden wij de prachtige Bretonse kust aan. Het navigeren ging perfect: een druk op de knop en je wist waar je was. Uit verveling wilden wij onze navigatiekunst perfectioneren.

Oriëntatie op vuurtorens

Hierbij zijn we geïnspireerd door een recent artikel over neurologie dat beweert dat, wanneer je van twee zintuigen actief gebruik maakt, je beter kunt onthouden wat je gezien hebt en je je beter kan oriënteren. Zodoende weet je beter waar je bent en kun je zonder smartphone navigeren op zicht en gevoel.

In dat kader hebben wij alle mogelijk verkrijgbare minikopieën van vuurtorens langs deze kust proberen te kopen. Dankzij de professionele shopping-adviezen van Sander en zijn opmerkelijke blik in het vinden van obscure souvenirwinkeltjes of Tabacs is dit gelukt. Wij hebben een complete verzameling van de vuurtorens in ons vaargebied verworven. Ongeveer een halve kubieke meter aan ruimte in beslag nemend. Voldoende berg-ruimte is bij deze methode vereist. Op de Dancing Queen was dit net doenlijk.

Op foto 1 is de kaart te zien waar wij vervolgens mee gezeild hebben: veel rustiger dan menige nautische kaart zoals u ziet. Elke avond werd aan boord een trainingsprogramma afgewerkt onder begeleiding van een glas lokale cider. Allereerst werden de vuurtorens goed bekeken en de locatie op kaart 1 gekopeld met de vuurtoren.

Occipitaal kwab

Volgens ons artikel werd de informatie zo in de occipitaal kwab, die zoals algemeen bekend de primaire en secundaire visuele schors bevat, opgeslagen. Vervolgens werden alle vuurtorens goed bevoeld/betast, dit keer met een blinddoek op, de braille techniek, dit om de informatie op te slaan in de primaire sensorisch cortex (post centrale gyrus) van de pariëtale kwab van de hersens. Door deze twee hersengebieden actief te gebruiken konden de visuele associatiegebieden van de occipitaal kwab actief de informatie verwerken. Vervolgens verwerkten de frontale kwabben dit geheel, gestimuleerd door de cider, tot zinvolle informatie.

Veilig varen zonder GPS

De praktijk was dat we al varende langs de kust een vuurtoren zagen die we meteen konden plaatsen op onze kaart doordat hij meteen herkend werd dankzij het volgen van het trainingsprogramma. Als bekend is herkenning niets anders dan het reproduceren van de waargenomen veelvuldige werkelijkheid volgens een regel (concept) en vervolgens voorspellen van percepties ofwel toekomstige zintuiglijke waarnemingen. We waren zo in staat zonder gps-informatie onze veilige route langs de gevaarlijke rotsachtige kust van Bretagne te bepalen.



Fig 1: links

Fig 2: boven

Prijsvraag

Bij dit verhaal hoort ook een echte prijsvraag over het 'Chenal du Fout'. De opdracht is:

- Ontdek welke vuurtoren(s) op foto 2 niet op de juiste plaats staat, vertel ons hoe ze heten en waar ze zouden moeten staan.
- Geef tenslotte aan wat de functie is van elk van de vijf voorwerpen die geen vuurtoren zijn op de kaart, wat kun je ermee doen en hoe ze heten.

De oplossingen kunnen worden gestuurd naar: evgenuchten@gmail.com.

De jury bestaat uit Sander van Eijkern, Erik van Genuchten en notaris Peursum te Medemblik. Met de jury kan over de uitslag enkel eenzijdig worden gecorrespondeerd. Antwoorden van de jury blijven dus uit. Hoofdprijs is een geheel onverzorgde voetreis naar Rome, met recht op publicatie van het reisverslag in ons onvolprezen clubblad.



Pieter Stoelinga
en Piet Lucassen

Excursie Linssen Yachts in Maasbracht

Onder auspiciën van de activiteitencommissie organiseerde 'Lang Gelee' op 2 Oktober een bezoek aan de 70-jarige jachtwerf Linssen. Linssen is een van de oudste jachtbouwers in Nederland en bouwt stalen motorjachten in vele uitvoeringen variërend van 30 - 50 voet. Kwaliteitsjachten die variëren in prijs van € 300.000 tot € 1.500.000. De Linssen werf beslaat een complex van 45.000 m2. De productie vindt plaats op 2 locaties: in Maasbracht en in Echt. Met een productiegemiddelde van 70 schepen per jaar is deze werf in zijn marktsegment met stip de grootste in Europa.

Onze ontvangst bij Linssen begon met een prima lunch en kennismaking met onze gastheren Paul en Maurice. Hierna startte Paul de excursie met een inleiding over het ontstaan en ontwikkeling van de 70-jarige werf. Aansprekend was de werf filosofie dat kwaliteit en efficiëntie hier hoog in het vaandel staan!

Staal

Linssen is overtuigd van de toekomst van stalen 'waterverplaat-sers' (klinkt wat oneerbiedig) die een grote breedte en dus veel binnenruimte, paren aan weinig diepgang. De ontwerpen zijn relatief tijdloos en bieden zeer stabiele vaareigenschappen: 'de champagneglazen blijven staan bij een 360 ° draai met een snelheid van 12 knopen'.

Door de relatief geringe diepgang ontstaat een groot vaargebied: zowel op rivieren, kanalen en plassen. En wanneer ze uitgerust zijn met stabilisatie, ook uitstekend geschikt voor zeetochten. Linssen ziet in staalbouw eigenschappen die met polyester niet realiseerbaar zijn.



Rondleiding

Na deze inleiding startte Maurice de rondleiding door de werf. De staalplaten worden door een toeleverancier op maat gesneden aangeleverd in Maasbracht. Indrukwekkend is om te zien hoe uit - zeer nauwkeurig lasergesneden - platen een fors casco opgebouwd en gelast wordt. Alles past.

Logicam

Via de afdelingen cascobouw en conservering werden we naar productieafdeling gebracht waar we kennis maakten met het in eigen huis ontwikkeld unieke productiesysteem: 'Linssen-Logicam'. Het Logicam concept is vergelijkbaar met productiesystemen voor auto's. De jachten staan op een railsysteem en schuiven met een vaste taktijd (van enkele dagen) van discipline naar discipline. Door die vaste taktijd kan Linssen na opdracht op enkele dagen nauwkeurig een leverdatum opgeven, die ook in de praktijk gerealiseerd wordt.

Modulair

Op elke werkplek wordt een discipline afgewerkt, te beginnen met de inbouw van een complete machinekamer waar zelfs de dieseltank al met diesel gevuld wordt! Volgende disciplines zijn: vloeren en wanden, het interieur, ramen en elektronica, afwerking en oplevering. Vloeren, wanden en interieur wordt



in modules ingebouwd; een eigen meubelfabriek levert die modules. Je kan hier goed zien hoe mooi de detaillering is en hoe goed de kwaliteit van de gebruikte materialen. Opvallend was de rust in de productiehallen. Alles is schoon en opgeruimd. Ook aan veiligheid is de nodige aandacht besteed.

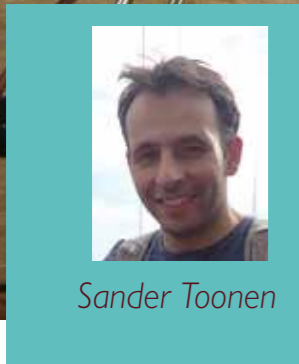
Upper deck

Na de uitgebreide bezichtiging van de werkplekken in de assemblagehal werden we ter afsluiting uitgenodigd naar het 'Upper Deck' van de uitgebreide showroom voor een drankje. Daarbij konden we ook de tentoongestelde jachten bezichtigen en laten toelichten.

Onze gastheren Paul en Maurice van Linssen Yachts hebben ons een buitengewoon interessante en leerzame dag bezorgd, en hun werkplezier en inspiratie hebben zij wel op een heel prettige manier met ons gedeeld.

Voor een gezellige nabeschouwing van de excursie werd er nog een vorkje geprikt in eetcafé Le Mistral aan de boulevard in Maasbracht. Met de opgedane ervaringen van deze leerzame dag weten we dat er voor PZV-senioren nog een verlenging als watersporter bestaat.





Sander Toonen

Een schuttersputradio

Zelfbouw Navtex

Een ontdekkingsreis in de radiotechniek

Knutselen met elektronica was in mijn kindertijd helemaal mijn ding. Oude - en tot frustratie van mijn ouders - soms ook minder oude apparaten vormden een bron van componenten waarmee ik er wild op los experimenteerde. Op een dag kwam ik thuis met een boek uit de bibliotheek waarin een aantal doe-het-zelf projecten beschreven stonden.

Schuttersputradio

Eén daarvan was de zogenaamde 'schuttersputradio', een middengolfbandontvanger welke naar verluidt in de Tweede Wereldoorlog door soldaten uit simpele onderdelen zoals een potlood, scheermes en wat draad gebouwd kon worden. Na enkele weken prutsen en misschien wel tien pogingen om exact de stappen in het boek te volgen had ik zowaar ontvangst. Mijn ouders zagen in mij de reïncarnatie van Marconi. De werkelijkheid was dat ik geen idee had hoe of waarom het ding werkte. Het hoofdzakelijke ingrediënt van mijn succes was geduld en misschien ook wel geluk – kennis van radiotechnologie in ieder geval niet.

Kriebels

Met de komst van de computer is mijn aandacht verschoven naar software en hier heb ik later mijn beroep van gemaakt. Recentelijk kriebelt het echter om weer eens wat met elektronica te gaan knutselen, en ik heb nu een project in gedachten dat me niet los laat. Het zelf bouwen van een Navtex-ontvanger. Niet omdat ik denk dat Navtex onmisbaar is voor een zeiler die zich voornamelijk op het IJsselmeer begeeft, maar gewoon voor de leuk. En daarbij, hoe moeilijk kan het zijn? Met zijn 518 kHz signaal is het waarschijnlijk niet heel anders dan de eerder gebouwde radio welke grofweg ergens tussen de 500 en 1500 kHz werkte. Als ik het voor elkaar

krijg het ontvangen signaal in een microprocessor te stoppen kan decoding met een stukje software gedaan worden, vervolgens het bericht over WiFi naar de iPad en voilà, IT-er kan de was doen!

Ontdekkingsreis

Tot zover de optimistische aannames. Laat ik nu eerst eens kijken hoe een radio eigenlijk werkt en wat Navtex daadwerkelijk is. Al uitzoekende schrijf ik dit Zeezeilen-artikel. Wellicht dat mijn ontdekkingsreis door radioland ook anderen een inkijkje in de techniek kan geven. Daarnaast hoop ik dat de door-gewinterde elektrotechnici me vertellen welke plekjes ik zeker nog aan moet doen of waar ik de verkeerde afslag heb genomen.

Wat is Navtex?

In de jaren 70 begon men vanuit het postkantoor van het vissersdorp Cullercoats in het noordoosten van Engeland met het uitzenden van weerberichten via een radio-gebaseerd telex-systeem. Tegen 1987 was het systeem door meerdere landen overgenomen en werd een standaard zendfrequentie van 518 kHz afgesproken. Sinds 1993 is Navtex onderdeel van het GMDSS, een set aan wereldwijde afspraken omtrent maritieme communicatie en onderdeel van SOLAS. Dit is het internationale verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee dat in 1914, twee jaar na de ramp met de Titanic, tot stand is gekomen. Sinds 1954 valt het SOLAS-verdrag onder de Internationale Maritieme Organisatie (IMO), een organisatie binnen de VN.

Schepen die aan SOLAS moeten voldoen zijn verplicht een Navtex-printer aan boord te hebben. Hiermee worden maritieme veiligheidsberichten zoals navigatie- en weerswaarschuwingen op een papieren rol geprint. Voor consumenten zijn ook ontvangers te koop die de berichten op een digitale display tonen.

De wereld is door de IMO opgedeeld in 21 zogenaamde NAVAREAs. In iedere NAVAREA bevinden zich een aantal zendstations welke ieder om de vier uur tien minuten zendtijd toebedeeld heb-

ben gekregen. Deze stations, meestal een kustwacht of meteorologisch instituut, zenden gedurende dit tijdslot berichten uit. In geval van berichten van groot belang, bijvoorbeeld SAR-berichten, mag een station ook buiten zijn toebedeelde tijdslot zenden. Een uitzending van een walstation begint met een beginsignaal van 10 seconden. Hierna volgen de berichten. Ieder bericht start met de letters ZCZC gevolgd door een spatie. Hierna volgen twee letters en twee cijfers. De eerste letter identificeert het zendstation, bijvoorbeeld P voor de Nederlandse kustwacht. De tweede letter geeft het type bericht aan, bijvoorbeeld A voor navigatiewaarschuwingen zoals een onverlichte boei of B voor meteorologische waarschuwingen. De twee hierop volgende cijfers geven een volgnummer aan. Op een nieuwe regel volgt vervolgens het daadwerkelijke bericht. Een bericht wordt met een regeleinde gevolgd door NNNN en twee regeleinds afgesloten. Indien het station nog een bericht wil verzenden begint het opnieuw met een beginsignaal. Voor vervolgberichten duurt deze minstens 5 seconden. Indien geen verdere berichten volgen kondigt de zender dit aan door gedurende twee of meer seconden een specifiek eindsignaal te sturen.

Wat is een radio?

Het versturen en ontvangen van Navtex signalen gebeurt dus middels radiosig-

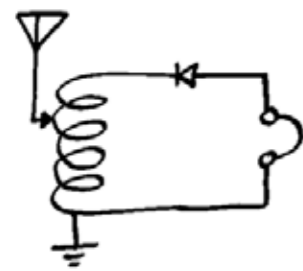
nalen, maar hoe werk dat eigenlijk? Net als licht zijn radiosignalen golven van elektromagnetische straling, echter met een veel grotere golflengte. Licht heeft een golflengte van enkele nanometers terwijl radiogolven millimeters tot soms wel duizenden kilometers lang zijn. Een radiozender zendt op een bepaalde golflengte en vervormt de uitgezonden golf (de draaggolf) met het signaal dat de zender over wil brengen, zoals bijvoorbeeld een audiogolf. Voor dit vervormen, ofwel moduleren, bestaan verschillende methodes. Zo kan de amplitude van de draaggolf aan het signaal worden aangepast (amplitudemodulatie oftewel AM) of er kunnen minimale verschillen in de frequentie van de draaggolf worden aangebracht (frequentiemodulatie, FM).

Aan de kant van de ontvanger worden de radiogolven met een antenne opgepikt. Een antenne heeft vaak een breed frequentiebereik en dus worden de ontvangen signalen eerst gefilterd zodat alleen een signaal rondom de gewenste frequentie overblijft. Het signaal wordt vervolgens gedemoduleerd, de audiogolf wordt als het ware uit de draaggolf gehaald. Nadat de audiogolf versterkt is kan deze door een luidspreker in geluid worden omgezet. Hoe deze laatste stap eruit ziet is uiteraard afhankelijk van het type signaal dat we willen ontvangen. Een TV-ontvanger zet de signalen om in beeld en een Navtex-ontvanger zet het signaal om in tekst.

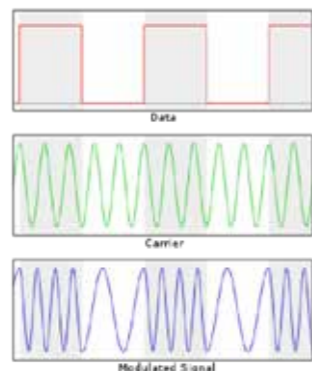
Terug naar de schuttersputradio. Deze radio bestaat uit een lange antenne-draad, een spoel, een diode en een gevoelige speaker. De spoel, een koper-wikkeling om bijvoorbeeld een wc-rol, filtert afhankelijk van het aantal wikkelingen een bepaald frequentiebereik uit de bonte mix van ontvangen signalen. Door de antenne op een ander punt op de spoel aan te laten grijpen kan min of meer op een frequentie afgestemd worden. Een goed verhit stuk staal en een potlood functioneren in het systeem als een diode, een ventiel waardoor elektrische stroom slechtst in één richting kan passeren. AM signalen worden door het gelijkrichtende effect van de diode gedemoduleerd en een zwakke audiogolf blijft over.



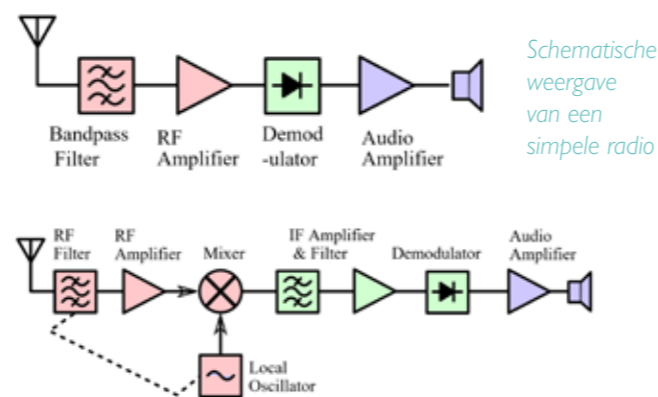
Opdeling van Navtex zendgebieden



Schematische weergave van een schuttersputradio



Binaire frequentieverschuivingsmodulatie



Schematische weergave van een simpele radio

Schematische weergave van een superhet ontvanger

Niet ideaal

Dit ontwerp heeft zo zijn nadelen. De schuttersputradio werkt enkel op de energie uit de ontvangen radiosignalen welke met de afstand tot de zender kwadratisch afnemen. Er vind geen versterking plaats en de signalen zijn dan ook extreem zwak, frequentieafstemming is zeer rudimentair, goede aarding is cruciaal en ook het verschil van impedantie (hierover meer als we het over antennes gaan hebben) tussen de antenne en de rest van het circuit zorgt voor onnodig signaalverlies. Tot slot kan dit soort radio's enkel AM signalen demoduleren. Wellicht dus niet de beste optie voor onze Navtex-ontvanger.

Bitjes

Navtex gebruikt tegenwoordig voornamelijk de frequenties 518 kHz en 490 kHz waarbij de eerste primair voor Engelse berichtgeving en de tweede voor berichten in lokale talen bedoeld is. Anders dan radiozenders op de middengolf blijkt Navtex niet gebruik te maken van amplitudemodulatie, maar van binaire frequentieverschuivingsmodulatie (BFSK). Dit is een modulatietechniek die lijkt op wat FM-radio gebruikt, alleen wordt de draaggolf niet met een analoog maar met een digitaal signaal gemoduleerd. Simpel gezegd, er wordt een signaal uitgezonden, is het signaal hoogfrequent dan is het een 1, is het laagfrequent dan is het een 0. Navtex doet dit 100x per seconde waarbij het verschil tussen de hoge en lage frequentie zo'n 170 Hz bedraagt. Alvorens de stroom aan nulletjes en eentjes die hieruit voortvloeit in tekst kan worden omgezet wordt er nog het één en ander aan foutcorrectie gedaan. Na deze correctie worden de bitjes aan de hand van een vertaaltabel naar tekens omgezet. Alle tekens achter elkaar vormen de berichten.

Versterking

Met het schuttersputmodel zal het ons niet gaan lukken om de binaire data uit het signaal te vissen, nog even afgezien van de andere nadelen zoals de slechte ontvangst, slechte selectiviteit van de signalen en het gebrek aan versterking. Gelukkig zijn er ook een aantal radio-ontwerpen voor handen die wellicht beter toepasbaar zijn voor onze Navtex-ontvanger. Anders dan de schuttersputradio zijn de filter en demodulatiestadia van de meeste radio's uitgebreid met een aantal versterkingstrappen. Vroeger gebruikte men voor de versterking van signalen buizen, tegenwoordig worden hier transistoren of zelfs complete chips voor gebruikt.

Trucjes

Als we een radio zien als een losse aaneenschakeling van functionele eenheden dan zou dit een ontwerp kunnen zijn: (zie weergave van een simpele radio) De antenne pikt een bonte mix van frequenties met zwakke gemoduleerde signalen op. Na de bandfilter hebben we een zwak gemoduleerd signaal op een specifieke frequentie. Dan volgt een versterkingstrap waarna we een sterk signaal hebben, nog altijd gemoduleerd. De demodulatiestap zorgt ervoor dat we het audio- of datasignaal overhouden. Een audiosignaal kan na eventuele eindversterking door een speaker in geluid worden omgezet.

Het bovenstaande stappenplan is echter een simplificatie. Zo bevatten de meeste radio's bijvoorbeeld op meerdere plekken bandfilters, filters die alleen signalen rondom een specifieke frequentie doorlaten. Het is erg lastig om al die filters, bij het omschakelen naar een ander station, allemaal zo bij te stellen dat ze hetzelfde frequentiebereik doorlaten. Een Amerikaanse elektrotechnicus vond in 1918 echter een oplossing voor dit probleem. Door het 'bijmengen' van een extra signaal is het mogelijk om de filters op een vast frequentiebereik af te stellen. De frequentie van het bijgemengde signaal kan vervolgens aangepast worden wat als resultaat heeft dat een vast filter een andere frequentie uit het oorspronkelijke signaal filtert. Radio-ontvangers die dit trucje gebruiken noemt men superheterodyne radio-ontvangers of kortweg ook wel superhets.

Naast superheterodyne radio-ontvangers zijn er nog een aantal andere architecturen waar ik in zou kunnen duiken. Welk model mijn uitgangspunt voor de Navtex-ontvanger wordt weet ik op dit ogenblik nog niet. Ik neig naar een directe-conversie-ontvanger omdat in dit model het ontvangen signaal vermengd wordt met een signaal van exact de frequentie die we willen ontvangen. Op die manier heft het vermengde signaal de draaggolf als het ware op en ik vermoed dat een dergelijke architectuur relatief simpel maar prima geschikt voor ons doel is.

Suggesties

De kans is aanwezig dat de PZV-ers van elektrotechnische huize zichzelf nu met dit blad voor het hoofd aan het slaan zijn. Ik hou me dan ook zeer aanbevolen voor tips en suggesties en hopelijk bevat de volgende Zeezeilen een volgende stap in de bouw van een Navtex-ontvanger.



Theo Bouwman

Verenigingsactiviteit

PZV Waddenweekend 2019

Mini-Oerol op Vlieland

Door slecht weer, veel regen en harde wind, is het Waddenweekend van vorig jaar niet doorggegaan. Maar dit jaar... drie dagen zon, rond de 20 graden en alleen vrijdag niet al te veel wind! Kortom, ideaal weer voor een mini-Oerol op Vlieland.

Het Waddenweekend eind september is zo langzamerhand ook een klassieker aan het worden op de PZV-zeilagenda. Uiteindelijk melden zich 10 schepen met ongeveer 35 bemanningsleden aan bij de organisatie. Niet iedereen wist van tevoren wat het zeildoel zou worden (semi-geheim), maar wel dat er een act ingestudeerd moest worden voor een mini-Oerol. Ook was bekend dat het verzamelen was in Makkum op vrijdagavond met een 'dinner around' op alle boten.

Dinner around

Op die vrijdag stond er weinig wind, dus dat was veel motorren naar Makkum. Eén schip liet het zelfs afweten, geen zin om de hele dag te motorren vanuit Hoorn, maar die sloot - met wind - de volgende dag weer aan bij de sluis van Kornwerd. Na een kort

palaver – geen storm op komst maar mooi zeilweer – en een steigerborrel, werden de lootjes getrokken waar iedereen op welke boot mocht gaan genieten van een voorgerecht, hoofdgerecht en een nagerecht. Voor iedere gang naar een andere boot! Zelf mocht ik genieten van een heerlijke carpaccio aan boord van de Helena, bereid door de schipperse Rianne van der Plas. De Helena is de nieuwe Dartsailer 38 – een tweemaster - in de PZV-vloot. Samen met de Visser van Ben Visser en mijn eigen Si Esta, voeren er dus drie Dartsailers mee bij dit evenement! Een unicum. Een eveneens heerlijk – Zwitsers – overgerecht werd ons geserveerd door Carla Auer op de Caran. Ondertussen had Moniek Mol twee bemanningen van andere schepen om haar koksvingers gewonden. De laatste

ronde ging zij op stap met Huub en mocht ik het nagerecht serveren aan de bemanning van de snAbb. Leuk om Manfred en Manuela eens een keer bij mij aan boord te hebben.

Prachtige overtocht

Zaterdag hadden we gezien het tij geen haast. Via Kornwerd en Harlingen voeren we naar Vlieland, met een prettig sterker wordend zuidoosten windje. Wind mee, stroom mee, zonnetje er bij, wat wil je nog meer? Daar aangekomen begonnen de voorbereidingen voor de mini-Oerol acts. Maar eerst werd er op het terras en binnen nog een prima barbecue geserveerd, met voor ieder wat wils. Tijdens de borrel werden we nog verrast met het optreden van een brassband, die reclame maakte voor een avondoptreden in het dorp. De sfeer zat er gelijk in.

Mini-Oerol

Als tweede opwarmer heb ik namens de Si Esta een selectie gepresenteerd van de vele foto's die ik in de afgelopen jaren op het 'echte' Oerol op Terschelling had geschoten en waarover vaak in Zeezeilen verslag is gedaan. De mini-Oerol acts waren natuurlijk van uitzonderlijke klasse. Zo was er een optreden van de Pinguin met Ellen, Philip en Elvira met een heerlijke rol van Ton Buijs op de klarinet. Zeer dynamisch was het optreden van de Dancing Queen waar ineens de beroemde band Abba aan boord bleek te zitten. De dames (Anniek als Anni-Frid en Jacqueline als de blonde Agnetha) speelden de hoofdrol, terwijl

Sander en Maarten als echte Zweedse mannen een beetje meebewogen... min of meer op de maat! Ook de bemanningen van de Helena, Sundancer en snAbb lieten zich niet onbetuigd met een zelfgemaakt lied,... terwijl op de Yes van Harry plotsklaps een dichteres opstond. Na een grappig verhaaltje van Hans Cheung over een bootje dat hij ter plekke vouwde, vormde het optreden van de bemanning van de Visser, met een perfect uitgevoerde 'countryline dance act', het slotakkoord.

Na nog een drankje ging iedereen terug aan boord, waarbij het aan boord van de Yes een tikkeltje drukker werd omdat Harry Olie jarig bleek te zijn. En dat moest gevierd worden!

Zondags zette iedereen koers voor de terugtocht, met nog steeds een prima windje, stroom mee en een zonnetje. Door het tij waren we bijna allemaal op tijd bij Kornwerd, om daarna nog een stuk over het IJsselmeer naar de thuishaven te zeilen. Zelf waren we met de Si Esta rond zeven uur bij onze haven, de Galamadammen in Koudum.

Mooi Waddenweekend, met dank aan vooral Ben Visser en Charles Thomas als organisatoren, met een bijrol voor ondergetekende.

Op naar het volgende Waddenweekend!



Wadden weekend 2019 Vlieland

Team Pinguin (verteller, uitbeeldster, saxofoon en djembé)

Een zeiler op het droge
Als je lid bent van de PZV
kun je niet zonder de zee.
Ieder trots op zijn eigen boot,
met ambities behoorlijk groot.
Vele mijlen worden er gevaren,
waarbij ze urenlang vooruit staren.
Zo viel een zeezeiler in slaap,
tijdens het rondenvan de kaap.
Een PZV-lid of niet?
Op de uitkijk stond ie in ieder geval niet.
Botste hij tegen een zandbank aan
bij de Skeleton Coast waar vele schepen vergaan.
En strandde in het Afrikaanse land, midden in het zand.
Zo groot was die woestijn!
en zijn wereldje werd ineens heel klein.
In de verte zag hij een karavaan,
echter de karavaan zag hem niet staan.
(muziek: Kamelen ritme)

Moedeloos was hij, alleen
en hulpbehoevend keek hij om zich heen.

Er becroop hem een gevoel van onbehagen.
Zou deze expeditie nog wel slagen.
Honger en dorst namen de overhand.
Plots door hevige emotie overmand
En door deze opgelopen averij,
kwam zijn beeld van zijn uitvaart voorbij.
(muziek: Autumm Leaves)

Een echte zeiler laat zich zomaar niet kisten,
Ze beginnen erin .. en blijven optimisten.
Survivallen zit hen in het bloed
En daarbij doet Whisky het erg goed.
Hallucinerend door honger en dorst,
Verlangde hij naar dat ene slokje, dat alle problemen oplost.
(Muziek: Whisky in the Yar)

Het visioen van Whisky gaf hem energie om op te staan
En met zijn handen in de lucht te slaan.
Hij ontvlamde, sprong op en danste vol vuur
Er kwam zelfs een klein rookpluimpje uit zijn kop
En daardoor merkte de karavaan hem alsnog op.
(muziek: Kamelen ritme)



Denkend aan Holland

Vrij naar Hendrik Marsman (1936)

Bijdrage Team Yes

Opdracht was: *gedragen/plechtig voordragen en de bemanning van de betreffende boot moet opspringen en YES! roepen als ze de verwijzing naar hun eigen boot 'ontdekken'.*

'Denkend aan Holland zie ik breede rivieren
traag door oneindig laagland gaan,
rijen ondenkbaar ijle populieren
als hoge pluimen aan den einder staan;'

Denkend aan Holland
zie ik snel zeilende schepen
scherp door 't ruime sop heen gaan
Zeil-flappende boten,
Fladderend doek en gereefd katoen
Ja! Daar zeilen de PZV-genoten
zie stoere zeilers, het zeilen doen

Denkend aan Holland
zie ik snel zeilende schepen
scherp door 't ruime sop heen gaan
Van heinde en ver zijn ze gekomen
weten zij zeilend hun man/vrouw te staan,
Met heel een Aaah geroep, vol vreugde,
slaat men voortdurend de zeilen aan
Zeilen, o zeilen, o wat een genot

Denkend aan Holland
zie ik snel zeilende schepen
scherp door 't ruime sop heen gaan
Startend op d' aloude zee, het IJsselmeer genaamd
wordt door schepen zonnig gedanst
Weldra wordt in kombuizen der boten,
aan het einde der dag
Lekker eten in elkaar geflanst

Denkend aan Holland
zie ik snel zeilende schepen
scherp door 't ruime sop heen gaan
Gaande van Makkum
de stress bij de sluis: Kornwerderzand
'D'Aarin, d'aarin', pakt vast die lijnen
roept men elkander paniekerig toe
Geschut met zijn allen, varen ze verder
en zijn des avonds op Vlieland moe

Denkend aan Vlieland
zie ik snel zeilende schepen

scherp door 't ruime sop heen gaan
De Wadden bezeild
de lucht hangt er laag
en de zon wordt er langzaam
in grijze veelkleurige dampen gesmoord,
het kleurenpalet, zo mooi, zo mooi
Nimmer te vatten uit kleurdoos
van Caran d'Ache

Denkend aan Vlieland
zie ik snel zeilende schepen
scherp door 't ruime sop heen gaan
De schippers der schepen, innen als Visser
het Pinguin (spreek uit: Pingping)
der bemanning, het kooiengeld
Een weinig duiten, betalen de kornuiten
voor zeilen de actie die nimmer kwelt

Denkend aan Vlieland
zie ik snel zeilende schepen
scherp door 't ruime sop heen gaan
Vrolijke mensen, jolijt alom
Feesten en lachen en
Na snAbbels en drank
Ligt men weldra in een Siësta om

Denkend aan Vlieland
zie ik snel zeilende schepen
scherp door 't ruime sop heen gaan
Ter zee al geweldig, maar op het land, Oeral
Huist er in de club veel talen
Cabaret, kwis, gezang, met
dansende Koningin en al
O JA! Wat wil men nog meer!

Denkend aan Holland
zie ik snel zeilende schepen
scherp door 't ruime sop heen gaan
Zeilen, 't heerlijke zeilen...
en in alle gewesten
wordt de stem van het water
met zijn eeuwige rampen
gevreest en gehoord.



Rudie van den Berg

Voor de derde keer lid van PZV

Het bloed kruipt blijkbaar waar het niet gaan kan. Ik ben voor de derde keer lid geworden van PZV. Dat betekent ook dat ik twee keer m'n lidmaatschap heb opgezegd... De eerste keer werd ik lid rond 1985 (tot ??), de tweede keer rond 2004 (tot 2017) en nu dus weer. Steeds denk ik: nou ja, ik ga toch niet zo vaak meer, en dan.... komt er weer een kriebel.

Zeilen doe ik van jongs af aan, ook op zee. Met het ons gezin (vader, moeder, 4 kinderen) zeilden we overal al naar toe. In mijn studiejaren gaf ik zeilles op een zeilschool in Friesland. Mijn ouders Dirk en Baukje van den Berg zijn jaren lid geweest van PZV. Ze leven niet meer, maar hebben het zeilen wel goed doorgegeven: mijn broers en zus zeilen ook nog, en óók de kleinkinderen van mijn ouders zeilen.

Mijn echtgenoot vindt zeilen echter niet zo leuk, dat stimuleert dan niet zo. De laatste jaren, van mijn vorig lidmaatschap tot 2017, zeilde ik bijna niet meer en verduwen PZV wat. Inmiddels roei ik ook op de IJssel, omdat ik het 'op het water zijn' zo heerlijk vind. Elke keer als ik die roeiboort uitstap denk ik: zeilen is stukken leuker!

En toen, dit voorjaar, deed mijn dochter mee met de Race of the Classics en ik dacht: ik wil ook weer zeilen!

Op de PZV-site gekeken en ja hoor: het Inslingerweekend was aanstaande. Aan boord van de YES! mocht ik mee. Hartstikke leuk, fijn gezeild. En ja dat bloed dat kroop door, toen Harry Olie me belde of ik mee wilde met het Waddenweekend! Fantastisch zeilweer, geweldig leuk georganiseerd met 'zwalking-dinner', jarige schipper en 'mini-Oerol', echt heel erg leuk was het.

En zodoende ben ik weer lid. Want ja, zo zijn de regels... en bovendien: drie maal is scheepsrecht!

Ik heb even gekeken naar wat dat precies betekent: Driemaal is scheepsrecht betekent meestal: 'als iets twee keer niet gelukt is, lukt het de derde keer vast wel'. Je kunt het ook gebruiken als je iets voor de derde keer probeert, dus min of meer als 'ik probeer het nog één keer'.

Dat dekt de lading wel voor mij :).

nieuwe leden

nieuwe leden



Garbrand Bakker

Mijn naam is Garbrand Bakker, 40 jaar oud, getrouwd en vader van een zoon en twee dochters. Ik ben woonachtig in het dorpje Ingelum in Friesland, precies 250 kilometer verwijderd van de The Trafalgar Pub in Eindhoven.

Ondanks dat ik in het waterrijke Friesland woon, zeil ik pas sinds 2014. Mijn zoon ging samen met een vriendje naar een zeilcursus in een Optimist. En omdat ik bij les één al stinkend jaloers was ben ik vanaf les twee ingestapt bij een zeilcursus in een Valk. Dat was direct genieten.

Een jaar later, in 2015, ben ik per toeval in aanraking gekomen met een groepje collega's uit de omgeving van Tilburg die jaarlijks vier dagen in Friesland gaan zeilen. Vanaf Lemmer naar een of meerdere Waddeneilanden en weer terug, bij voorkeur op een zo groot mogelijke boot. De eerste keer dat ik mee ging was op een Bavaria 49. Ietsje groter dan de Valk waar ik tot dan toe in gevaar had. Het weer zat deze eerste keer niet echt mee. Weinig wind en 4 dagen motregen. Maar... bij Bakkertje stond er na vier dagen motregen nog steeds een lach van oor tot oor op het gezicht.

In 2017 ben ik voor het eerst opgestapt voor een oversteek naar Engeland. Met de Pinkstertrip van het Zeilersforum naar Ipswich met een Compromis 888. In één woord fantastisch. Dé reden voor mij om lid te worden van de PZV zodat ik mee kan met de Ramsgatetocht.

Helaas heb ik nog geen eigen boot. Daarvoor is het nog te veel een hobby van mijzelf en te weinig een hobby van mijn gezin. Opstappen en huren is dus voorlopig mijn devies. Steeds een stapje meer en steeds een stapje verder. Uiteindelijk hoop ik de gelegenheid te kunnen creëren om ruim voor mijn pensioen een aantal jaren de wereld rond te zeilen. Tot ziens op een van de activiteiten van de PZV!

Lion Sails
Kats - Zeeland

kwaliteitszeilen
gemaakt
in Nederland

Met onze zeilen vaart u
vooraan in kwaliteit

Zeilmakerij Lion Sails Holland BV
Veerhaven 1 b Telefoon: 0113 - 600 291
4485 PL Kats E-mail: info@lionsails.nl

www.lionsails.nl





Joep Vermeulen



Willem Triki

Een aanslag op de Kia Kaha

We varen de Lorentzsluis in richting het IJsselmeer achter een tjalk met passagiers en een motorboot. Aan stuurboordzijde leggen we de Kia Kaha aan met slippende lijnen. De motorboot ligt voor ons, de tjalk aan bakboordzijde. De sluis vult zich.

Dan springt het licht op groen en de motorboot die als eerste de sluis is ingevaren, gaat er ook als eerste uit. We wachten. In de tjalk komt geen beweging; zij hijsen de zeilen. Dan gaan wij maar, er is tenslotte ruimte genoeg om tussendoor te varen. Dan zet de schipper van de tjalk zijn gas vol open en schreeuwt naar ons dat hij de eerste is. 'Ja dat klopt', is mijn antwoord, 'maar je bleef liggen'. Ik blijf achter hem en vaar rustig de sluis uit.

Direct uit de sluis draai ik stuurboord om daar in de grote sluiscolk het zeil te hijsen. 'Wat is dat voor geschreeuw?' vraagt Hanny zich af. 'Dat is de schipper van de tjalk.' 'Echt waar?' Vaag verstaan we wat er wordt geschreeuwd. De tjalk is al bijna op het IJsselmeer. Wij zeilen de sluiscolk uit en gaan pal zuid. De tjalk hijst zijn zeilen. Met een heerlijke ruime koers varen we richting Workum.

Wanneer ik omkijk, zie ik dat de tjalk ook onze koers vaart. Het zal wel. Even later is hij toch wel erg dichtbij. En nog dichterbij. Hij heeft het duidelijk op ons voorzien. Om niet overvaren te worden zeg ik tegen Hanny en haar neefje die een weekendje met ons meevaart: 'Zal ik hem eens pesten?' Ik draai scherp bakboord en kom dwars langs hem heen gevaren. De tjalk is vanzelfsprekend door zijn lengte minder wendbaar. De schipper blijft maar schreeuwen dat wie het eerst in de sluis komt, ook het eerst weg mag. Helemaal over de rooie. Ik zeg hem dat hij om zijn hart moet denken en blijf bij hem vandaan. Dan geeft hij het op en verlegt zijn koers richting Medemblik. De passagiers op zijn boot zullen zich wel afvragen of dit een gebruikelijke reactie op het water is.

Hanny had haar telefoon al in de aanslag om indien noodzakelijk foto's te nemen als bewijs van een poging tot overvaren.

De schipper had dan echt wel een probleem gehad, maar ik heb geen zin in de rompslomp. Het neefje vond het wel berespannend.

Twee weken later ligt de tjalk vlak naast ons in de haven van Makkum. Ik laat hem lekker liggen.



Wie gaat er mee naar de Noorse fjorden?

De boot is net winterklaar en de winter moet nog komen en nu begint het nieuwe zeilseizoen alweer te kriebelen. Piet Dijkema, Harrie Olie, Annemieke Stallaert en ik (Willem Triki) hebben het plan opgepakt om in de zomer naar Noorwegen te gaan. Al pratend over welke bemanning en wanneer dan precies is het plan geboren om eens een algemene oproep te doen binnen de vereniging.

De oproep is simpel: Wie gaat er mee? Als schipper met boot of als bemanning om de boot weg te brengen.

Invloeds hebben al meerdere geïnteresseerden zich gemeld. Op dit moment zijn Piet Dijkema met Cher,

Harrie Olie met Yes!, Henk en Sylvia Ligthart met Dommelaer en Willem en Annemieke met Hellen serieus aan het kijken om de tocht te maken.

Het plan is om uiterlijk in het week-eind van 11 juli vanuit Den Helder te vertrekken en dan rechtstreeks naar de Noorse kust over te steken. Bestemming zal dan Farsund of Egersund zijn. Daar zullen we even een rustdag inbouwen en dan gaan we door naar Stavanger. Vanaf hier gaat ieder zijn eigen weg. De oversteek naar de eerste stop is + 320 mijl en zal dus tussen de 50 uur en 70 uur duren. Bij noordenwind kunnen we de route pakken via Thyboron in Denemarken maar daar gaan we niet vanuit.

Na aankomst in Noorwegen gaat ieder zijns weegs, we hebben tenslotte niet allemaal oneindig vakantie. Ook voor de terugtocht kunnen we (in de loop van de zomer) bemanning gebruiken.

Het is nog geen strak omlind plan, maar dat het doel Noorwegen is staat wel vast.

De schippers bemannen hun eigen boot bij voorkeur uit de aangemelde opstappers. Echter gezien de duur van de oversteek en gewenste samenstelling van de bemanning kan een schipper ook anders beslissen. Het is geen officiële PZV-activiteit dus aanmelden gaat niet via de site. Aanmelden kan via e-mail bij Harrie Olie of bij mij.



De Lustrumcommissie

Jubileumjaar 2020

Opgericht in 1980, bestaat de vereniging volgend jaar dus 40 jaar. Tijd voor ons 8ste lustrum. Dat zal weer feestelijk gebeuren. En het zal daarbij niet ontbreken aan nautische accenten. Natuurlijk hopen we op een zo groot mogelijke deelname, immers: 'Hoe meer zielen hoe meer vreugd!'

Waar gaan we naar toe?

Daarover is in de afgelopen weken al het nodige gezegd, maar het 'hoge woord' is er nog niet uit. De nieuwjaarsreceptie 2020 lijkt ons bij uitstek het goede moment om dat te doen.

Maar we hebben al wel aangegeven dat de stad waar het jubileum plaats gaat vinden wat meer naar het noorden ligt, dat die goed per openbaar vervoer bereikbaar is en in dit kader belangrijker nog, ook per (eigen) boot.

Hoe gaan we er naar toe?

Je kunt er zoals gezegd naar toe met het openbaar vervoer, en je kunt natuurlijk ook met de eigen auto gaan. Maar, zijn we zeilers of niet? We zeilen er dan toch naar toe!

De lustrumcommissie wil booteigenaren graag oproepen om zich voor te bereiden op een tocht op eigen kiel, met PZV-bemanning, naar de jubileumlocatie. Wat ons betreft geldt hier - met een kleine variatie op het eerder gebruikte gezegde - zeker ook: 'Hoe meer boten, hoe meer vreugd!'

Hoeveel tijd gaat het 'kosten'?

Voor een snel 'heen-en-weertje' moeten schepen van de zuidelijke vloot rekening houden met een dag of 5 (d.w.z. inclusief het jubileumweekend). Maar natuurlijk kun je er ook nog een aantal dagen IJsselmeer aan vast plakken en er een wat langere najaarsvakantie van maken. De noordelijke vloot zou bij een snel 'heen-en-weertje' van ca. 2,5 dag uit kunnen gaan. Maar niets hoeft ook hen er natuurlijk van te weerhouden daar wat extra vakantiedagen aan vast te plakken.

Jubileumrally?

Vanuit de Zuid hoorden we al geluiden van een eventuele gezamenlijke aanbrengracht. Als er onder jullie zijn die het leuk vinden aan de organisatie van zo'n tocht mee te doen, laat dat ons dan maar horen.

Wanneer precies?

We zeggen nog even niet waar je naar toe moet, maar we kunnen bij dezen wel onthullen wanneer het lustrum plaatsvindt:

**DE JUBILEUMDATA ZIJN:
ZATERDAG 19 EN ZONDAG 20 SEP-
TEMBER 2020**

Blokkeer je agenda!

Zet de jubileumdata en (voor het geval je per - al dan niet eigen - boot komt) ook de eventuele extra data, vast in je agenda. Je hebt de eerste stap op weg naar het lustrum dan al gezet en - met de data geblokkeerd - kan het je niet overkomen dat je onbewust een andere afspraak maakt die je eventueel zou kunnen belemmeren om dit unieke lustrumfeest mee te vieren.

En voor de komende tijd:

Blijf uitluisteren op alle PZV-kanalen om op de hoogte te blijven van de verdere voorbereidingen. Ons plan is om omstreeks de nieuwjaarsreceptie de officiële uitnodigingen voor het lustrum uit te doen. Overigens, als je je nu al wilt inschrijven, dan kan dat via de website, een aantal medeleden ging je al voor. Tot zover en tot snel!

Arjen, Hans, Manuela en Mathy



De Ramsgatecommissie

De Ramsgate enquête 2019

Het is voor de Ramsgatecommissie iedere keer weer een uitdaging om een leuke tocht te organiseren. We hebben nu eenmaal te maken met tegenovergestelde belangen. Ga er maar aan staan. Er gaan trouwe Ramsgate-zeilers mee, die alle havens op hun duimpje kennen, maar ook mensen, die voor het eerst meegaan. Er zijn verschillen in vaarafstanden, voor de groep boten uit het noorden en de groep boten uit het zuiden. Het is leuk om met oude bekenden te varen, maar ook voor nieuwe mensen, de zeuntjes met onbekende vaardigheden, willen we de juiste boot vinden

Om hierin te helpen houdt de commissie geregeld een evaluatie en dit jaar een enquête. Wat kwam er uit:

- Er hebben 30 zeilers gereageerd van de ongeveer 70 deelnemers.
- De terugtocht van 2019 was voor de Noordvloot te lang met de heersende wind.
- Een aantal mensen ziet het 'oprekken' van de tocht door de vrijdag al in het tochtplan op te nemen, niet zitten.
- Het trofeeëncircus wordt enigszins als oubollig ervaren. Liever alleen voor de tocht gerelateerde trofeeën uitreiken.
- Is de 2-uurlijkse marifoon oproepprocedure nog wel van deze tijd?
- Van de 30 respondenten was het grootste gedeelte de vaste kern van de vereniging en die gaan hoofdzakelijk mee voor de gezelligheid en om lekker te zeilen. Velen uit deze groep vinden het prima zoals het nu gaat, maar zouden wel graag wat meer met elkaar opvaren en tijd hebben om bij elkaar te buurten.

• Helaas hebben weinig zeuntjes gereageerd, terwijl daar juist de meeste informatie valt te halen. De zeuntjes die wel gereageerd hebben, hadden als doel zeilervaring op te doen en om eens zo'n oversteek te maken.

Advies gevraagd

We zochten naar adviezen van die nieuwelingen en van bereidwillige schippers, die onervaren opstappers ook instructie willen geven. Die adviezen hebben we helaas weinig gekregen. Maar op de steigers is er wel extra informatie verkregen. Een belangrijke aanvulling is, dat de zeuntjes zijn aangewezen op hun schipper en mede-zeuntjes. Het optrekken met de andere zeuntjes gaat goed, maar met de rest van de vereniging loopt dat niet altijd even soepel.

De belangrijkste vraag, die voortkomt uit deze enquête is dan ook: 'Hoe betrekken we de zeuntjes beter bij de vereniging (zodat ze blijven) én kunnen we tegelijk genoeg met oude bekenden bijkletsen?'

Graag horen we van jullie.



Nieuwe leden



Willem Sederel

Even voorstellen

Wat leuk die traditie om in elk nummer van Zeezeilen een nieuw lid de gelegenheid te geven zich kort voor te stellen. Velen zijn mij voorgegaan en nu mag ik kort iets over mijzelf, mijn boot en ons team vertellen.

Willem Sederel is de naam, geboren in Rotterdam (1950), woonachtig in Kalmthout- Heide (België), maar ook regelmatig te vinden in Tilburg waar mijn vrouw en ik een logeershuisje hebben dicht bij de kleinkinderen die alle zes in de buurt wonen. Ondanks dat ik met pensioen ben, werk ik nog flink wat uren aan duurzaamheid in de industrie, het onderwijs, bij de overheid en in de maatschappij. Het is een flink uit de hand gelopen hobby en daarom heb ik helaas weinig vrije tijd, wat redelijk bizar klinkt voor een pensionado. In de zomer lekker genieten van mijn boot Catxalot, een in 2007 aangeschafte X-362 uit 1994, doe ik dan ook eigenlijk niet genoeg. Net als manlief, papa of opa, is

iedereen enorm druk met allerlei uiteenlopende zaken in onze familie.

Daar staat tegenover dat ik in de herfst en winter meer vaar dan menig ander. Het begint met de 8 Uren van de Oosterschelde, medio september. Het is traditie geworden om deze bijzonder leuke en spannende wedstrijd met het team Catxalot te varen, de laatste jaren onder PZV-vlag. Ons team bestaat uit Rolien Lucassen, Martijn van Dijk, Jacqueline Peters, Stijn Engelen en mijzelf. Omdat Jacqueline een jaartje uit de running is geweest vanwege de tweede baby, hebben we een paar super invallers uit de club geregeld: Manuela en Manfred Paradijk, Micha Hoiting en Arjen de Bruin.

Jullie snappen dat ik zo heel wat PZV-ers goed heb leren kennen en de stap naar lid worden voor de hand lag. Het is erg leuk om met andere clubboten de eer van de vereniging te verdedigen, zoals in 2018 en 2019. Na de 8 Uren schrijven we ons al vele jaren in voor de Grevelingencup. Elke wintermaand van oktober tot en met maart varen we op de 2e of 3e zondag van de maand een wedstrijd op de Grevelingen met als startplaats Marina Port Zélande. Het geeft ontspanning door inspanning en meestal waai je heerlijk uit. Je leert er ook steeds beter door varen. Een aanrader!



De Palaverzaalcommissie

Fotogalerij bij de tijd houden!

In 2014 werd het TOCHTPLAN PZV gelanceerd door het bestuur. Eén van de activiteiten daarin was het verfraaien van de Palaverzaal met attributen die bij onze vereniging passen. Het doel was om de zaal een heus 'verenigings-aanzien' te geven. Mooie en actuele foto's van onze boten zijn bij uitstek zo'n attribuut. De toenmalige foto's waren sterk verouderd en aan een hedendaagse 'smoel' toe.

Zodoende werd er een oproep gedaan om je mooiste en meest artistieke foto van je boot op de wanden van de Palaverzaal te laten prijken. Het fraaie resultaat is een boeiende collectie van onze vloot waar we elke keer weer van genieten. Nu dus 5 jaar geleden en in de tussentijd zijn er heel wat boten bijgekomen. Tijd voor een uitbreiding! Dé kans om je boot ook een plaats te geven in de Fotogalerij.

Dit zijn de spelregels:

- Je laat een interessante foto van je boot afdrukken in het **formaat 30x45** cm (posterformaat). Heel fraai voor staande foto met complete mast, of liggend met wijde zee... Detailfoto's van de boot, of leden in volle actie (op het voordek, aan het lieren of in de mast) zijn allemaal welkom.

Let op: niet bij elke printshop is het formaat 30x45 te verkrijgen.

- Op de foto is de naam van je boot goed leesbaar. Bijvoorbeeld op de romp of als een tekst opgenomen in je afdruk.

- Let erop dat het een scherpe foto is en dat het gehele formaat benut wordt. Een aanwijzing: Het handigst werkt het als je zelf ervoor zorgt dat je foto al het juiste formaat 2:3 (in pixels) heeft. Dus bijvoorbeeld 1600x2400 pixels. Dit kan je zo afknippen met iedere beeldeditor (bijvoorbeeld Paint dat standaard op Windows zit of het welbekende gratis IrfanView). Succes!

Deze vergroting overhandig je aan Pieter Stoelinga op de Nieuwjaarsreceptie 12 januari; of je stuurt deze op naar de leden van de Palaverzaalcommissie Pieter Stoelinga of naar Mariëtte Roozeveld.

Uiterste inleverdatum: 15 februari 2020.

Het bestuur (c.q. de Palaverzaalcommissie), zorgt voor de fotolijsten. De P-commissie lijst de foto's in en hangt deze in stijl met de huidige fotogalerij op. Het project is te bewonderen op de voorjaars-ALV!

Wij zijn reuze benieuwd.



Aanmoedigingsprijs 2019: Barry Pollen

Het doel van de Aanmoedigingsprijs is het stimuleren van de nautische ontwikkeling van de individuele leden. In aanmerking komen leden die in de afgelopen paar jaar een opvallende ontwikkeling op nautisch gebied hebben doorgemaakt. Leden die de Aanmoedigingsprijs ontvangen zijn een voorbeeld van hoe je in de PZV je persoonlijke vaardigheden kunt ontwikkelen. Nieuwe leden kunnen deze voorbeelden gebruiken om hun eigen weg binnen de vereniging te vinden.

Onze vereniging bestaat uit vogels van diverse pluimage. Er zijn schippers en opstappers, oude zeerotten en zeuntjes, mannen en vrouwen, actieven en minder actieven. De oude rotten hoeven zich niet meer te bewijzen. Lees er de oude nummers van Zeezeilen maar eens op na. Zij zijn onze vuurtorens: de bakens die ons bij nacht en ontij de weg wijzen. Maar regelmatig zijn er ook nieuwe leden die zich op een of andere manier onderscheiden. Ze nemen initiatief, organiseren iets, of nemen andere leden op sleeptouw. De Aanmoedigingsprijs bestaat sinds 2002. Vorig jaar hebben we deze aan Henk en Sylvia Ligthart uitgereikt. Een groot aantal anderen gingen hen voor.

De Aanmoedigingsprijs 2019 gaat naar iemand die pas 2 jaar lid is, maar inmiddels al bijna niet meer weg te denken is. Zijn eerste Ramsgate voer hij mee op de Visser om te leren, afgelopen jaar met eigen boot. Zijn boot is belangrijk voor hem, hij was bij diverse activiteiten aanwezig en ontwikkelt zich op geheel eigen wijze:

- Door af en toe met anderen mee te varen.
- Zijn technische kennis blijmoedig te injecteren.

- Te zorgen dat zijn eigen boot tiptop in orde en up-to-date is.
- Alle elektronica en kaarten aan boord te hebben.
- Door met zijn dochter een zomerse oversteek naar Engeland te maken.
- Door zijn hulpvaardigheid en altijd oprechte interesse in het wel en wee van clubgenoten.
- Met gastvrijheid op zijn boot, waar hij graag (meer) medeclubleden ontvangt.
- En zijn inzet en vermogen om sfeer en inspiratie aan boord te creëren.

Barry is door zijn uniciteit goed geïntegreerd in de PZV. Vraag hem iets en hij doet het, voor vele technische problemen heeft hij een oplossing. Ondanks dat hij niet zo heel veel met zijn eigen boot kan zeilen, probeert hij van de partij te zijn. Iemand die snel eigen is geworden binnen de vereniging en waarvan we hopen dat hij op zijn geheel eigen wijze zijn bijdrage blijft leveren aan de PZV.

We vinden daarom dat hij de Aanmoedigingsprijs 2019 verdient heeft.

Kanaal 77

- Was MiniOerol stiekem een voorproefje van wat ons tijdens het Lustrumfeest te wachten staat?
- Dankzij Henk en Sylvia heeft onze Palaverzaal in de Pub nu een schitterend vast scherm en beamer. Geweldig sympathieke en vooral gulle actie!
Deze nieuwe voorziening betekent wel dat we voortaan stipt op tijd kunnen beginnen... Houd er rekening mee dat het Brabants kwartiertje komt te vervallen.
- Het bezoek aan rederij Linssen zorgde voor een hoop commotie. We zijn toch een zeilvereniging, geen motorbootclub? Nou, een stevige sleepboot zou anders best handig zijn met al die motorpech in de club.
- Het Eindejaarsweekend begon dit jaar met een windstille tocht naar Brouwershaven. De traditionele zeilwedstrijd werd vervangen door een wedstrijdje vastlopen in de haven. Dame Blanche wist de wal tot op een halve meter te naderen en ging er met de eer van door....
- De Dream droomt inmiddels van een nieuwe motor, net als de ZuidWest 7.... Misschien iets voor de commissie groepsaankopen?
- T-Mobile gaat zendmasten plaatsen op boortorens en windparken. Positiemeldingen voortaan via Whatsapp?
- Ook dit jaar werd de Mosselbank weer bezet door de Paardenbiefstuk Zeezeil Vereniging. Met fakkels, in plaats van het traditionele kampvuur. Op de Mosselbank groeien immers zeldzame planten. De BBQ was als vanouds, en de sfeer was er niet minder om!

- Nu Joep Vermeulen afscheid neemt van de PZV zitten we weer eens met een vacature. Wie gaat onze Theems-tochten nu van dwarsfluitmuziek voorzien? Of wordt ons motto: doe eens raar, ga voor gitaar?
- Voor het eerst in jaren kon PZV niet deelnemen aan de clubcompetitie tijdens de 8 Uren van de Oosterschelde. Volgend jaar zorgen we dat we weer met een volwaardige vloot zijn, toch? Die clubschaal moet wel weer naar Eindhoven....
- Rederij Triki maakt een doorstart: Hellen heeft een zusje gekregen van het type Soling. Willem gaat de woensdagavondwedstrijden in Lith varen en zoekt bemanning.
- Helaas geen verslag van het Amsterdam-op-eigen-kiel weekend. Zal wel weer een gevalletje zijn van 'what happens in Amsterdam, stays in Amsterdam'

Tips van Arjen:

- Als straks de mast er weer op gaat na de winter, en de AIS doet het niet, kijk dan even of de antenne er wel op zit.
- Als je de fenders op de waterlijn hangt is een mastworp niet genoeg
- Als je in Frankrijk met de bus wilt kun je beter de juiste route- en haltenummers navragen bij de havenmeester zodat je niet na een uur weer in de haven staat (maar nu in de bus).

Expositie Eugenie

*Op uitnodiging van Eugenie hebben we haar expositie bezocht in Brussel. In een prachtige industriële omgeving exposeerde ze haar indrukken op zee (diepblauw oceaankleuren) en het verblijf op de Azoren, waar ze haar vrienden weer trof.
Bijna alles was verkocht toen wij op de op een na laatste dag in Brussel waren.*

Als autodidact met veel talent, maar weinig zeilveraring heeft ze een tocht met haar Gulia (Contessa 32) naar de Azoren - via UK - en terug naar Faro (Portugal) voltooid.

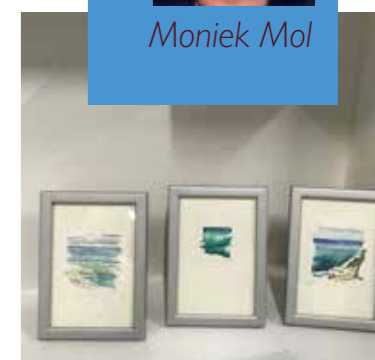
Naar eigen zeggen, waren het schilderen en de solo-zeiltocht naar de Azoren en Faro vanuit Kortgene een belangrijke overwinning in het overleven van een moeilijke periode in haar leven.

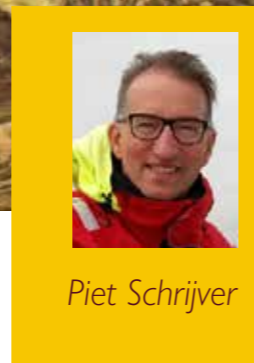
De expositie in Brussel en de afgelopen week uitgevoerde revisie van de motor in Faro zijn een afsluiting van deze periode.

Voor Eugenie breken nieuwe tijden aan. We zijn benieuwd naar haar belevenissen in de toekomst.



Moniek Mol





Piet Schrijver

Watermusic

De meest klassieke combinatie van varen en muziek is natuurlijk de compositie 'Water Music' van Georg Friedrich Händel. Dit stuk werd geschreven voor een feestelijke boottocht van koning George I over de Theems op 17 juli 1717.

Die tocht was een heel spektakel. De koning en een aantal adellijke personen gingen om acht uur 's avonds aan boord bij het paleis van Whitehall voor een tocht stroomopwaarts naar Chelsea. Op een andere boot bevonden zich vijftig muzikanten. De hele rivier zou vol hebben gelegen met boten en bootjes van mensen die het concert wilden meemaken. Koning George I was zo ingenomen met het werk dat hij het tijdens de tocht naar Chelsea en op de weg terug naar Whitehall de compositie nog drie keer liet herhalen. Een instant hit, dus.

Dit muziekstuk lijkt 'all British', maar net als veel zaken in deze Brexittijden: niet alles is wat het lijkt te zijn. Händel was natuurlijk van Duitse afkomst en zijn kennis van het Engels was niet zo groot. Zijn gesprekspartners moesten wel vier talen beheersen, want wat hij niet wist vulde hij moeiteloos aan met leenwoorden uit het Duits, Frans en Italiaans. En ook koning George I kwam uit Duitsland (en was om deze reden niet zo populair). Het Britse koningshuis kent overigens een lange keten van Duitse, Deense en Nederlandse inbreng.

In 1717 voelde koning George I de nodige onrust opkomen vanuit de oppositie. Zij hadden een voorkeur voor zijn zoon, the Prince of Wales. George I moet gedacht hebben: 'Op welke manier krijg ik de aandacht weer op mij gericht?' Een boottocht op de Theems, met een orkest. Dit idee sloeg dus in als een bom. Het muziekstuk is nog steeds beroemd. Miele heeft jarenlang een deel uit Water Music gebruikt in de reclames (Suite I in F, HWV 348 – Alla Hornpipe om precies te zijn). Puur muzikaal gezien was Händels multiculturele achtergrond een zegen. Händels Water Music was vast niet zo'n succes geweest zonder een aanstekelijke mix van Duitse, Franse en Italiaanse invloeden.

Kortom: een typisch voorbeeld van de sterke verwevenheid tussen de Europese en Britse cultuur.

WELKOM IN ONZE DIGITALE WINKEL

Datema Amsterdam



- Zeekaarten
- Gasten vlaggen
- Waterkaarten/Binnenwateren
- Pilots
- Pilots Binnenwateren
- Almanakken
- Getijden en stromen
- Boeken
- Studietoeken en Studiematerialen
- Electronische navigatie
- Verrekijkers
- Navigatie instrumenten

"Datema Amsterdam voor een goed en persoonlijk advies en een veilige vaart!"

"Vertel ons wat in de wereld u wilt bezoeken en wij zorgen voor uw nautische kaarten en -boeken. Onze naam staat borg voor kwaliteit en zorg"

DE WINKEL IS GESLOTEN!

Vanaf 6 december 2018 is onze fysieke winkel in Gorinchem gesloten.

ONZE WEBSHOP
WWW.DATEMA-AMSTERDAM.NL
BLIJFT ACTIEF

Telefoon: +31 (0)183 - 71 20 50
E-mail: datema-amsterdam@planet.nl



Voor lezingen, training en supervisie van het BOT (bedrijfsopvangteam)



Händelhof 16
2402 GW Alphen aan den Rijn
Tel. 0172-240690
info@trauma-nazorggroep.nl
www.trauma-nazorggroep.nl



Zeezeilvereniging
voor schippers & passagiers - www.pzv-zeezeilen.nl

Bestuur

Marja Snoeijen	Voorzitter	voorzitter@pzv-zeezeilen.nl
Mariëlle de Groot	Secretaris	secretaris@pzv-zeezeilen.nl
Giel Hansen	Penningmeester	penningmeester@pzv-zeezeilen.nl
Sander van Eijkern	Activiteiten	activiteiten@pzv-zeezeilen.nl
Maarten Schouten	Communicatie	communicatie@pzv-zeezeilen.nl

ZEEZEILEN/verenigingsblad

Annemieke Stallaert	hoofdredacteur	Martijn van Dijk	webmaster
Carla Peeters	redacteur	Piet Lucassen	webmaster
Peter Plantinga	redacteur	Joop Verboom	webmaster
Piet Schrijver	redacteur	Stijn Engelen	webmaster
Theo Bouwman	redacteur	Bauke Sijtsma	webredacteur
Anke Vermeer	vormgever	Chiel de Jong	webredacteur
		Maarten Schouten	webredacteur

Contact:

Voor zowel Zeezeilen (kopij) als voor de website (berichten): redactie@pzv-zeezeilen.nl

Betalingen

Contributies, betalingen voor cursussen, oefenweekends en advertenties in ZEEZEILEN gaarne overmaken met vermelding van de aard van de betaling, naar bankrekening:
ING 3222325 t.n.v. PZV Zeezeilvereniging,
BIC: INGBNL2A, IBAN: NL72INGB0003222325

Leden- en botenadministratie

Deze wordt bijgehouden door secretaris en penningmeester. Het onderhoud van persoons- en bootgegevens gebeurt door de leden zelf, via de website.

Kopij aanleveren

Kopij voor ons blad Zeezeilen aanleveren, in Word, per e-mail aan: redactie@pzv-zeezeilen.nl. Bijbehorende foto's van goede kwaliteit apart meesturen. Neem even contact op met de redactie als dat om een of andere reden zo niet kan en eventueel anders zou moeten. De redacties van Zeezeilen en van de website kunnen ingezonden artikelen wijzigen, inkorten of weigeren. De auteur is verantwoordelijk voor de inhoud van het artikel en voor de mening die er in wordt weergegeven. Die mening komt niet noodzakelijk overeen met de mening van de redactie van Zeezeilen en/of het bestuur van PZV. Ingezonden bijdragen, foto's, illustraties en andere gegevens dienen vrij te zijn van auteursrechten. PZV zal in geen enkel geval auteursrechten vergoeden. Het is niet toegestaan artikelen uit Zeezeilen of van de website over te nemen, anders dan met schriftelijke toestemming van de redactie en met vermelding van de bron.

Advertenties

Advertentietarieven worden op aanvraag verstrekt door de redactie van Zeezeilen

Bemiddeling van:

- alle woonobjecten
- alle bedrijfsobjecten
- agrarische objecten
- alle gronden

Taxaties van:

- alle onroerende zaken
voor alle doeleinden

Advies bij:

- herontwikkeling
van onroerende zaken
o.a. ruimte-voor-ruimte
en rood voor groen
- onderhandelingen met
de overheid bij onteigening
of bedrijfsverplaatsingen
- grond- en pachtzaken
- nadeelcompensatie
- planschade

www.berkkerkhof.nl

Vestiging Aarle-Rixtel
Dorpsstraat 8a
5735 ED Aarle-Rixtel
T: 0492 - 38 66 00
E: info@berkkerkhof.nl

Vestiging Best
Eindhovenseweg 30b
5683 KH Best
T: 0499 - 37 55 65
E: best@berkkerkhof.nl



Overall thuis.