

SPUIGAT

juli 2011

North sea Regatta
Verzekerings perikelen
Zandmotor



Officieel cluborgaan van Watersportvereniging Jachtclub Scheveningen

maritiem watersport

Dé watersportwinkel van Scheveningen!

HENRI  LLOYD

spinlock

LEWMAR

Gleistein Ropes
 since 1824

 SECUMAR

Gill

 PLASTIMO

 VETUS

HARKEN
INNOVATIVE SAILING SOLUTIONS

NEXUS
PASSION FOR PERFORMANCE™

Maritiem Watersport is dé winkel van Scheveningen voor zeilsport en motorvaart. In onze winkel vindt u een uitgebreid assortiment voor de watersporter. Wij informeren en adviseren u deskundig over de producten voor uw zeilboot of motorjacht.

Mei t/m september
elke zondag geopend!



Gratis parkeren
voor de deur!

Visafslagweg 1 (hal 18-20) • 2583 DM Scheveningen • Telefoon: 070 - 338 4500
Geopend van 9 - 18 uur, zaterdag tot 17 uur, donderdag tot 21 uur, zondag 12 - 17 uur

www.maritiem-watersport.nl

INHOUD



Iedere uitgave

- 3 Van de redactie
- 4 Eb en vloed van het bestuur
- 5 Haven actualiteiten

Artikelen

- 7 Vuurschepen Race
- 9 North Sea Regatta
- 13 Visserspraat
- 15 Toertocht Hellevoetsluis
- 17 Zandmotor
- 19 Kortste Nacht
- 21 Wat nu... Pelikaan
- 23 Kokkerellen met Paul
- 24 Uitnodiging Ecolution Wubbo Ockels
- 24 Matchrace Aankondiging
- 27 Schade op de Linea



Colofon

Jaargang 2011

'Spuigat' is een uitgave van Jachtclub Scheveningen en is gratis verkrijgbaar voor alle leden. Het blad verschijnt vijf keer per jaar als clubblad. De uitgave van dit blad is mede mogelijk gemaakt door de adverteerders.

Redactie: Monique Eggink, Mariëlle Antvelink-Rijk, Nicole Eggink, Ronald van der Horst

Fotografie: Ronald van der Horst, Leo Eggink, Frank de Bruin, Anita Bakker, Anusjka Martens
www.objectivo.nl

Voorpagina: North Sea Race, Blondie NED 6854
Foto: Anita Bakker
Advertentieopgave: info@jachtclub.com

Opmaak: Alexander Heemskerck- www.lextreem.nl

Sluitingsdatum kopij volgende nummer:
10 september 2011

Jachtclub Scheveningen
Hellingweg 136
2583 DX Den Haag / Scheveningen
tel: 070-3520017
fax: 070-3506260
Internet: www.jachtclubscheveningen.com
e-mail: info@jachtclub.com (algemeen);
spuigat@jachtclub.com (redactie)

Van de REDACTIE



Voor u het juli nummer van het Spuigat. Juli, de vakanties zijn net begonnen en velen zijn bezig de boot vakantieklaar te maken. Badgasten bezoeken onze stad en plots is het strand wel heel erg anders. Schepen liggen ongeveer op het strand en spugen met grote kracht zand in een grote boog in het water. De zandmotor is in aanbouw. Dit project moet voor zand suppletie op onze stranden gaan dienen. Het is een experimenteel project, het is de eerste keer in de wereld dat zoiets gebeurt, en niemand weet hoe het zich ontwikkelt. Wat ik wel weet is dat de stroom qua richting is veranderd en qua sterkte enorm is toegenomen. Zelf vaar ik al zo'n 25 jaar voor onze kust, maar een noord stroom van 3,6 knopen, heb ik niet eerder meegemaakt. Tijdens de North Sea Regatta is er op het startschip zelf 3,9 kn stroom gemeten.

Zelf heb ik al beetje visioenen van palmbomen en dansende Bacardi dames op dit nieuwe land voor onze kust. Verder op in dit nummer meer uitleg over de zandmotor.

Het was weer een spektakel de NSR. Blof, kwam helaas toch niet, coverbands, deejee's en Anouk, vermaakte het publiek. Als je tenminste naar binnen mocht. De sponsor had gekozen om duizenden relaties uit te nodigen, de leden en vrienden van de zeilers, moesten dan maar plaats maken. Vooraf is hier zeer veel over gesproken en ik heb niemand gevonden die daar begrip voor op kon brengen. Is het nou een feest voor zeilers en leden? Of is het om klanten van de sponsor te vermaken? Ik denk dat de sponsor hiermee te ver is gegaan en laat het een les zijn voor volgend jaar. De zondag, met leuke coverband, was minstens zo gezellig, en we waren weer onder ons. Aly Anink doet verslag van het zeilspektakel voor onze kust.

Pim Blokland vertrok in mei 2008 met zijn schip Linea voor een flink rondje Atlantic. Vooraf groot onderhoud, alles vervangen en vernieuwen. Keuring door verzekering enz, enz. Op 24 maart slaat het noodlot toe, de voorstag breekt en het hele zaakje dreigt overboord te gaan. Met kunst en vliegwerk weet Pim de mast te behouden, maar voorstag, Fur-

lex en voorzeil liggen op de oceaan bodem. Met dansende mast, weet de Linea 40 uur later de wal te bereiken. Het draait uit op gevecht met de verzekering, die vooral nog weigert de schade te vergoeden. Pim doet zijn verhaal op pagina 27.

.Over lange reis gesproken, eens moet je toch weer terug naar ons kikkerland. Hoe vergaat je dat en je gezin om na 3 jaar varen, weer terug te keren in de "normale maatschappij". Kinderen weer naar school, en ga je de vrijheid niet heel erg missen? De Pelikaan met gezin Diephuis zijn nu al ruim 2,5 jaar weer terug. Hoe pak je het gewone leven weer op? De Pelikaan doet verslag. En een ieder die ook deze droom nastreeft, mag dit artikel niet missen.

Stef Kurstjens doet verslag vanuit de viscommissie. Het weer heeft de vissers nog niet echt meegezeten, maar 7 april was de eerste gezamenlijke wedstrijd met de Afrit. Stef doet verslag en laten we hopen dat er dit jaar nog een paar keer een leuke wedstrijd gehouden kan worden.

De toertocht naar Hellevoet is dit jaar weer gevaren. Helaas met iets minder deelnemers. Het was een week voor de NSR en velen moesten nog aan de boot werken. De pret was er niet minder om. Pret is er ook weer op woensdag: De woensdagavond zomer wedstrijden. Dit heeft geen uitleg, beetje varen en biertje drinken, mee doen zou ik zeggen!

Ik ben nog niet stiekem in training, maar..... Het match racen in de Laser Pico's staat weer gepland. De volgende titanenstrijd is zaterdag 20 augustus. Laten we hopen op evenveel wind als vorig jaar, dan is de pret gegarandeerd. Schrijf je wel snel in. Het aantal deelnemers is gemaximaliseerd. Meer info verder in uw clubblad.

Rest mij u allen een fijne vakantie te wensen, veel lees plezier aan dit nummer en tot in oktober.

Ronald van der Horst
info@fotostudiovanderhorst.nl

Wie doet wat?

Bestuur Jachtclub Scheveningen

Voorzitter: Georges Jautze
Vice-voorzitter: Radboud Crul
Secretaris: Joop Buijs
Penningmeester: Arie Buis
Bestuursleden: Frans Winterswijk
Radboud Crul, Edith Voskamp, Miech Pronk

Havenmeester: Fabian Buijs (06-532 93 137)
Havenmanager: Marloes Druiff (070- 352 0017)

Clubgebouw 't Spuigat:
Kranenburgweg 160 (070- 355 7148)

Lid van verdienste: Suze Fromberg
Erelid: Marie van der Vin- van der Bovenkamp

Commissies:

Ballotagecommissie

Voorzitter: Adriaan van Stolk
Leden: Miech Pronk, Stef Kurstjens, Arie Krijgsman

Geschillencommissie

Voorzitter: Watze Berger
Leden: Jan de Bruin, Nico de Graaf,
Leen Zuurmond

Havencommissie

Voorzitter: Frans Winterswijk
Leden: Kees Spuy, Miech Pronk

Kascommissie

Voorzitter: Maarten van der Toorn
Leden: Adriaan van Stolk, Erik Sanders

Spuigatcommissie

Voorzitter: Rita van Rhee
Leden: Anja van Beele-van der Zwan,
Cora Spaans, Jitske van Oeyen

Toewijzingscommissie

Voorzitter: Frans Winterswijk
Leden: Miech Pronk, Kees Spuy

Viscommissie

Voorzitter: Stef Kurstjens
Leden: vacant

Zeilcommissie

Voorzitter: Radboud Crul
Leden: Peter Anink, Ton de Groot
Roel van Muyden (materiaalbeheer)
Godfried van Benthem van den Bergh
Floris Ingen Housz

Zoute Optimist

Leden: Karin Kampschreur, Nicole Lousberg,
Jörg Raven, Hans de Graaf,
Quinta Visser, Huij Hoogenraad
Toezicht bestuur: Edith Vos

Evenementencommissie

Yvonne Beusker, Frank de Bruin, Willem van der Loo,
Bart Jan IJzerman, Radboud Crul

Redactie clubblad het Spuigat

Hoofdredactie: Ronald van der Horst
Redactieleden: Mariëlle Antvelink
Monique en Nicole Eggink

Beheerscommissie website

Ronald van der Horst, Marloes Druiff
Recensie Forum: Joop Buijs

Stichting North Sea Regatta

Comité North Sea Regatta
Voorzitter: Jan Bakker
Penningmeester: Nan Peters
Leden: Frans Sluyters
m.m.v. Peter Anink, Edwin Lodder,
Maarten Hinloopen

Eb en vloed van het bestuur.

Beste leden,

In het vorige nummer van Spuigat heb ik een oproep gedaan aan alle leden om zich te melden voor diverse commissies waar vacatures waren. Gelukkig is daar goed op gereageerd en zijn de commissies weer volledig bemand. Gelukkig zijn ook de vacatures voor de assistent havenmeesters weer ingevuld. Marloes (manager) en Fabian (havenmeester) hebben zich ook al aardig ingewerkt, zodanig dat de ploeg het zomerseizoen aan zal kunnen. Hier en daar zal het nog wel wennen zijn, maar met hulp van ervaren (bestuurs)leden bouwen we verder aan het zo soepel mogelijk laten reilen en zeilen van alle activiteiten in en rond de haven. Het nieuwe administratie- en betaalstelsel E Captain is inmiddels operationeel en zal gaandeweg moeten helpen om ook dit deel van het werk soepeler te laten verlopen.

In het vorige nummer schreef ik ook dat de algemene ledenvergadering het bestuur mandaat heeft gegeven om in het Nautisch Centrum een, direct aan de haven gelegen, ruimte aan te huren voor het kantoor van de havenmeester en douche/toilet accommodatie. We zijn voortvarend aan de gang gegaan. Inmiddels is de gangway verplaatst en de komende week zal een tijdelijk kantoor van de havenmeester op de kade worden geplaatst. Onze wens om de ruimten in het Nautisch Centrum al dit seizoen in gebruik te kunnen nemen zal helaas niet in vervulling kunnen gaan. Het uitwerken van de plannen en de onderhandelingen met de eigenaar hebben helaas wat meer tijd gekost dan was voorzien. We zijn nu rond, zodat de opdrachten voor uitvoering gegeven kunnen worden. In het volgend nummer van Spuigat zal ik wel wat meer kunnen melden over de opening.

Inmiddels bruist het weer van de activiteiten in de haven. De North Sea Regatta, waar u verder in dit nummer veel meer over kunt le-

zen, heeft de haven en omgeving weer op zijn kop gezet. Het was weer een heel geslaagd zeilevenement, maar sommigen vragen zich af of het feestgebeuren ook een tandje minder kan. Helaas hebben de veiligheidsmaatregelen voor hinder gezorgd naar onze liggers, maar de keerzijde is dat het hele evenement zonder echte incidenten is verlopen. Wat dat betreft een compliment voor de organisatie. Binnenkort gaat het bestuur de NSR 2011 evalueren met de Stichting NSR. Volgend jaar willen we in ieder geval eerder kunnen communiceren met leden en liggers van JCS over bereikbaarheid en toegankelijkheid. Overigens maakte de combinatie met vlaggetjesdag het



er niet simpeler op, maar daar hebben we de komende jaren geen last meer van omdat de data dan voorlopig niet meer samenvallen.

We zijn ook steeds meer gastheer van andere evenementen. Zo mochten we de ruim 40 schepen van Heliuss (Hellevoetsluis) verwelkomen en hadden we o.a. de Bavariacup en de businesscup, die kozen voor Scheveningen. Binnenkort verwelkomen we de start van de zeilrace/rally Scheveningen-Brest.

Het IJspiegel en IJskegel seizoen werd weer

traditioneel afgesloten met de Baggercup. De nazit en prijsuitreiking vond plaats in de Jachtclub. Overigens heeft het bestuur besloten de Jachtclub wat meer aan te kleden met zaken die de clubsfeer uitstralen. Bart Jan IJzerman heeft hiervoor een ontwerp gemaakt voor prijzenkasten en een eigentijdse fotowand, waarmee we de prestaties van veel van onze leden een permanente plek kunnen geven.

Zaterdag 25 juni was er gelukkig toch weer een Korste Nacht. Dankzij de inzet van bestaande en nieuwe vrijwilligers kon de editie 2011 doorgaan. En hoe! Het was een prachtige wedstrijd na een dag vol regen maar met behoud van behoorlijk wat wind. De nazit en prijsuitreiking in de jachtclub was heel sfeervol en goed verzorgd. Dankzij de gastvrijheid van het Panther team kon ik zelf ook actief deelnemen en ik kan alleen maar adviseren om volgend nog meer schepen aan de start te zien.

Op 15 juni start weer het Zomeravondzeilen, dus voor wie wil is er steeds genoeg te doen in onze vereniging.

Tot slot nog een compliment naar de ZOP, dat ook dit jaar weer volledig is volgeboekt met kinderen die in Scheveningen het zeilen onder de knie willen krijgen. En nu maar hopen dat daaruit weer veel nieuwe leden van de JCS zullen komen.

Als laatste nog een persoonlijke noot. Met mijn nieuwe schip (een Contest 45CS) heb ik meegedaan aan de jaarlijkse Contest Cup in Medemblik. Door de onfortuinlijke aanvaring met schade van de Panther tijdens de start van de Vuurschepenrace, wilde het Panther team graag ingaan op mijn uitnodiging dan maar bij mij aan boord de Contest Cup te varen. Samen met nog een aantal leden van de JCS had ik zo een 7 koppige JCS bemanning in Medemblik. De fraaie foto's die dat heeft opgeleverd houd u tegoed voor een volgend nummer. De finish foto hierbij vast als voorproefje.

George Jautze

Zandmotor?

Elk jaar voert de zee zand weg van de Nederlandse kust. Rijkswaterstaat vult dat om de vijf jaar aan met zandstort op het strand en voor de kust. Zouden we dat niet doen, dan zou de zee een bedreiging vormen voor het westen van Nederland, dat beneden zeeniveau ligt. De vijfjaarlijkse zandsuppletie (zandstort) werkt, maar kan kustbescherming niet duurzamer en natuurlijker?

Lees Verder op pagina 17





Vuurschepenrace 2011 vanaf de Rosetta from the Rocks.

Het is dinsdag 31 mei 2011 en om 19.00 uur 's avonds is de start van de Vuurschepenrace. Voor de eerste keer van mijn leven ga ik meedoen aan deze race. Vroeg arriveren we op de jachthaven in Scheveningen om Radboud vooral met raad en daad bij te staan. Dit resulteert in een beetje heen en weer lopen tussen de office en Rosetta en een bezoekje aan de Jumbo, waar we met een overvolle kar van terugkeren. Enig spektakel ontstaat er als de crew arriveert. Zeilen worden aangeslagen en GPS wordt ingevoerd. Helaas blijkt de GPS van Rosetta de geest te hebben gegeven en moet er een handheld aan te pas komen. Nog hectischer wordt het als alle acht bemanningsleden zich in de kleren gaan hijsen en zelfs Rosetta wat aan de nauwe kant blijkt te zijn. En dan is het zover, we vertrekken uit de zo bekende haven om ons naar de start te begeven. Vanaf de Gouwe worden we bediend door Monique en Theo. Ze hebben er een aardig baantje ingelegd en precies om 19.00 uur vertrekken de ORC3 's. En dan zijn wij aan de beurt. Simon staat aan het roer en hij laveert ons tussen alle boten heen. Bij de start liggen we onder de Griel. Zij blijken echter te vroeg en wij kunnen als een speer er van door. We hebben wel 1 keer geoefend en veel weet ik er niet meer van. Maar onder omstandigheden leert men snel en ik wist niet van mezelf dat ik

nog zo snel over dat dek kon klimmen. Snel moet dat want anders lig je binnen de kortste keren met je gezicht in de reling of hang je aan de lage kant overboord.

En dan begint het pas echt. De wind is NW, rond de 20 knopen. We kruisen naar de bovenboei en gaan dan koers naar de Houtrust. Voorlopig is alles hoog aan de wind. Aan dek zitten we gebroederlijk naast elkaar. Al snel dringt het tot me door dat ik de volgende 20 uur in deze houding zal moeten blijven zitten. Er zeurt al een plekje in mijn rug en nek. Niet aan denken, Aly, doorgaan.



Zoon David zit naast me en vindt me wel wat stil. Af en toe vraagt hij of het goed met me gaat. Ik moet aan vroeger denken waarbij ik zo vaak tegen hem gezegd hebt: Kom op doorgaan!! Niet zeurpieten! En zo zeurpiet ik dus niet en probeer mijn lijf onder controle te krijgen.

Pieter, de broer van Radboud zorgt echter goed voor ons en binnen een mum van tijd hebben we al het nodige lekkers naar binnen gewerkt. De wind is wat aan kracht aan in boeten en een grotere genua wordt gezet. Dan gaat de zon onder en wordt het echt koud. Reinout heeft het moeilijk en Dobbertje (Michel) kletst nog de oren van je hoofd. Peter zit aan de grootschoot en ook voor hem geldt: Doorgaan! Mijn benen worden kouder, mijn nek verstijft. Reinout merkt op, nadat hij de visjes gevoerd heeft, dat het leven van een zwerver nog beter is, die hebben nog een kartonnen doos. Verder had David onlangs in de krant gelezen dat de enige nog overgebleven elitaire sport het zeilen is. Zaken waar nu toch enige vraagtekens bij gezet worden. Maar we gaan door. We blijven minstens 7 knopen lopen en de routine komt erin. Er zijn wel een aantal zaken die niet mogen. Achterover hangen in de reling met je hoofd op het kajuitdak is verboden. Zelfs mijn 60 kilo's leggen gewicht in de schaal. Ik ben er bijna trots op. Om 01.00 uur is het nog niet helemaal donker en om



04.00 uur breekt de nacht alweer. Voordat de zon echt voor wat meer warmte gaat zorgen is het toch wel na zessen. De wind gaat er wat uit. We lopen niet meer dan 3 knopen. De slaap gaat opspelen. Een ieder ligt nu toch wel opgerold in de reling en Michel kan in alle standen slapen. Er komt een ontbijtje met gebakken eitjes en weer wat opgewarmd door de zon beginnen we midden op de Noordzee aan deze nieuwe dag.

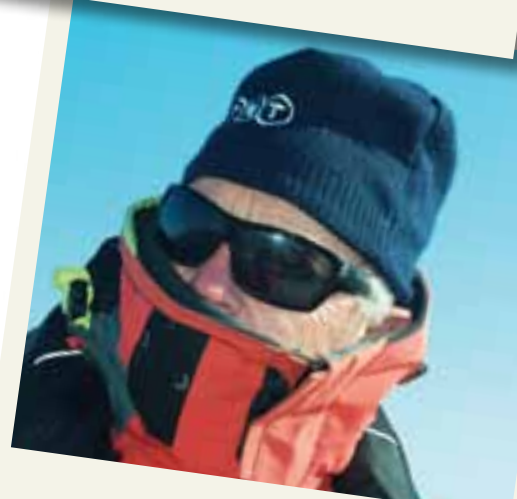
Om ons heen zijn nog veel bootjes te zien. Allemaal op weg naar de Orwell River. We naderen de Wind Farm van de Greater Gabbert. De navigatie had beter gekund. We varen nu praktisch tegen het molenpark aan en de vraag is kunnen we er door of moeten we erom heen. We denken dat we eromheen moeten tot we een bootje door zien varen. Als echte kuddedieren gaan we er achter aan. Helaas een misrekening. We moeten terug en dat betekent een verlies van ongeveer een uur. Helaas pindakaas!! Het moreel van de troepen moet worden opgekrikt. Maar daar gaan we weer. De zon schijnt en de spi kan er op. Het lijkt even op de Midderrandee. Dan gaan we weer aan de wind. De jassen moeten weer aan en we hiken als echte professionals. De North Ship Wash komt in zicht. De laatste loodjes. We scheuren nu door het water. De Mid Bawdsey aan bb en de South Bawdsey aan sb. Tactiek komt om de hoek kijken en

de Tuned moet onder ons door. Bij Wadgate Ledge nog even aan de wind om de geul over te steken en dan voor de laatste meters de spi erop om full speed te finishen bij de South Shelf.

Het comité wacht ons op en heet ons van harte welkom in Harwich.

Dan zit het erop. Het was achteraf minder erg dan ik in het begin had gedacht. Of zal zo, als je leert in de boeken, bij inspanning de endorfines gaan werken waardoor de scherpe kantjes eraf gaan. Dan zien we dat onze grote concurrent Redan voor ons is gefinisht. Ze liggen namelijk hoog en droog op de bank even voorbij de finish. De autoriteiten wensen hen succes, om 20.00 uur zullen ze wel los zijn. "Make it yourself comfortable" is hun devies. De volgende middag hebben we een geweldige lunch in Pinmill. Van de Noordzeeclub krijgen we een gratis drankje vanwege het 65 jarig bestaan. En we zien vele bekenden. Bij de einduitslag blijkt de X-Stream te hebben gewonnen, is Redan derde en prijken wij op de 5e plaats. Er is genoeg om te verbeteren en we krijgen een nieuwe kans in de North Sea Race.

Aly Anink-van Driel





NSR

North Sea Regatta 2011 van af de Albatros

Een beetje bij gekomen van de North Sea Race uit Harwich hebben we op donderdagavond de verrassing van het jaar. Wederom krijgen alle medewerkers aan de North Sea Regatta een diner aangeboden in At Sea. Prachtig gedekte tafels lonken ons toe als we met zijn allen arriveren bij het restaurant.

De leden van het NSR organisatie comité staan ons al op te wachten en de eerst flessen worden ontkurkt. Rode wijn, witte wijn en rosé staan voor ons klaar. Daarna krijgen we in een rap tempo de meest verrukkelijke hapen voorgeschoteld. Een aangenaam geroezemoes met hier en daar wat smakgeluiden vullen de ruimte van At Sea. Na afloop moeten we consta-

teren dat we bijzonder lekker hebben gegeten in een zeer aangename atmosfeer.

Een bijzonder begin van 4 hectische dagen, met dank aan het organisatie comité.

Op vrijdag beginnen we met onze crew om 13.00 uur met de start van IRC1 en Swan 45. We zitten op de Albatros en op Baan A. Naast de IRC1 en Swan 45 zitten ORC 1, X35 en IRC 2-3 op deze baan. De eerste starts gaan zonder problemen. Boeienboten moeten nog een beetje in slingeren. En op het startschip wordt er direct goed geschoten en gaan de vlaggetjes op tijd de lucht in.

Na de eerste ronde is de eerste windshift al een feit. Vervangend merkteken moet worden gelegd en bij de gate wordt de Charlie gehesen. Alle boten begrijpen deze aanwijzingen en de strijd op het water is hevig.

De tweede race van deze dag wordt ook gekenmerkt door de vele windshifts. Het spel met de wind gaat echt beginnen, de ene na de andere start procedure wordt afgebroken.

De boeienboten wandelen met de boeien over de zee. En tenslotte krijgen we toch een steady windje en vertrekt rond 16.30 uur de laatste klasse naar de bovenboei. Rond zes uur is een ieder klaar en kan er terug naar de haven worden gevaren waar Xander de Buisonje op ons wacht. Helaas regent het. Eten aan een tafeltje op het terrein is wat mistroostig. Maar bij Simonis pakken ze kibbelingen en patat voor je in en zo gebruiken we de avondmaaltijd in onze kajuit en genieten nog na met een lekker glaasje wijn. De jeugd vermaakt zich met Xander, het comité gaat op 1 oor.

De volgende morgen beginnen we om half elf met de eerste start. Helaas al weer een windshift en de uitstel gaat erin. Wederom hebben de boeienjongens een reuzenklus. De ene boei na de ander moet er weer uitgehaald en er weer ingelegd worden. Gelukkig lukt het de eerste twee races een ieder goed weg te krijgen. De derde race van deze dag is rond het kenteren van het tij.





Met daarbij een niet zo'n steady windje. Het wegstarten van de IRC1 en Swan 45 is een megaklus. Tenslotte wordt de black flag gezet en met de E-mission, Wet Dreams en Hawkeye te vroeg over de lijn vertrekken IRC1 en Swan45 uiteindelijk naar de bovenboei. De overige klassen volgen.

Ook deze dag is het weer laat als we in de haven arriveren. Alle maatregelen voor de komst van Anouk zijn getroffen. We nemen weer een snelle hap bij Simonis en zien de eerste stroom bezoekers op het terrein verschijnen. Zeilers en niet zeilers. Je ziet het aan de toeten. Rood of niet rood dat is het verschil. Anouk begint om 22.00 uur aan haar optreden. Het plein staat vol met swingende mensen. Twee liedjes houden wij het vol om te constateren dat dit de gouden herrieklanken zijn waar mijn vader vroeger bij mij over klaagde. We vertrekken naar onze kooi om ons voor te bereiden op de volgende dag.

Op zondag is het heel mooi weer. De wind is redelijk van kracht en als crew gaan we er weer voor.





Ook nu wederom enorme windshifts. De IRC 1 en Swan 45 klasse krijgen direct na hun eerste general de black flag gezet. Dan starten ze goed weg. In de derde race gaat de wind er helemaal uit. Na 1 rondje wordt besloten de tango te zetten bij de gate dat inhoudt dat alle boten direct naar de finish moeten komen. De tijdslimiet voor finishen wordt buiten werking gezet en zo krijgt een ieder de gelegenheid te finishen.

Op de wal is het bijzonder gezellig. Eindelijk een warm plein met zonnestralen. 's Avonds weer het bekende North Sea Regatta gevoel met zeilers onder elkaar. Er wordt gedronken geswongen en onze Sietske springt rond 24.00 uur op het podium om swingend de nieuwe dag in te gaan.

Dan is het alweer maandag, de laatste dag. Nog twee races en de NSR zit er weer op. Helemaal ingeslingerd als echte professionals sturen we de klassen voor de een na laatste race naar de bovenboei. Verbaasd kijken we naar de wind. Geen enkele windshift. De boeienjongens beginnen te klagen. Helemaal niets te doen. Maar dan komt de laatste race. Bij de tweede ronde een windshift naar links en bij de derde ronde weer een windshift naar

rechts. Boeien worden verlegd, vlaggen worden gehesen, toeters worden bediend. Helemaal tevreden zien we de laatste finishen. De North Sea Regatta 2011 zit er voor Baan A weer op.

Bij de prijsuitreiking zingt Frans weer de sterren van de hemel. The North Sea Blues en Unchain My Heart worden uit volle borst meegezongen. Daarna nog een hapje van Toko Oen. En dan rijden wij vermoeid, doch tevreden huiswaarts. De zomer is op komst.

Aly Anink-van Driel

Fotografie: Anusjka Martens
www.objectivo.nl



SMOOTH CONTROL

STRENGTH & SIMPLICITY

RONSTAN



CORE

ORBIT

Furlers

Ronstan Core blokken kenmerken zich door de minimale weerstand van de schijf door een unieke combinatie van een kogellager met een hoog gepolijst glijlager. Deze zeer solide serie blokken hebben een zeer hoge werkbelasting, en zijn voor bijna alle toepassingen geschikt.

Ronstan Orbit blokken zijn de lichtste en sterkste blokken in hun soort. De blokken hebben geen RVS onderdelen meer en worden bevestigd dmv een dyneema loop. Het Dual Stage bearing systeem zorgt voor onwaarschijnlijk hoge werkbelastingen en combineert de soepelheid van het kogellager met de hoge werkbelasting van het glijlager.

www.moremarine.nl

RONSTAN

Vissers- praat



Visserspraat

Het jaar 2010 was een lastig jaar voor de viscommissie. Veel wedstrijden moesten vanwege weersomstandigheden worden uitgesteld en werden uiteindelijk afgesteld. 2011 had ook een moeizame start. De Afrit, onze burens, hebben een overvol programma voor dit jaar. In totaal 6 wedstrijden die in een competitie een visvakantie reisje naar IJsland opleveren.

Voor JCS is het dan moeilijk om er omheen te plannen. Dat hebben we dan ook maar niet gedaan. We hebben contact gezocht met de Afrit om te bekijken of we niet samen de wedstrijden kunnen vissen. Dat kan! We vissen dit jaar alle wedstrijden samen. Per wedstrijd dingen alle leden van zowel JCS als De Afrit mee naar de dagprijzen. Voor de vakantie wedstrijd geldt dat deze wordt gefinancierd door de Afrit, daarom is deze prijs ook alleen beschikbaar voor de leden van De Afrit.

Dat maakt voor de gezelligheid en de spanning tijdens de wedstrijden niet uit! Afgelopen 7 april was de eerste gezamenlijke wedstrijd.

Tijdens deze alle soorten wedstrijd werd op gewicht gevestigd. Zoveel mogelijk kilo's bij elkaar vissen. Aangezien het visgebied voor de meesten voor de kust tussen Kijkduin en Scheveningen lag was het vooral Schar wat de klok sloeg. Het gebied om te vissen was vrij en je kon gaan waar je wilde. Sommigen gokten op de wrakken. Deze hadden pech. De anderen die meer mazzel hadden gingen voor anker. Iedereen kon een aardig visje vangen. De winnaars hadden meer dan 30 kilo vis. Uiteraard waren dit de heren van de "Scharrenjager". Hoe ze het doen vertellen ze niemand, maar altijd weten ze enorm veel vis te vangen in korte tijd. Steevast ontmoet je ze

ook 's morgens vroeg met een biertje en een shaggy. Echt knap heren, Hulde!

Helaas ging dit jaar de Makrelen wedstrijd niet door. Zaterdag 18 juni waaide het veel te hard. De 25e als eerste uitstel was ook niet veel soeps. (Jammer want de 26e was het heerlijk weer, de Antares en de Bjoetie XL hadden hun eigen makrelen wedstrijd. De Bjoetie XL heeft gewonnen met 250 stuks!). De Makrelen wedstrijd wordt misschien nog een keer herhaald. Hou daarom de website en de aankondigingen bij de steigers in de gaten!



Dan een minder leuk bericht.

Het blijft een lastige zaak om je boot goed te beveiligen. In de week na de NSR (10-13 juni) is er een reddingsvlot ontvreemd van één van de schepen die in de haven ligt. De eigenaar van deze hagelnieuwe boot is erg teleurgesteld. Hij vraagt zich ook af of iemand iets heeft gezien of gehoord. Het is een acht persoons reddingsvlot dat aan boord van een sportvisboot lag. Als je hier iets over weet te melden, meld je dan a.u.b. bij Marloes Druiff de havenmanager!

Stef Kurstjens, Viscommissie





Toerwedstrijd SCH-Hellevoetsluis

Vorig jaar startte een 'nieuwe traditie': de toertocht naar Hellevoet. Iedereen die er toen bij was herinnert zich dat nog steeds (althans, ongeveer tot en met het eten...) als een hoogtepunt in het JCS clubjaar. Alle reden dus om te kijken of we de barre tocht naar het mooie vestingstadje nog eens zouden kunnen volbrengen.

Zaterdag 21 mei scheen de zon uitbundig op de 12 schepen die 's morgens de startlijn passeerden. Er stond een lichte westzuidwester koelte.

Al gauw bleek dat er door de schippers twee verschillende tactieken waren bedacht. De optimisten hadden alle ballast thuis gelaten, vertrouwden op de snelheid van hun lichte schip en het meegaande tij, en dachten zo de afstand naar Hellevoet vlot genoeg te kunnen overbruggen om aldaar de vochtbalans weer op tijd te kunnen herstellen.

De realisten hadden juist hun schip volgeladen met drank en diesel, om maar zeker te weten dat uitdroging noch windstilte het plezier vroegtijdig zou bederven.

Uiteindelijk hadden beiden het gelijk aan hun kant. De Challenger, de Almirante, de Harpoen en de Smooth Operator wisten zeilend de Maasmond te passeren en bij de ton halverwege naar de verkenner Slijkgat reglementair te finishen. De Challenger was de snelste; geruchten dat ze de windturbine die normaal stroom levert nu juist omgekeerd hadden gebruikt werden uiteraard ontkend.

De rest had de elementen op hun manier ook goed ingeschat want inderdaad viel de wind

uiteindelijk helemaal weg, en dan bieden ijskast en dieselpower uitkomst.

Eenmaal afgemeerd aan de kade in Hellevoet kwam de gezelligheid zo goed op gang dat vele bemanningen haast vergaten dat er ook nog een maaltijd wachtte in de Admiraal. En alsof dat nog niet genoeg was, zijn een aantal schepelingen vervolgens nog afgedaald naar de duistere gelegenheden waar de plaatselijke jeugd in het weekend haar vermaak zoekt. In goede traditie eindigde de avond in nevel en schimmigheid, en zo hoort het ook te zijn.

Wat er de dag ervoor te weinig aan wind was stond er de volgende morgen te veel. De zuidwester gierde in het want, de uiers hingen scheef onder de koeien. Dat betekent grondzeeën in het Slijkgat, dus werd er oostwaartst gekoerst om via het Spui, de Oude Maas en de Waterweg alsnog buitengaats te geraken. Eenmaal op zee werd het nog prachtig surfen onder een punt voorzeil terug naar Scheveningen. Een mooi einde van een geslaagde trip. Dank aan Flip Wiemans en Kees Spuy voor de prima organisatie. Ja, dit doen we volgend jaar zeker wéér.

Ben Hoebee



Probleemloos varen

Bezoek ook onze webwinkel op www.dejongtechnovaria.nl

MASTERVOLT

Raymarine®

Eberspächer

Webasto



victron energy
BLUE POWER

Dometic®



- Scheepsinstrumenten
- Navigatie
- Radar
- Marifoon
- Stuurautomaat
- Stroomsystemen
- Accu's
- Lader
- Omvormer
- Generator
- Koelkast
- Scheepsairco
- Scheepsverwarming



Levering, installatie en reparatie van bekende merken

DE JONG TECHNOVARIA
ELEKTRO-TECHNISCH BUREAU

AMSTERDAM 020 - 6916311 | LEIDEN 071 - 5212101

MUSTO

VROLIJK
Watersport



ONDERKLEDING

hoge absorberende werking, vochtdoorlatend

ISOLATIE

winddicht, isolerend en waterafstotend

BUITENLAAG

MPX Gore-Tex Pro Shell

**AANTREKKELIJK OM TE ZIEN EN
AANTREKKELIJK GEPRIJSD BIJ VROLIJK WATERSPORT**



Zandmotor voor de Zuid-Hollandse kust.

Met de aanleg van de Zandmotor, een schiereiland voor de kust van Ter Heijde, onderzoeken we of de natuur het zand voor ons langs de kust kan verspreiden. Vanzelfsprekend experimenteert Nederland niet met de veiligheid van haar bewoners, de kustverdediging is op moment van aanleg van de Zandmotor op volledige sterkte.

De Zandmotor is een innovatieve manier van kustbescherming. De natuur helpt ons in de bescherming tegen de zee. Voor de kust van Ter Heijde komt een schiereiland van 100 hectare, even groot als 200 voetbalvelden of de helft van het eiland Rottumeroog. Door wind, golven en stroming verspreidt het zand zich de komende twintig jaar langs de kust tussen Hoek van Holland en Scheveningen. Het vormt daar nieuw strand en duin, dat ons tegen zeespiegelstijging beschermt en extra ruimte voor natuur en recreatie biedt. We bouwen met de natuur.

Aanleg

Tussen maart 2011 en oktober 2011 leggen Rijkswaterstaat en de provincie Zuid Holland het schiereiland in de vorm van een haak aan. Het schiereiland steekt één kilometer ver in zee en is aan het strand twee kilometer breed. Sleephopperzuigers halen het zand tien kilometer ver uit de kust vandaan en leggen het op de juiste plek. Naast het schiereiland komen nog twee onderwatersuppleties. Deze zijn naar verwachting gereed in maart 2012.

Bouwen met de natuur

De Zandmotor is een mooi voorbeeld van bouwen met de natuur. Door in een keer een grote hoeveelheid zand te storten, voorkomen we herhaaldelijke verstoring van de kwetsbare zeebodem. De natuur legt het zand voor ons op de juiste plek. Als de Zandmotor naar verwachting werkt, zijn de komende twintig jaar geen zandsuppleties nodig voor de Delflandse Kust.

Uniek in de wereld

Een experiment zoals de Zandmotor is nog niet eerder uitgevoerd. Met dit pilotproject blijft Nederland de standaard zetten in watermanagement. Anno 2011 door juist mét het water te werken, in plaats van tégen het water. Als de Zandmotor naar verwachting werkt, kan het concept ook op andere plekken in Nederland en de rest van de wereld navolging krijgen.

Onderzoek

Wetenschappers gaan onderzoeken hoe de Zandmotor zich ontwikkelt, om te kunnen

vaststellen of deze innovatieve methode van kustbescherming inderdaad werkt. Ook zijn meetgegevens nodig om de Zandmotor goed te beheren. Denk daarbij aan in kaart brengen van nieuwe stromingen, zodat we weten waar het veilig zwemmen is. Maar ook om te weten welke diersoorten naar de Zandmotor komen, en hoe bezoekers op de Zandmotor recreëren.

Het weer, golven en de stroming

Wind en regen hebben grote invloed op het aangroeien en slijten van de kust en ook op de ontwikkeling van duinen en begroeiing. Ook de golfslag en stroming rond de Zandmotor hebben invloed op de vorming van het nieuwe land.

Weerstatistieken krijgen we van het KNMI en Rijkswaterstaat. De golven kunnen worden gevolgd met een boei ter plaatse, en vanuit de Argusmast (meetstation bij de Zandmotor) wordt de stroming in kaart gebracht.

Zwemveiligheid

Met de haak verandert de vorm van de kust en daarmee ontstaan nieuwe stromingen.



De provincie Zuid Holland en Reddingsbrigade passen het zwemadvies aan de steeds veranderende situatie aan, want het zal niet overal veilig zijn om het water in te gaan. Volgt u daarom de borden op het strand en de adviezen van de Reddingsbrigade altijd op. Direct na aanleg geldt rond de Zandmotor een zwemverbod. Pas als we zeker weten waar het veilig is om te zwemmen, wordt het zwemverbod op aangewezen plekken opgeheven. Naar verwachting blijft voor de noordelijke punt van de Zandmotor een zwemverbod van kracht.

Binnenmeer

Het duinmeer biedt een leefgebied voor bijzondere planten en diersoorten. Het brengt meer variatie in het duingebied en vergroot de recreatieve mogelijkheden.

Zandmotor biedt rust en ruimte

De Zandmotor is na aanleg toegankelijk voor recreatie. Het schiereiland gaat naar verwachting in de tweede helft van 2011 open voor bezoekers. Bezoekers kunnen na aanleg wandelen over de uitgestrekte zandplaat. Of de

uitkijktoren beklimmen om te genieten van het weidse uitzicht. Mogelijk vinden ook zeehonden hun weg naar de Zandmotor. Uiteraard heeft natuur, bijvoorbeeld jonge duinen, enige tijd nodig om zich te ontwikkelen. Na verloop van enkele jaren kunnen bezoekers struinen in de nieuwe natuur, die vrij spel krijgt op de Zandmotor. Wie rust en ruimte zoekt in de hectische zuidelijke Randstad, heeft er met de Zandmotor een nieuwe oase bij.

Hoe snel zal de Zandmotor veranderen?

Al tijdens aanleg van de Zandmotor zal de natuur zijn werk gaan doen bij de Zandmotor, precies zoals dat bedoeld is. Zand zal zich van de Zandmotor gaan verspreiden naar de kust. De Zandmotor gaat 'eroderen'. Op sommige plekken zal dat harder gaan dan op andere plekken. Mochten er voor wandelaars gevaarlijke situaties ontstaan op de Zandmotor als gevolg van het veranderen van de vorm van de Zandmotor dan zal de beheerder (Zuid Hollands Landschap) veiligheidsmaatregelen treffen.

Bron: www.dezandmotor.nl



De Kortste Nacht 2011

En kort was het centrale thema in 2011!

- Kort ervoor groen licht dat het doorgang zou vinden
- Kortste nacht korter dan ook door de wind die heerlijk doorloeiende en het wijze besluit van de wedstrijdleiding deze editie tot 21.00 uur te laten duren
- Korte, volgens sommige kortste afstand tot onze mobiele startlijn, startschip 'Bjoetie XL' Kort gezegd, een geweldig succes

Bij de schippersbriefing in de Jachtclub is het niet gewoon om voor de wedstrijd met een heerlijk glas prosecco en haring te worden ontvangen. Iets waar niet al te moeilijk aan te wennen is. Dan blijkt de enorme inschrijving van zowel gemeten als ongemeten boten: 22! Niemand die zich af laat schrikken door een beetje wind (tot vlagen 26 knopen) en wat golven opgebouwd door wat zuidwestenwind de dagen ervoor. Tja, die zeezeilers zijn toch uit een ander hout gesneden.

De start. Er werd goed gejaagd achter de beauty XL, onze mobiele startlijn. Bij de start spoten we er vandoor van Drain B naar de Houtrust en dat met een knik in de schoot. Gebruik van het grote geweld – spi's en gennakers - zat er helaas niet in. Tja, dan werken spi's en gennakers in de handicap niet in je voordeel.

Er werd hard gevaren en complimenten aan de schippers en hun crew, daar men in veld niet voor elkaar onderdeed. De Antares is eigenlijk continue aan kop gebleven, afwisselend gevolgd door IJsvogel, Panther en Blondie.

Maar toen, beste wedstrijdleiding... de baan was 'op' maar het was nog geen 21.00 uur! Geen nood, na de 21NM was er nog genoeg gelegenheid in de jachtclub om energie kwijt te raken.

Tja, aan boord loont een goede mix tussen 'muscles & brains' over het algemeen. Aan wal was voor beide categorieën nog wat werk aan de winkel: navigatietest en voor de overgebleven energie een grinder contest. Vul zelf de categorieën maar in. En het is ook nog een aantal schepen gelukt creatieve inzendingen voor de foto wedstrijd aan te leveren.

En toen was het tijd voor de prijsuitreiking en een overheerlijk buffet.

Bedankt!

Naast alle vrijwilligers,
At Sea - Buffet
Holland Vis - Haringen
On-Deck - Harken Grinder + prijzen
Vrolijk Watersport - prijzen

Yvonne Beusker

Nog even de winnaars van De Kortste Nacht 2011 op een rijtje

Zeilen

- 1e Overall
- 1e Gemeten
- 2e Gemeten
- 3e Gemeten

Winnaar

LIVNÄRA
ANTARES
GEMS
PANTHER

- 1e Ongemeten
- 2e Ongemeten
- 3e Ongemeten

LIVNÄRA
LIBRA
CEDO NULLI

Fotowedstrijd

- 1e (Beste foto)
- 1e (Gekste foto)
- 1e (Artistieke foto)

Winnaar

ANTARES
GEMS
AQUAMARIJN

Lierdraaien

- 1e
- 2e
- 3e

Winnaar

BLONDIE / WOUTER
SAIL AWAY / ERIK
HARPOEN / RUTGER

Kaartpassen

- 1e
- 2e
- 3e

Winnaar

BLONDIE / TESSA
SERENAYA/QUINTA
HAPPY / HANNIE



Hoe pak je na een wereldreis het “gewone leven” weer op?

Inmiddels is het gezin Diephuis alweer 2.5 jaar terug in Nederland. De redactie van het Spuigat wil graag weten hoe de overgang naar een “gewoon leven” is verlopen, tijd voor een tweede interview.

3 jaar lang was de Pelikaan jullie thuis. Hebben jullie de Pelikaan nog of inmiddels een andere boot en zo ja, waar ligt deze dan?

De Pelikaan is in totaal 5 jaar door ons permanent bewoond, van deze 5 waren er 3 al zeilend op onze reis rond de wereld. Het schip ligt momenteel in Monnickendam, De Pelikaan is bij De Valk Yachtbrokers in de verkoop genomen en verblijft, voor eenieder te bezichtigen, aan de verkoop steiger.

Hoe hebben jullie een en ander geregeld met jullie huis in Nederland. Verhuurd, verkocht of de huur opgezegd? En hoe is gevoel om na thuiskomst weer in een huis te wonen?

Ons huis op Scheveningen hebben wij gedurende onze reis kunnen verhuren. Omdat nu eenmaal een huurcontract niet altijd synchroon loopt met je reisplanning, werd van ons na thuiskomst nog enig geduld verlangd. Zo gebeurde het dat eenmaal in Nederland aangekomen wij nog even de boot als thuisbasis moesten gebruiken.

In de winter van 2009 kwam het huis weer vrij en gooiden zagezegd ons laatste anker op Scheveningen om weer vaste voet aan wal te kunnen zetten. Na 5 jaar terug op een vast plekje aan land. De tegenstellingen zijn hier groot, bizar bijna; die luxe, weelde, en welvaart, een ongelooflijke rijkdom - stroom uit de muur en oneindig stromend kraanwater.

Hoe pak je het werkende leven weer op, als je terug komt heb je immers geen

baan? Is het makkelijk geweest om opnieuw aan werk te komen?

Iris en ik hebben een eigen bedrijfje welke tijdens onze reis is door blijven draaien. Mijn broer Arthur heeft hier een belangrijke rol in gespeeld en heeft zich onder andere over de zaak ontfermt.

Het moet midden jaren negentig zijn geweest toen ik het met mijn broer erover had dat het onze wens was om een keer rond de wereld te zeilen. Jaren nadien, we hadden aardig wat gedronken die avond, sprak mijn broer mij hierop aan, hij vertelde me dat als ik werkelijk die tocht zou maken, hij tijdens mijn afwezigheid naast zijn eigen onderneming, ook wel voor mijn bedrijf zorg zou willen dragen. Het heeft sindsdien in mijn achterhoofd gezeten, en toen Iris en ik Arthur enkele jaren na dato peilden over wat hij destijds had voorgesteld voor ons te willen doen, trok hij een brede glimlach en bevestigde wat eerder besproken was. Zodoende konden wij onze plannen m.b.t. de reis in combinatie met de zaak verder uitwerken en uiteindelijk ten uitvoer brengen. Zonder zijn steun en inzet was een situatie als deze niet mogelijk geweest.

Eenmaal terug op Scheveningen heb ik alle taken van hem overgedragen gekregen. Op een zaterdag vaste voet aan wal en 's maandags naar je werk! Dat was eufemistisch gezegd best wel even een kleine cultuur schok.

Zeilen is al de jaren een belangrijk deel van jullie leven geweest? Zeilen jullie nu nog steeds of is het na 3 jaar even genoeg geweest?

Je al zeilend te mogen verplaatsen op deze schitterende planeet is het mooiste wat je je kunt voorstellen, dat geldt althans voor ons! De kans verzilveren met prachtige mensen je eigen boot te laten bouwen hem dan rond de wereld te zeilen en in goede gezondheid terug te keren is een groot voorrecht welke wij met veel passie en liefde hebben volbracht.

Na 3 jaar zeilen kenmerk je hedendaagse schoonheid en perfectie als subjectief, een bijzaak; er blijkt dus zoveel meer te zijn, en dit moet je hebben ervaren, wat overblijft is “beleving”. En dan, na deze tocht is er niets, niets wat zo'n gevoel, door bijvoorbeeld verder te gaan als weekend schipper, kan evenaren.

Nu is nu, en er moest en moet gewerkt worden. Maar eerlijk gezegd gaat een reis als deze nooit voorbij. Regelmatig wegdromend achter mijn labtop bevind ik me op een oceaan op volle zee met gierende wind en golven over het dek en...een big smile op mijn gezicht. Het toont mijzelf hoezeer ik nog op reis ben en ten volle hoop nooit aan te zullen komen. 't Zit als een tattoo onder je huid, een mozaik gekleurde herinneringen van belevenissen tijdens onze wereldomzeiling.

Maar wij treuren geenszins, er is namelijk 1 ding zeker, wij vertrekken, duurt even voor het zover is maar dan gaan Iris en ik weer op wereldreis. Beetje cliché, maar er valt nog zoveel water te bezeilen, zoveel landen te ontdekken - kapen te ronden, kortom; leven op zee is prachtig!

Jullie zijn 3 jaar onderweg geweest en hebben veel mensen leren kennen in



die periode. Zijn er mensen met wie het contact is gebleven?

Je leert inderdaad heel veel verschillende mensen kennen en natuurlijk ben je om iedere ziel dankbaar die je na dagen op zee in een Bay tegenkomt. Met wild vreemden worden er verjaardagen gevierd en bijzondere momenten gedeeld, gewoon omdat ze er zijn, en als je kinderen aan board hebt blijf je toch altijd net iets langer rond die ene boot met leeftijd genootjes hangen of je komt elkaar gaande weg de evenaar steeds weer tegen. Hechte vriendschappen ontstaan door korte, maar intense speelmomenten op hele bijzondere locaties. Nu thuis wordt het door internet makkelijk gemaakt elkaar op te zoeken en regelmatig in contact te blijven via Skype of Facebook. Vorig jaar zomer hebben we zelfs nog bezoek van een familie uit Nieuw Zeeland gehad. Met een stuk of vier families hebben we nog steeds intens contact ook al liggen er oceanen tussen, in de loop van de tijd zal het contact misschien verwateren maar die lotsverbondenheid van dat ene moment in tijd zal nooit meer verdwijnen.

Hoe is de stap terug naar regulier onderwijs geweest voor de kinderen. Sloot het goed aan? Zijn er toch bepaalde onderwerpen waar ze een achterstand in hebben opgelopen of onderwerpen waar ze juist een voorsprong in hebben opgebouwd?

We hebben geen achterstanden kunnen waarnemen, in tegendeel. Onze zoon, bij terugkomst 12 jaar, fysiek kleiner ogend dan zijn

leeftijdsgenoten, maar sociaal, emotioneel ver vooruit, is conform zijn leeftijd, vanuit de lesstof groep 8 op de boot, naar het middelbaar onderwijs op VWO Niveau doorgestroomd. Onze dochter, bij terugkomst 11 jaar, op de boot lesstof groep 7 afgerond, vond gewoon aansluiting op de basisschool groep 8 en volgde een jaar later haar broer met een Havo advies op. Inmiddels in groep 2 bezig met het volgen van het VWO Programma. Beiden spreken ze vloeiend Engels en Duits als extra taal en hoeven ze weinig moeite voor aardrijkskunde te doen. Een cadeau van de wereldreis zullen we maar zeggen. De overgang voor onze zoon naar de Middelbare School is erg prettig verlopen, gewoon omdat iedereen op dat moment nieuw op school was. Onze dochter ging naar haar oude school en klas terug en vond het moeilijk haar plaats in de groep en onder vriendinnen weer terug te heroveren. De beslissing haar naar haar oude school terug te sturen was om het haar makkelijker te maken, achteraf gezien was dit niet echt noodzakelijk geweest.

Een beetje wennen was de orde en het stramen. Lang stil zitten, schrijven in een schrift, rekenen in een rekenschrift. Beginnen op pagina 1. Hier hoorde ik nog weleens klachten van juffen en meesters over de relatieve wanorde en slordigheidjes.

Hoe is de overgang geweest voor de kinderen vanuit een leven zonder vaste woon of verblijfplaats naar een gewoon leven met vriendjes? Ze waren immers te jong voor echte vriendschappen voor

ze vertrokken, hebben ze bij thuiskomst niet een fase gemist?

De Pelikaan is al een jaar voor de reis onze vaste woonplaats in de haven van Scheveningen geweest. Vriendjes en vriendinnetjes vonden het reuze interessant om op de boot te komen spelen of te logeren. Immers hadden we het grootste zwembad van Nederland in onze achtertuin. Tijdens de reis waren er voldoende speelkameraden en werden er makkelijk vriendschappen gesloten. Na thuiskomst ontstond er nog weleens hilariteit bij onze kinderen, dat je eerst vuurspugend, door een brandende hoepel moest springen en het liefst nog de zelfde kapsel en kleren moest dragen voor dat je bij een groep mocht horen. Dat ging niet zo vanzelfsprekend zoals ze het gewend waren. Maar kinderen zijn erg flexibel en inventief en werden deze obstakels met een beetje geduld overwonnen. We denken dat de leeftijd, tussen 8 en 12 jaar, waar wij ze mee op reis hebben genomen, de meest optimale is. Ze maken alles bewust mee, Mamma en Pappa zijn nog de belangrijkste personen in hun leven. Als er fases zijn die ze gemist hebben, dan hebben ze dat bij terugkomst, snel en ruimschoots ingehaald.

Wat is het belangrijkste advies voor mensen met dezelfde plannen?

Het belangrijkste advies wat wij mensen met dezelfde plannen zouden kunnen geven is; vooral niet vergeten te vertrekken! Tijdens een van onze vele onvergetelijke surfessies zei mijn zoon me al pedellend naar de line up waar voor hem reusachtig hoge

golven braken "You just got to want it". Zijn uitspraak zal ik voor altijd koesteren en zegt ook in deze context alles waar het om draait.

Wat staat na thuiskomst het meeste in jullie geheugen gegrift?

Hoe oneindig mooi de oceanen zijn.

Zijn er dingen die jullie of de kinderen heel erg missen nu jullie weer een "normaal leven" hebben?

Persoonlijk is het de volledige anonimiteit waarin je je kunt omgeven en als het ware in verdwijnen kunt.

Is er iets waar je in de voorbereiding nooit aan hebt gedacht en toch mee bent geconfronteerd?

Vorbereid te zijn op alles blijkt voor velen een doel op zich, het scheppen van volledige orde en controle op alle toekomstige situaties demotiveert en wordt een sluipend drama. Vol doen aan de basics volstaat, overdrijf het niet, je hoofd loopt ervan over en je boot komt er

veel te diep van in het water te liggen, puntje bij paaltje is het je eigen inventiviteit die altijd uitkomst biedt en een oplossing aandraagt. Gebruik hierbij het altijd handige steekwoord "Common sense".

Is er een plek op de wereld die geen enkele wereldreiziger mag missen?

Indo rules, dit is voor ons niet in de laatste plaats vanwege de bij uitstek mooie surfspots, maar dit even terzijde. Het zijn de mensen, het eten, de ankerplekken op afgelegen eilandjes etc. etc.

Is er een plek geweest waar jullie achteraf van zeggen, jammer dat we daar niet heen zijn gegaan?

Na de ongelooflijk mooie Pacific te hebben getourd zijn wij vanaf Fidji naar het 30gr zuidelijker gelegen Nieuw Zeeland gezeild. Zoals vele zeilers is dit de route om het storm seizoen in dit gebied op het zuidelijk halfrond te omzeilen. Hiervandaan vaart eigenlijk het gros weer verder via Solomon en Vanuatu richting

Darwin.2 Wij verkozen het Great Barrier en voeren aan de binnenzijde van dit prachtige reef vanaf Brisbane via Cairns, Cooktown naar Cape York en zo naar Darwin. Het maken van keuzes op zo'n route is inherent aan het lange afstandzeilen maar betekent geen zins verloren tijd of moeite. In dit geval de adembenemende grootsheid en schoonheid van het Barrier Reef t.o.v. de primitieve traditionele Solomon en Vanuatu! Maar niet getreurd, wederzijds zijn foto's uitgewisseld met bevriende zeilers die we weer in Darwin voor anker aantreffen.



At Sea



Kokkerellen met Paul van At Sea

Dat u in At Sea heerlijk kan eten, weten we allemaal. Paul van Waarden wil voor de leden van de Club enkele van zijn geheimen prijsgeven. Als eerste in de serie een voorgerecht met gerookte paling.

Gerookte paling met frisse aardappelsalade en een gebakken henneneitje

Paling van graat snijden en dan met een lepel van de huid halen. Aardappels in kleine gelijke blokjes snijden en blancheren tot ze gaar zijn, laten uitwalmen op een plateau. Henneneitjes koken en door een hele grove zeef halen. Mayonaise met een beetje crème fraiche, dragon azijn, peper, zout en bieslook mengen door de aardappels. Even in de koeling zetten.

Tuilles met citroen en zwarte peper
100 gr bloem, 100 gr eiwit, 100 gr boter. Rasp

van een halve citroen, zout en veel zwarte peper. Bloem vermengen met eiwit en zout, boter smelten en er voorzichtig doorheen mengen. Dan rasp van de citroen en veel zwarte peper. Massa heel dun uitsmeren op een bakmatje, dan randen recht maken en met de achterkant van een lepel, strepen trekken over de smalle kant, zodat je lange stroken krijgt. 10 min in de oven op 150 graden.

Per persoon een henneneitje in een koude koekenpan doen (beetje olijfolie erin), dan pan op vuur en langzaam eitjes laten garen. Op een plank leggen en dan om de dooiers uitsteken.

Opmaak:|
metalen ring, hierin plastic randje, dan palingstukjes tegen de rand opzetten. Aardappel salade er in spuiten, gebakken eitje erop en dan de tuile.

Extra: blaadjes van bladpeterselie blancheren, in ijswater doen en dan met heel klein beetje olie en peper fijn draaien in de keukenmachine. Dit rond het taartje spuiten.

Paul van Waarden
At Sea

Bezoek aan de "ECOLUTION" van Wubbo Ockels

Het zeiljacht "Ecolution" zal op 19 augustus 2011 in de passantenkom van de Jachtclub Scheveningen liggen. Het is voor de leden van de jachtclub mogelijk om het schip in de middag te bezoeken en 's avonds te luisteren naar het achterliggende verhaal van Wubbo Ockels (bekend als ruimtevaarder en voorvechter van duurzaamheid en innovatie).

Het doel van de "Ecolution" is om met gebruik van innovatieve technologie, autonomie, veiligheid en comfort tijdens het zeilen te bereiken.

Voorlopig programma:

14.00-18.00 uur Bezichtiging "Ecolution"
18.00-20.00 uur Club-dish incl. drankje
20.00-21.30 uur Presentatie Wubbo Ockels

Voor een bezoek aan de "Ecolution", de lezing en de clubdish kan je je aanmelden via de website van jachtclub Scheveningen. www.jachtclubscheveningen.nl



Matchraces in de Laser Pico's 2011

De afgelopen maanden is er in ons gezellige clubhuis "Spuigat" regelmatig over gesproken, het matchraces in de Laser Pico's.

Zelden heb ik zoveel mensen hard zien lachen om het zeilen, of minder zeilen, van anderen.

Er gaat wel eens vaker iets mis op het water, een spi die verkeerd wordt gehesen of een aanleg die niet geheel vlekkeloos gaat, maar zoveel narigheid in zo'n korte tijd had ik zelfs op het terras van "Ome Ko" in hoogzomer nog niet meegemaakt. En laten we eerlijk zijn, als er een mogelijkheid is om te lachen en lol te maken moeten we die niet laten schieten.

Vandaar dat we de koppen weer bij elkaar hebben gestoken en een nieuwe datum hebben geprikt. De planning van de lessen van de ZOP, de mogelijkheden voor een gezellige BBQ in ons clubhuis en het verloop van de zomervakantie. De datum die toen uit de hoge hoed is gekomen voor de volgende titanenstrijd is zaterdag 20 augustus as. Zet deze datum dus allen direct in je agenda.

Het concept zal zoals verwacht verrassend lijken op dat van vorig jaar, het enige wat we niet in de hand hebben is de wind.

Normaal gesproken hoop je als je een wedstrijd gaat varen op lekker weer, de deelnemers van vorig jaar zullen daar anders over denken.

De baan zal weer bestaan uit een startbox en één of meerdere te ronden boeien, dit natuurlijk afhankelijk van de wind.

Dit alles zal natuurlijk voorafgaande tijdens de briefing uitvoerig worden besproken.

Het kampioenschap zal weer worden gevaren onder de leden van "Jachtclub Scheveningen" ouder dan 35 jaar.

(Eventuele uitzonderingen kunnen door de wedstrijdleiding worden bepaald.)

De kosten voor inschrijving zullen net als vorig jaar 25 euro bedragen. Voor deze 25 euro zullen we dit jaar ook weer behoorlijk worden verwend. Het "Spuigatteam" gaat zorgen voor koffie, lunch, fris, drankjes en afsluitend een daverende BBQ.

Door enkele leden is wegens de gezelligheid van vorig jaar al een paar fusten bier gesponsord en in het vooruitzicht gesteld, dus dorst zullen we zeker niet hoeven te lijden.

Voor de fanatieke Pico zeilers onder ons die de huidige matchrace kampioen van Scheveningen (Dick) van zijn troon willen stoten is onze Rob van de ZOP weer bereid om op de woensdagavonden bijles te gaan geven.

Net als vorig jaar hebben we wegens de tijdsdruk weer het maximaal aantal deelnemers op 32 gesteld.

Twijfel dus niet en schrijf je zo vlot mogelijk in aangezien we ons aan dit maximum van 32 moeten houden.

Voor de niet zeilers die willen komen kijken en lachen en eten en drinken, net als vorig jaar, ook hier het inschrijfgeld van 25 euro.

Inschrijven en betaling vooraf kan worden gedaan in het "Spuigat" aan de bar.

Je kan wel reeds via e-mail laten weten of je komt.

Graag zie ik jullie allemaal op zaterdag de 20ste augustus.

Jorg Raven

haddocksailing@hotmail.com





van Veen **Jachtservice** Scheveningen

- Nieuw- en verbouw interieur en exterieur ✦
- Teakdek restauratie en montage ✦
- Marinedek montage ✦
- Inbouw scheepsapparatuur ✦
- Scheepsbeslag montage ✦
- Onderhoudsplan opstellen en uitvoeren ✦
- Schilder en lak werkzaamheden ✦
- Gelcoat reparatie ✦
- Klein motor onderhoud ✦
- Boeg- en hekschroef inbouw ✦

Hellingweg 108 - 2583 DX Scheveningen - Tel. 06 1214 0000 - info@jachtservicescheveningen.nl

Zeilcentrum Scheveningen



YACHT MOTOR SERVICE CENTER SCHEVENINGEN

Reparaties in diesels,
benzine en buitenboordmotoren
Inspecties op schroef, schroefas
of keerkoppeling
Grote en kleine servicebeurt

Nautisch Centrum
Hellingweg 102
2583 DX Den Haag
tel/fax: 070-2200490

mobiel: 06-55500351
@:info@ysmc.nl
www.ymsc.nl



Jachtmakelaardij
Zuid Holland
Rick Buis
06-12028755
www.e-y-n.com

Tegen lage kosten snel uw schip verkopen!

- GRATIS een professionele bootfilm t.w.v. € 299 bij bemiddelingsopdracht
- Slechts 2% courtage, min. € 2.750 excl. BTW
- Veilige financiële transacties
- Europees verkoopnet
- U blijft varen



Uw zeilschip ook onderwater schoon?
Terugvinden van overboord gevallen kostbaarheden?
Andere onderwater werkzaamheden?

Zelf uw boot leren schoonmaken of alle andere duikopleidingen
Dutch Scuba Divers. (voorheen Holland Diving)

Charles Beusenberg
mobiel 06-4130 9612
sjarrol@zonnet.nl

OOK VOOR SPOEDKLUSSEN

*Max
Behrend*

VERZEKERINGEN

Uw boot **MAXIMAAL** verzekerd
met minimale lasten

- Totaal verlies **garantie**
- **Gratis** zeedekking
- Wedstrijdzeilen **gratis** meeverzekerd
- **Beperkte** aftrek nieuw voor oud
- **Geen no-claim** verlies bij alleen hulpverlening of berging
- Geen **Track & Trace** systeem voor sloepen

lancyr + Max Behrend



Veerpolder 1
2361 KV Warmond
t. 071 - 30 50 250
f. 071 - 30 11 237

**Scherpe premie !
Bezoek
onze website !
www.maximaal.info**

Postbus 12
2360 AA Warmond
info@maximaal.info
www.maximaal.info

Boeg nautic

scheveningen



Voor al uw scheepsreparaties en jachtservice

Alle werkzaamheden boven de waterlijn

Levering en inbouw motoren

leidingwerkzaamheden

Laswerkzaamheden aan RVS, aluminium en staal

Het maken van staalconstructies en hekwerken e.d.

Levering en werkzaamheden volgens de VNSI voorwaarden

(voorheen Hellingbedrijf Scheveningen B.V.)

Boeg nautic scheveningen
Hellingweg 180, 2583 DX Scheveningen
Tel.: +31-(0)70 3514321, Fax: +31-(0)70 3512680





DRAMA OP ZEE!

Gepost door Linea om 1:00 pm, March 25th 2011.

Woensdag 23 maart 2011. Ik besluit te vertrekken naar St. Maarten. Op de 7 daagse weerkaarten van Zygrib en passage-weather zie ik dat de wind de eerste twee dagen nog steeds enigszins Noordoost is en af en toe kan oplopen tot 20 knopen.

Omdat ik tegen de wind in moet varen (de koers naar St. Maarten is Noordoost) bereken ik de "schijnbare" wind door bij die voorspelde wind mijn geschatte te halen snelheid op te tellen. Ik kom dan op een windsnelheid van 25 à 26 knopen. Tel daar nog een beetje stroom tegen bij op en de schijnbare wind wordt gelijk 26 à 27 knopen. Windkracht 6, tegen 7 aan dus.

Maar de "Linea" heeft wel voor hetere vuren gestaan (of eigenlijk tegen hardere winden gestreden) en na de eerste twee dagen is de verwachting zachter weer, meer Oostenwind en gemiddeld zo'n 15 knopen, dus dat wil ik zien!

Mijn opstapper voor deze tocht, Chris, wil meer van de wereld zien. St. Maarten lijkt voor hem een uitdaging en meegaan met de Linea helemaal!

We vertrekken woensdag om 2 uur, na diesel en water te hebben getankt. Om de problemen voor te zijn besluit ik gelijk twee riffen in het grootzeil te zetten. Als voorzeil heb ik gekozen voor de High Aspect, een smal zeil dat uitstekend geschikt is voor hardere aan de windse koersen.

Bij het verlaten van Bonaire merken we de

stroom, eerst even mee (we doen met gemak 8 knopen) en even later als we de kust van Bonaire achter ons hebben gelaten, stroom tegen. Ongeveer 1 knoop.

En het zeilen gaat lekker! Door de twee riffen in het grootzeil zeilt de boot comfortabel en halen we ondanks de stroom een gemiddelde van ongeveer 5 knopen. Zelfs de stroom die ons ook wegzet naar het Westen overwinnen we: op de digitale kaart blijkt aan de tracks die we maken dat we méér dan alleen maar Noord varen, maar zo'n 20° dus heel goed.

Na 24 uur zeilen maken we de balans op: 132 Nm, dat is méér dan 5 knopen gemiddeld! Ik ben heel tevreden, alhoewel de katterigheid nog niet weg is. Dat duurt altijd een aantal dagen nadat ik stil heb gelegen.

Die middag zeilen we aangemoedigd door het succes van de eerste 24 uur met volle moed weer een nacht onder zeil tegemoet. Maar dan ineens: BOEM!! KRAAK!! GEKLAPPER!! Wat is er aan de hand? Weer een versleten schoot gebroken? Dat kan toch niet? NEE!! DE MAST STAAT LOS!!!! WAT IS ER GEBEURD??? Alle stagen staan te klapperen alsof ze ineens helemaal los zijn gedraaid, wat...maar hoe?...Ah! DE HELE VOORSTAG IS LOS, GEBROKEN!!! De zeilen moeten naar

beneden en dat voorzeil en de hele roller die er aan vastzit moet er af, maar... O GOD! DE MAST KOMT NAAR BENEDEN!!!!

Ik wil alles tegelijk doen, maar we zijn maar met z'n tweeën, dus bedenk snel wat eerst moet: de mast borgen en tegelijk het grootzeil naar beneden! SNEL!! En natuurlijk blijft dan de val van het grootzeil hangen in de valstopper, en natuurlijk slaat de vrije Spinaker- val van twee maanden oud om een stag en tot overmaat van ramp ook nog om een van de zelfgemaakte "baggywrinkles". Het is om gek van te worden, we zien de mast dreigend naar achteren leunen, maar gelukkig wordt hij tegengehouden door de kleine babystag.... hoewel, tegengehouden? Het hele dek barst open en je ziet het gewoon als krantenpapier buigen en barsten! Toch lukt het ons alles tegelijk te doen: de spival komt weer vrij en we beleggen deze op het boegbeslag en trekken die snaarstrak aan, ook het grootzeil komt naar beneden.

Maar de voorstag, de Furlex rolinstallatie en het mooie High Aspect zeil zijn verloren: al half in het water kan ik niet anders dan besluiten de val los te gooien: op dat moment zit alleen de onderkant van de Furlex nog vast aan de boot met één ronde bout met splitpen en nadat die ook los is schiet het hele voorzeil met



Furlex en stag als een dieplood naar beneden, oh ja... nadat ook nog de schoten en de haallijn door zijn gesneden.... En het is hier ongeveer 4.000 meter diep!

Maar wat nu? Zo kunnen we niet verder, de mast staat te balanceren en de stagen klapperen als losse touwtjes.... JA! De wegneembare tweede voorstag! Die moet de stag gaan vervangen, JAAA!!!! Nou ja, makkelijk gezegd dan gedaan want de mast staat al ver achterover... maar na rustig overleg en nadenken (doe er toch een dikke harp tussen, sukkel!) lukt het de tweede voorstag aan te slaan en eindelijk kan ik echt met spannen gaan beginnen. Het geheel staat. Daar is het mee gezegd. De achterstagen doen helemaal niet meer mee, zo ver is de mast naar achteren gekomen, maar de voorstag heeft wel de zijstagen, het onderwand, het tussenwand en het hoofdwant strak weten te krijgen. Hier moeten we mee varen. Want waar zijn we eigenlijk??? Midden op de Caribische Zee, nog 370 mijl van St. Maarten (geen optie: wind tegen en we hebben niet zoveel diesel), of zo'n 250 Nm van Puerto Rico op dezelfde koers, hoog aan de wind zoals hoe we hier kwamen: ook niet erg aantrekkelijk, en bovendien moet je daar een Amerikaans visum hebben. Die heb ik wel, maar Chris niet. Of terug naar Bonaire? Ja en dan? Daar is niks! Dus blijft over

helemaal terug te gaan naar Curaçao. Op de motor. Langzaam.

Wat een impact heeft dit! Alles komt ineens in een ander licht te staan..... Gelukkig kunnen we het relativeren en zijn we geen van beiden gestresst. We besluiten om te keren en varen langzaam maar zeker terug naar Curaçao, dat 40 uur motoren verderop ligt!

Nog 10 uur te gaan, ongeveer 40 mijl buiten de kust(!) en we komen in radiocontact met de Kustwacht van Curaçao. Ik bespreek met hun mijn twijfels over de mast, of hij wel overeind zal blijven of niet en wat dan te doen... Ze bieden aan gelijk de reddingsboot te sturen, maar wat kan die doen? We hebben zelf een goed lopende dieselmotor? Ongevraagd sturen ze toch een laagvliegend vliegtuig van de kustwacht en even later zit ik in een aangenaam gesprek met een Nederlandse piloot, heel goed te verstaan! Hij kwam de situatie in ogenschouw nemen. Even later word ik weer opgeroepen met de mededeling dat ze de "Linea" op de radar hebben en zullen volgen tot we veilig zijn. Wat een geweldige mensen. "Roep ons maar op als het fout gaat, de Citro (KNRM) is standby!" Zeggen ze, ja, maar wat als mijn mast overboord gaat? Dan gaat ook mijn marifoonantenne mee en heb ik een klein communicatieprobleem? "Ja, nou dan

doen we iedere 15 minuten een radiocheck, tot jullie veilig zijn!, als we niks van jullie horen komen we kijken!" Geweldig toch!

Gelukkig gaat het niet nog een keer fout en na 40 keer een radiocheck (ik weet nu echt 100% zeker dat die radio goed is!) komen we zaterdagochtend met het eerste daglicht het Spaanse Water van Curaçao opvaren.

Ik ben weer terug bij af met weer een heleboel huiswerk.

Pim

2e DRAMA: De verzekering

15 mei 2011 bijna twee maanden nadat de voorstag is gebroken, ligt de Linea nog steeds als een vleugellam vogeltje in het Spaanse Water. Waarom? Nou gewoon omdat de verzekering niet wil betalen!

Ik dacht alles goed onder controle te hebben, een betrouwbare verzekeringsmaatschappij, Unigarant, en alle onderhoud en vernieuwingen die je maar kunt bedenken, maar toch....

Betrouwbare verzekeringsmaatschappijen bestaan niet meer.

Neerlands trots Unigarant heeft, ondanks het

feit dat ik in 2005 ALLE verstaging preventief heb laten vervangen en ondanks het feit dat ze door hun eigen expert in 2008 de boot helemaal goed hebben (goed)gekeurd voor een oceaanreis, inclusief de check van de nieuwe verstaging (en alle facturen daarvan), op een van de facturen ontdekt dat een klein onderdeelje (ter waarde van ca. 25 euro) op de facturen (totaal ca 7.500 euro!) ontbreekt. En laat nou net dat ene onderdeelje volgens de schade expert uit Grenada zijn gebroken.....

En laat nou net diezelfde schade expert uit Grenada in zijn rapport schrijven dat dat onderdeelje "iedere 10 jaar moet worden vervangen" (wat nergens in de algemene voorwaarden van de verzekeringsmaatschappij staat!!!?) en jawel hoor, Unigarant houdt bij hoog en laag vol dat er geen sprake is van een "verzekerd evenement".

Ze noemen het "onvoldoende onderhoud" en in een antwoord op een mail van mij schrijven ze in een en de zelfde zin dat er sprake is van

"onvoldoende onderhoud", maar dat mij geen "slecht onderhoud" wordt verweten. Nou, weet jij het nou nog?

Waarvoor betaal ik eigenlijk die 2000 euro premie per jaar??

De schade is alles bij elkaar enorm. Behalve de voorstag, de rolfokeinstallatie, de fok, de schoten en vallen is er ook een aanzienlijke schade aan het dek, ontstaan doordat de babystag de mast tegenhield van omvallen. (was dat maar gebeurd, dan was er helemaal geen discussie, ik had na de stagbreuk gewoon even 10 minuten binnen moeten gaan zitten, om bij te komen van de schrik, dan was het onherroepelijk helemaal fout gegaan!!).

En dit soort schade is nou net de schade waarvoor je verzekerd wil zijn. Nou, mooi mis dus.

Allemaal de kleine lettertjes lezen!! En ook

maar even (zwart op wit) vragen of er nog nadere eisen verwacht kunnen worden van de een of andere expert van een bounty eiland... Het is om gek van te worden. Zelfs de advocaat van mijn eigen rechtsbijstandverzekering SRK wekt de indruk voor Unigarant te werken.....

Is dit nou een geval van "verzekeringsfraude?".....Wordt vervolgd....

Pim Blokland
www.sy-linea.com



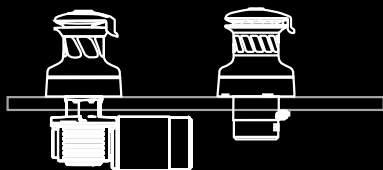
Power up your Winches

INTRODUCING THE REWIND™



DE REWIND™ ELEKTRISCHE RADIAAL® LIER

De werking van de nieuwste aanwinst van Harken is gelijk aan die van een gewone elektrische lier met twee snelheden. De schoot elektrisch aanhalen was al langer mogelijk, maar bij het vieren waren nog wel extra handen nodig. Dat behoort nu tot de verleden tijd, dankzij de 'rewind' functie. Zo kan de schipper vanachter het stuurwiel op afstand de groot- en fokkenschoot bedienen. De overige opvarenden kunnen dan rustig blijven zitten.



DE UNIPOWER™ 900 ELEKTRISCHE RADIAAL® LIER

De Unipower™ is bijzonder in zijn soort, aangezien de elektromotor grotendeels is weggewerkt in de lier zelf. De inbouwdiepte, vanaf het dek gemeten, is maar 105mm. Dit is nodig om de Unipower™ te kunnen installeren op het schip. De motorkarakteristiek is zo gekozen dat deze het patroon volgt van een elektrische lier met twee snelheden. Dit maakt de Unipower™ uitermate geschikt als vallier, maar ook voor het trimmen van de grootschoot.

HARKEN®
INNOVATIVE SAILING SOLUTIONS



WINCH HANDLES ARE ANCIENT HISTORY



Schuttelaar & Partners voor een gezonde en duurzame samenleving

Schuttelaar & Partners is een full-service communicatie- en adviesbureau met 15 jaar ervaring. Naast strategisch advies en praktische uitvoering, bieden onze ontwerpers en ontwikkelaars de creatieve vertaling, zowel op papier als online.

Onze adviseurs zijn experts op het gebied van landbouw, voedsel, duurzaamheid en gezondheid. Vanuit Den Haag, Wageningen en Brussel werken wij met u aan een gezonde en duurzame wereld.

www.schuttelaar.nl



De Ijsvogel, onze snelle Maxi 1300, in actie tijdens een wedstrijd op de Noordzee.

**Botenkraan
Zeilcentrum Scheveningen**

Botenkraan tot 20 ton

Informatie over prijzen en gebruik:
www.malherbegroep.nl
 Dr. Lelykade 257
 2583 JZ SCHEVENINGEN
 T: 070-350.40.34



Marine Tronics test, keurt en repareert alle bekende types VHF installaties, ook marifoon keuringen voor zeilwedstrijden.

MarineTronics repareert, installeert, adviseert en verkoopt alle bekende merken Boord computers Energiebesparing, Marifoon Radar Stuurautomaten

www.marinetronics.nl

Tel. 070-5114373

06-27052305




EDOX

Maître Horloger - Les Genevez
depuis 1884



SL Design BV en Jewel Laser Solution BV

Goudenregenplein 1
2565 CW Den Haag
telefoon 070-3633546
fax 070-4277801

www.juwelier-sldesign.nl
www.jewellasersolution.com
www.lasergraveren-lasermontage.com