

Port Betaald
Port Payé
Pays-Bas



De Blauwe Banier

W.S.V. De Dintel



W.S.V. De Dintel



Orgaan van de Watersportvereniging De Dintel



Verschijnt 3 keer per jaar.

46ste jaargang nummer 1, januari 2024

Jachthaven W.S.V. "De Dintel"

Sasdijk 10A

4671 RN Dinteloord

☎ +31 (0)6 10 79 86 75 (Havenmeester)

✉ secretaris@wsvdedintel.nl

www.wsvdedintel.nl

Rabobank IBAN: NL86 RABO 0148894186

ING IBAN: NL47 INGB 0003943097

Ereleden

Frans Zantboer

Kees van Beek

Willy van Aart

Dulon Gerdes

Redactie de Blauwe Banier

Jeannette Rockx

Chris Vantilborgh

✉ redactie@wsvdedintel.nl

In samenwerking met:

Saskia Leeuwenburgh

Marjel Geurts

Contact Website

✉ webmaster@wsvdedintel.nl

Het bestuur van WSV De Dintel



Voorzitter

Deen Houtepen

☎ +31 (0) 6 20 39 72 84

✉ deenhoutepen@wsvdedintel.nl



Secretaris

Menno den Hartog

☎ +31 (0) 6 53 99 38 90

✉ secretaris@wsvdedintel.nl



Penningmeester

Leendert-Jan Deurloo

☎ +31 (0) 6 142 285 32

✉ penningmeester@wsvdedintel.nl



Bestuurslid Technische commissie

André Horian

☎ +31 (0) 6 547 732 43

✉ andrehorians@wsvdedintel.nl



Bestuurslid Technische commissie

Jeroen van Meer

☎ +31 (0) 6 113 976 06

✉ jeroenvanmeer@wsvdedintel.nl



Bestuurslid en Havencommissaris

Hans Agterdenbos

☎ +31 (0) 6 303 788 84

✉ hansagterdenbos@wsvdedintel.nl



Bestuurslid en Werkcommissie

Marn van Rhee

☎ +31 (0) 6 51 55 35 59

✉ werkcommissie@wsvdedintel.nl

Inhoudsopgave

Het bestuur van WSV De Dintel	pag. 3
Van de voorzitter	pag. 5
Activiteitenagenda WSV De Dintel 2024	pag. 8
Persbericht	pag. 10
Verschil tussen Blauwe Diesel en GTL in de watersport.	pag. 12
GEZOCHT Zeilinstructeur Dintelkids	pag. 13
'Big brother' op het water.	pag. 14
Het Grote Kleppenconcert—een gids voor een driecilinder diesel.	pag. 18
Pinkstertocht	pag. 22
2023 jaaroverzicht Jan den Hartog	pag. 24
Vereniging Vrouwen Zeilen	pag. 28
Verbetering waterkwaliteit	pag. 31
Koelwaterpomp inspectie en/of vervangen.	pag. 34
Bijzonder gezicht: op Goeree Overflakkee spot je deze winter weer flamingo's	pag. 36
Grevelingen anekdoten	pag. 38
SRC Marifooncursus	pag. 44
Website WSV De Dintel	pag. 46
De Kanaaleilanden, een prachtig gebied	pag. 50
Familieberichten	pag. 53
Belangrijke telefoonnummers	pag. 54

Kopij Blauwe Banier

U kunt uw kopie voor de volgende Blauwe Banier mailen vóór 14 juni 2024 naar de redactie.

redactie@wsvdedintel.nl

De redactie behoudt zich het recht voor om ingezonden artikelen in te korten of anderszins te wijzigen.



Van de voorzitter

Beste mensen,

Als ik dit stukje schrijf is het bijna een week geleden dat we op 7 januari een gezellige en goed bezochte nieuwjaarsreceptie in ons Loodscafé hadden. Een kleine 90 personen hadden de ijzige koude getrotseerd om elkaar het allerbeste te wensen voor dit nieuwe jaar.

Lekkere oliebollen, glaasje bubbels, maar wat ik het leukste vind is dat sommige leden spontaan allerlei lekkere hapjes van thuis hadden meegenomen om uit te delen. Geweldig toch.

Met het komen van de vorst is de overmatige regen gestopt en gelukkig is het extreem hoge water in het land langzaam aan het zakken.

Ik hoop dat dit voorlopig weer de laatste hoogwaterperiode was.

Tijdens de nieuwjaarsreceptie is, zoals gebruikelijk, de nieuwe activiteitenkalender gepresenteerd. Twee activiteiten springen er dit jaar uit:

Op 13 en 14 januari een SRC marifooncursus, deze cursus is de Engelse variant van het Nederlandse Marcom B.

En op 3 maart geven Janneke Kuysters en Wietze van der Laan een lezing van hun 8 jarige reis om de wereld.

Voor de tweede keer organiseren we de Algemene Leden Vergadering op een zondagmiddag, dit jaar op 24 maart, een uitnodiging voor deze ALV krijg je per mail toegestuurd.

Zoals iedere winter is er in de haven één steiger leeg, dit jaar de G-steiger. In februari gaan de leden die ingedeeld zijn, weer verder met onderhoud. Schuren, slijpen, lassen, schilderen. In april wordt deze steiger weer als nieuw opgeleverd, en kunnen alle schepen weer naar hun eigen ligplaats.

Dat geldt ook voor de schepen die elders in winterberging op de wal staan, en voor de 18 schepen die op de parkeerplaats in winterstalling staan.

Deze 18 schepen gaan 6 april weer te water.

>>

Nu, in deze koude winterperiode worden de plannen gesmeed voor de zomervakantie: Wadden, Friesland, Maasplassen, Limburg, België, Frankrijk, Engeland, of gewoon Zeeland. Er zijn zoveel leuke vakantiebestemmingen, als het maar mooi weer is.

Zelf hopen we volgende zomervakantie naar Londen te varen, en een paar dagen in de St.Katharine Docks te liggen, midden in deze metropool. Voor het zover is moet er nog wel het een en ander aan onderhoud aan de boot gebeuren.

Maar zoals ik dit stukje begon: "Het is begin januari als ik dit schrijf", dus we hebben nog alle tijd.

Ik ga besluiten door iedereen nog een goed vervolg van deze winter te wensen, blijf gezond, ga af en toe eens naar je schip kijken, of je schip op de kant staat of in het water ligt, dat maakt niet uit.

Tot op de haven, tot op de ALV, tot ziens.
Hartelijke groet,

Deen Houtepen.



*Brasserie Overstag,
de gezelligste brasserie op 't water*

Brasserie Overstag is een warm en gezellig restaurant, gelegen aan jachthaven de Waterkant in Dinteloord.

Bij ons geniet je in een aangename sfeer van lekker eten voor een vriendelijke prijs. Op ons terras aan het water zit je heerlijk. Naast onze wisselende seizoenskaart serveren we een heerlijk 3-gangen maandmenu voor maar 27,50.

Kom gauw eens langs. Je bent van harte welkom bij Brasserie Overstag.

brasserieoverstag.nl

OVERSTAG

Sms'lijk 27
4071 JIN Dinteloord
T 0167 522 844



VAN TILBURG
BOTENSTALLING

reserveer
(winter)stalling en
botenlift online

VANTILBURGBOTENSTALLING.NL

Activiteitenagenda WSV De Dintel 2024



Nieuwjaarsreceptie	7 januari
Marifooncursus SRC Geertjan Smolders (Kaat Verheesen)	13-14 januari
Lezing "Nieuwsgierigheid als kompas"	3 maart
Algemene Leden Vergadering	24 maart
Informatieavond woensdagavond zeilwedstrijd	17 april
Openingstocht	20 april
Vrijdagavond Kletsavond Bar de Loods	3 mei
1e woensdagavond zeilwedstrijd	8 mei
2e woensdagavond zeilwedstrijd	15 mei
Pinkstertocht	18-19-20 mei
3e woensdagavond zeilwedstrijd	22 mei
Visconcours	25 mei
4e woensdagavond zeilwedstrijd	29 mei
Vrijdagavond Kletsavond Bar de Loods	31 mei
Dintelkids Optimistzeilen	2 juni
5e woensdagavond zeilwedstrijd:	5 juni
Vrijdagavond Kletsavond Bar de Loods	7 juni
6e woensdagavond zeilwedstrijd	12 juni
Vrijdagavond Kletsavond / Jeux de boules Bar de Loods	14 juni
Barbecuetocht naar Bommenede samen met de Dintelkids	15-16 juni
7e woensdagavond zeilwedstrijd	19 juni
Vrijdagavond Kletsavond Bar de Loods	21 juni
8e woensdagavond zeilwedstrijd met prijsuitreiking	26 juni
Mosselavond	7 september
Dintelkids Optimistzeilen	15 september
Zeilwedstrijd met BBQ	21 september
Dintelkids Optimistzeilen	22 september
Sluittingstocht	28 september
Themafeest in de Loods	12 oktober



Hagoort Sails

ORIGINAL DUTCH QUALITY

CRUISE • OFFSHORE • RACE • ONE DESIGN



Fibercon®

All Purpose, High/Low Aspect
Fibercon® of Fibercon® Pro
Vectran bieden jarenlang
zeilplezier voor een scherpe
prijs.



Laminate

Hoge kwaliteit laminaatzeilen
voor fanatieke toerzeilers. Denk
aan Code 0's uit ZL-laminaat of
(rol)genua's uit
CDX Pro laminaat.



Filmless

Filmless-membranen uit Italië.
Deze zeilen zijn dé keuze voor
zowel de fanatieke
wedstrijdzeiler
als de sportieve toerzeiler.

www.hagoortsails.nl | info@hagoortsails.nl | +31 (0)79 342 26 41



Persbericht

**Werkgroep Juridisch Ontgassen (voorheen Stichting Tankvaart Dampvrij):
“Ministerie houdt geen rekening met het neerslaan van giftige damp op het oppervlaktewater!”**

Waterschappen niet betrokken in het “Ontgasdossier”, werkgroep stelt vragen en doet een WOO verzoek (Wet Open Overheid).

Naar aanleiding van de vele opgebouwde contacten met o.a. Statenleden is de werkgroep in contact gekomen met de diverse waterschappen die wel degelijk met het probleem te maken hebben. Benzeen of de radicalen die vrijkomen bij onvolledige verbranding slaan wel degelijk neer op het oppervlakte water, het zakt door de bodem en komt ook in het grondwater terecht. Dus de waterschappen hebben wel degelijk met het probleem te maken, zij beheren immers het oppervlaktewater.

Wat blijkt

De waterschappen dienen de waterkwaliteit te keuren aan de hand van de Kader Richtlijn Water (KRW). Deze richtlijn voorziet niet in het ten opzichte van de volksgezondheid verifieerbare meetgegevens. Wat betreft de doelstelling vraagt de KRW een goede ecologische toestand van oppervlaktewater, onder andere gebaseerd op biologische kwaliteitselementen en ondersteunende algemeen fysisch-chemische parameters.

Met andere woorden: Waar vinden we, c.q. waar en hoe, zijn er metingen gedaan, aangaande neerslag op het water en in de uiterwaarden van de volgende stoffen, en daaraan aanverwante stoffen: Naphta, Styreen, Toluëen, Xyleen, Benzeen en C5-C9, in samenhang met de volksgezondheid. Hoe verhouden deze normen, drempels en concentraties zich tot de volksgezondheid in directe zin in indirecte zin en op de lange duur. We hebben hier wel te maken met CMR stoffen! De Kader Richtlijn Water (KRW) richt zich niet op de volksgezondheid, slechts op de ecologische toestand.

Het niet aanpakken bij de bron

Het probleem zakt naar onderen! Letterlijk! Het ministerie van I&W doet niets aangaande het oppervlaktewater. Bodemslib vervuult, en daarmee is het een probleem van de provincie. Daarna zakt het water verder en komt in het grondwater terecht, waarmee het drinkwater wordt, en daarmee eveneens een probleem van het drinkwaterleidingbedrijf wordt.

Versnippering door ambtelijke eilandjes

We zullen de eilandjes van de “Ontgas- archipel” even benoemen om ze weer vers in het geheugen te hebben: de minister, I&W IL&T, de provincie, de waterschappen, de omgevingsdiensten, de gemeenten, de schippersbonden en “last but not least” de overige werkgroepen en maatschappelijke organisaties. Met name hier knelt de schoen. De gevestigde partijen hebben allemaal hun eigen opdracht en autonome filosofie, als het om overheden gaat ook nog gebonden door bestuurlijk juridische ketenen. Deze eilandjes doen wat ze doen moeten zonder “out of the box” te denken. Dat is wat er bij de maatschappelijke organisaties wel wordt gedaan. Helaas zijn dit vaak kleine werkgroepen waarvan de grote overheden het niet noodzakelijk vinden om van hun kennis en expertise, maar vooral ervaringen gebruik te maken.

Ondernomen actie

Daarom heeft de werkgroep aan I&W opheldering gevraagd als het gaat om implementatie van het volksgezondheidsaspect in het ontgasdossier met betrekking tot de waterkwaliteit. Daar er in het verleden vaak door het ministerie vaag en onduidelijk werd geantwoord, is er gekozen voor een verzoek, om de onderbouwing van de beantwoording, middels documenten, data, enz, te doen, die dan als WOO-verzoek eveneens worden opgevraagd.

Een aantal vragen handelt over de vraag of I&W überhaupt data en wetenschap heeft van de vervuiling van oppervlaktewater, en wat zij met deze kennis al dan niet doet, c.q. gedaan heeft.

De werkgroep beoogt, met deze brief aan het ministerie, meer duidelijkheid te krijgen in de rol die het ministerie voor zichzelf in het ontgasdossier ziet. Over het algemeen blijkt uit de gesprekken die de werkgroep met lagere overheden voert dat deze van het ministerie een grotere voortrekkersrol verwachten die, als deze er al is, veel te laat is opgenomen.

6 december 2023

Marjel Geurts

Verskil tussen Blauwe Diesel 100 (HVO100) en GTL in de watersport

Als Accountmanager van Future Fuels (dealer van o.a. Blauwe Diesel) krijg ik deze vraag regelmatig voorgeschoteld. Ook tijdens de afgelopen beurs Boot Holland werd deze vraag veelvuldig gesteld. Hoogste tijd om speciaal aan dit onderwerp een blog te wijden.

GTL staat voor 'Gas To Liquid'. Het is een vloeibare dieselbrandstof die op synthetische wijze wordt verkregen uit aardgas. Hier hebben we direct al een groot verschil met Blauwe Diesel 100 te pakken. Blauwe Diesel 100 bestaat namelijk uit plantaardige afvaloliën uit de voedingsmiddelenindustrie. HVO staat voor Hydrotreated Vegetable Oil. Blauwe Diesel 100 is dus een HVO100. Gebruik je een 100% HVO, dan is er sprake van een CO₂-reductie van maar liefst 89% op basis van 'Well to Wheel' ten opzichte van fossiele diesel. Doordat GTL wordt geproduceerd van aardgas, is daarbij sprake van een CO₂-reductie van 5%. Een verschil van ruim 80%!

Lekkages

Maar wat zijn nu de verschillen in gebruik zelf? Beide brandstoffen kunnen immers zonder aanpassingen aan de motor gebruikt worden, hebben dezelfde brandstofnormering en zijn beide winterbestendig. Echter, doordat bij GTL de aromaten in de brandstof ontbreken (aromaat vrij) en GTL een schrale brandstof is, kunnen met name in oudere motoren lekkages ontstaan, doordat rubberafdichtingen krimpen. Met als gevolg dat slangen en aansluitingen kunnen gaan lekken. Ben je er niet op tijd bij, dan kan de gehele motor in de soep draaien. Hiermee hebben we het belangrijkste nadeel van GTL te pakken: het zogenoemde 'seal swell'-effect ontbreekt bij GTL.

De Blauwe Diesel 100 is geen schrale brandstof en aromaat arm. Hierdoor heb je deze problemen niet. Je kunt dus probleemloos switchen van gewone diesel naar Blauwe Diesel 100 en andersom.

Kans op bacteriegroei nihil

Een ander belangrijk verschil is dat Blauwe Diesel water afstoot. GTL is weliswaar minder gevoelig voor bacteriegroei, omdat deze geen aromaten en zwavel bevat, maar stoot geen water af. Hierdoor houd je de kans op bacteriegroei, terwijl dat bij het gebruik van Blauwe Diesel 100 nihil is. Je hebt dus geen last meer van problemen als verstopte filters. Een fijn idee, want je moet er toch niet aan denken dat je door dit soort problemen niet meer verder kunt varen en te maken krijgt met hoge reparatiekosten?

Kortom, de verschillen tussen GTL en Blauwe Diesel lijken in eerste instantie misschien niet zo groot, ze zijn er zeker wel. Wees je daarvan bewust.

Meer weten? Wij zijn altijd bereikbaar voor vragen, dus stel ze gerust. Deze blog is geschreven door Mark Zijlstra. Neem gerust contact met hem op!

☎ 06 10165353

✉ mzijlstra@futurefuels.nl

GEZOCHT

Zeelinstructeur Dintelkids



Vind jij het leuk 3 tot 4 keer per jaar zeilles te geven aan De Dintelkids meld je dan aan bij ons team!

Samen met 6 andere vrijwilligers organiseer je 3 tot 4 keer per jaar voor de kinderen en kleinkinderen van WVS De Dintel de Dintelkids activiteiten. Bij de Dintelkids draait het om op spelenderwijs te leren zeilen in een optimist. Naast zeilles zorgen we voor een flinke dosis gezelligheid, social contact en lol.

Wat zoeken wij:

- leuke enthousiaste vrijwilliger
- Affiniteit met kinderen in de leeftijd van 6 tot 12 jaar.
- Instructeur ervaring en/of in het bezit van CWO 3 of hoger is een pré. Je geeft les aan kinderen vergelijkbaar met niveau CWO 1 en CWO2.
- Creatief in het bedenken van zeillessen— en spellen.

Wat bieden wij:

- Een leuke en dynamisch team
- Veel waardering voor je inzet

'Big brother' op het water

Of we dáár even willen afmeren...Twee douaniers staan langs het water. Ze roepen en gebaren naar ons. Eentje wijst naar een plekje iets verderop. Wij zijn onderweg vanuit Denemarken, varen ergens op het kanaal vlakbij Leeuwarden. Wij kijken elkaar verbaasd aan; wat gaan we nu weer krijgen? Als we vastliggen krijgen we allerlei vragen: In Helgoland geweest? Iets gekocht daar? Brandstof? Sigaretten? Alcohol? Wat blijkt? We varen met AIS, heel handig en veilig, bovendien 'reizen' familie en vrienden met jou mee. Maar onze track wordt dus ook gevolgd door, in dit geval, de douane. Het was geen onplezierige ontmoeting, maar je vraagt je wel af of het juist is dat AIS hiervoor gebruikt wordt. Ik moest aan deze situatie denken toen ik onderstaand bericht las.

Snelheidscontrole met AIS dichterbij dan ooit

Inzet van het Automatic Identification System (AIS) voor snelheidscontroles is tegen de afspraak en tast de privacy aan. Dat stellen schippers in reactie op de aanbeveling van de Onderzoeksraad voor de Veiligheid (OVV) dit wel te gaan doen. Toch is invoering dichterbij dan ooit. Directe aanleiding voor de aanbeveling van de OVV is de fatale aanvaring tussen de watertaxi Stormloop en snelboot Tiger in het Schuitengat op 21-10-2022, waarbij vier mensen omkwamen.

Handhavingsprobleem



Snelboot Tiger voer bij de aanvaring twee keer sneller dan is toegestaan. De OVV ziet wel iets in handhaven op deze overtredingen op basis van AIS-gegevens. Foto ANP

Snelheidscontroles zijn echter lastig. De patrouilleschepen van de waterpolitie en Rijkswaterstaat kunnen alleen ingrijpen wanneer ze overtreeders op heterdaad betrappen. Maar die zien de patrouilleboten van ver aankomen en minderen snelheid. Daarom beveelt de OVV aan data (zoals AIS) te gebruiken bij de handhaving van de snelheid. Maar dat kan niet zonder meer. Het primaire doel van AIS-gegevens is namelijk verkeersmanagement door vaarwegbeheerders. 'Hoewel de invoering van AIS is bedoeld voor verkeersmanagement is er veel discussie over de reikwijdte hiervan', schrijven onderzoekers van juridisch adviesbureau Considerati in een rapport uit 2017 in opdracht van ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. 'Verkeersmanagement moet strikt worden geïnterpreteerd.

AIS-gegevens mogen alleen worden gebruikt om het vaarverkeer op locatie in goede banen te leiden, bijvoorbeeld bij inhaalmanoeuvres, maar ook bij sluizen en voor de communicatie met de verkeerscentrales.’ Maar wat valt er onder verkeersmanagement, vragen de onderzoekers zich af. Is dat het automatisch identificeren van schepen, zodat ze zich niet meer hoeven te melden? Is dat corridormanagement, is dat ligplaatsbeheer of het innen van havengeld? Het staat juridisch niet vast dat dergelijke toepassingen in lijn zijn met het oorspronkelijk doel. Dat er data beschikbaar zijn, betekent niet dat je die zomaar voor alles kunt gebruiken.

Convenant

‘Dat was niet de afspraak’, klinkt het in de reacties op de website van Schuttevaer. In een convenant, dat dateert uit 2006, was afgesproken dat de binnenvaart-branchorganisaties akkoord gingen met vrijwillige invoering van AIS. Op voorwaarde dat de privacy zou worden gewaarborgd en de informatie nadrukkelijk niet zou worden gebruikt voor handavingsdoeleinden. Dit convenant is inmiddels verlopen. Het Considerati-rapport uit 2017 stelt, dat ‘in het convenant was bepaald dat AIS- gegevens niet voor handavingsdoeleinden mogen worden gebruikt. Op dit moment lijken alle partijen te beamen dat de gegevens hier (nog) niet voor worden gebruikt, maar omdat het convenant is verlopen en er geen nieuw convenant bestaat, is het de vraag hoe lang dit nog de situatie zal zijn. Daar stoort ook de Algemeene Schippers Vereeniging (ASV) zich aan. ‘Bij de binnenvaart kan het wél, terwijl het ook nog onze woning is’, zegt woordvoerder Sunniva Fluitsma. ‘Het is een zwaktebod, waarbij wij de lacunes moeten opvullen van mensen die hun zaakjes niet op orde hebben.’ De ASV stapte al meerdere keren naar het College Bescherming Persoonsgegevens vanwege misbruik van gegevens verzonden via AIS. ‘AIS is er ooit doorheen gedrukt met allemaal beloftes over privacy. Maar die zijn niet nagekomen.’ Leny van Toorenborg van Koninklijke Binnenvaart Nederland sluit zich daarbij aan. ‘Wanneer AIS gebruikt mag worden, dan is het hek van de dam. Er zijn genoeg controlemechanismen.’ Van Toorenborg laat weten direct contact te hebben gezocht met het ministerie. ‘We hebben toch een afspraak over het gebruik van AIS? Kan wel wezen dat het convenant is verlopen, maar dat betekent niet dat het ineens anders kan gaan. Het begrip “verkeersmanagement” wordt al breed toegepast, maar de grondslag voor handhaving ontbreekt echt.’

Volgens Fluitsma is niet alleen de privacy een probleem. ‘Soms zie ik ons schip via AIS dwars over het land varen. Hoe kun je dan op basis van die onbetrouwbare gegevens handhaven? En dan is het zeker aan de schipper om zijn onschuld te bewijzen, omgekeerde bewijslast krijg je dan.’ Dat ziet ook Van Toorenborg: ‘De context ontbreekt compleet.’

125° TWA

B&G

15 knots



22°



Overstag Stoffering

Joost van den Vondellaan 88

3245RA Sommelsdijk

Goeree-Overflakkee

Info@overstagstoffering.nl

Slagerij Otto buffet / bbq

www.slagerijotto.nl

Molenstraat 37

4793 EE, Fijnaart

0168 464 412

Oude heijningsedijk 257

4794 SH Heijningen

0168 462 716

Het Grote Kleppen Concert - Een gids voor een (Yanmar) driebcilinder diesel

Er zijn zo van die zondagen waarop je wakker wordt en denkt: "Vandaag ga ik iets nieuws leren!" Dat was precies wat er door mijn hoofd ging op de dag dat ik besloot de inwendige mechanica van mijn Yanmar (3GM30F) driebcilinder te temmen.

Het onderwerp van vandaag, beste clubgenoten? Kleppen stellen - een klusje dat net zo essentieel is voor je motor als koffie voor je ochtendhumeur. En... helemaal niet zo moeilijk.

De Uitdaging: Na wat speurwerk bleek dat de kleppen een soort van wellness-weekend nodig hadden, iets wat ze waarschijnlijk sinds de ijsdijd niet meer hadden gekregen. Volgens mijn handleiding willen ze dat echter ieder jaar! Maar vrees niet, ik ga je door het proces leiden met een methode zo doeltreffend dat je zou wensen dat je het eerder wist. Deze is voor een driebcilinder, maar met wat aanpassingen uiteraard ook voor een 2- of 4- cilinder.

Door ervoor te zorgen dat de klepspelings correct is, zorg je ervoor dat de kleppen precies op het juiste moment openen en sluiten. Dit bevordert niet alleen optimale motorprestaties en vermogen, maar draagt ook bij aan een efficiënter brandstofverbruik. Minder brandstofverspilling betekent immers minder stops aan de pomp en meer tijd op het water.

Maar daar houden de voordelen niet op. Door de klepspelings goed af te stellen, verminder je ook de slijtage van de kleppen en klepzittingen, wat op de lange termijn kan resulteren in lagere onderhoudskosten en minder dure reparaties. Denk eraan, een goed onderhouden motor is een langer levende motor. Door de juiste klepspelings te handhaven, verleng je de levensduur van je motor, wat op zich al een investering is in vele toekomstige vaarseizoenen.

Te krappe spelings kan ertoe leiden dat een klep niet volledig sluit, wat kan resulteren in verbrande kleppen en ernstige motorschade. En laten we het comfort niet vergeten. Een motor die soepel loopt met goed afgestelde kleppen is vaak stiller, wat bijdraagt aan een aangename en rustigere vaarervaring.

Stap voor Stap:

1. **De Voorbereiding:** Allereerst, laat de motor afkoelen. Je vingers en de motor zullen je dankbaar zijn. Het is een bekende wijsheid onder zeelui: "Begin nooit met warme kleppen". Dus, voordat je je Yanmar wakker kust, zorg ervoor dat hij zo koud is als de blik van de havenmeester wanneer je te laat je liggeld betaalt.

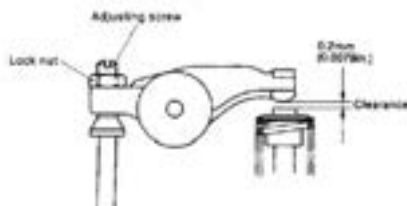
2. **De Ontdekkingsreis:** Het verwijderen van de klepdeksel is als het openen van een schatkist, maar dan zonder goud. Wees niet bang er zal geen olie uitkomen. Nu zie je de kleppen en de tuimelaars in al hun glorie, wachtend op jouw genezende handen.

3. **Het BDP Raadsel:** Het bovenste dode punt (BDP) vinden is een belangrijk onderdeel van het afstellen van de klepspeling. Het vinden van het bovenste dode punt (BDP) was een avontuur op zich. Wie had gedacht dat naast de koppeling een kijkgat verstopt zat, compleet met hiërogliefen die de weg wезen? Draai de krukas totdat de zuiger van de eerste cilinder op het BDP staat van de compressieslag (dit is wanneer zowel de inlaat- als uitlaatklep gesloten zijn). Controleer op de markeringen op het vliegwiel of via het kijkgat om de juiste positie te bevestigen. De juiste markering voor BDP is vaak een inkeping of lijn die overeenkomt met een referentiepunt op de motor of koppeling – een streepje met een 1, 2, of 3 ernaast.

Het gebruik van een gradenboog en het markeren van de krukas vergemakkelijkt het proces verderop aanzienlijk. Als je het BDP gevonden hebt, plaats je een merkteken (met een permanent marker) op de krukas aan de voorkant, wijzend naar boven. Dit is je referentiepunt. Gebruik een gradenboog om twee extra markeringen aan te brengen, elk met een interval van 120 graden vanaf het oorspronkelijke merkteken. Dit resulteert in drie markeringen op de krukas, gelijkmatig verdeeld. Die heb je nodig voor cilinder 2 en 3 (en zijn ook volgend jaar weer handig.)

Let op de slag: Het BDP kan zowel op de compressieslag als op de uitlaatslag zijn. Voor het afstellen van de klepspeling moet je het BDP op de compressieslag vinden, wat betekent dat de kleppen gesloten moeten zijn.

4. **De Afstelling van cilinder 1:** Gebruik een voelmaat om de klepspeling van de kleppen van cilinder 1 te controleren die je moet afstellen. Als de speling niet binnen de specificaties valt, verstel je de speling met de stelmoer of -schroef terwijl je de borgmoer losmaakt. Pak je voelmaat en schuif hem tussen de klep en de tuimelaar. Voel je te veel weerstand? Dan is het tijd voor een draai aan de afstelschroef. Te weinig weerstand? Misschien voelt je klep zich een beetje te vrij. Draai aan de schroef tot de voelmaat precies goed past en net niet vast zit. Zodra de juiste speling is bereikt, houd je de stelschroef op zijn plaats en draai je de borgmoer weer vast. >>



5. **Afstellen van Cilinder 3:**

- a. Draai de krukas 240 graden vanaf je startpositie (het oorspronkelijke merkteken) om bij de positie voor cilinder 3 te komen.
- b. Controleer via het kijkgat of je op het juiste BDP bent voor cilinder 3.
- c. Stel de klepspeling van cilinder 3 af.

6. **Afstellen van Cilinder 2:**

- a. Draai de krukas nog eens 240 graden verder om bij de positie voor cilinder 2 te komen.
- b. Controleer opnieuw via het kijkgat voor de juiste BDP positie van cilinder 2.
- c. Stel de klepspeling van cilinder 2 af.

Resultaat: Na het afstellen, draai ik de krukas een volledige cyclus om te verzekeren dat alles nog steeds klikt en tikt als een Zwitsers uurwerk. Daarna zet ik alles weer in elkaar en start de motor. Als alles goed gaat, zou je motor nu moeten lopen als een droom, waarin geen plaats is voor nachtmerries over vermogensverlies of klepverbranding. In mijn geval betekende het dat de motor na het starten meteen zeer stabiel en beter dan eerst liept en dat geeft uiteraard ook mij een goed gevoel.

Conclusie: Het is een simpel maar nauwkeurig klusje dat je na de eerste keer ook volgend jaar zo gedaan hebt. Het is niet alleen bevredigend, maar je boot zal je ook dankbaar zijn met een motor die zo zacht zoemt dat je er je koffie niet door morst.

Vind je het nog spannend en wil je advies, schroom dan niet om even langs te lopen via steiger E.

Mark van Boxsel (Whisky Mac)



RESTAURANT



Dintelmond

Gezellig lunchen, borrelen of dineren
op het terras met uitzicht
op de jachthaven



Catering thuis of op de boot,
bbq of buffet, informeer naar
de mogelijkheden

Restaurant Dintelmond, het adres voor lunch, diner, feesten, zakelijke
evenementen, bbq, buffet. Zowel in het restaurant als op locatie.

Alle dagen geopend vanaf 11:00 uur

Rob en Karin Baartmans
Markweg Zuid 1 - 4
4794 SN Heijningen

Website : www.restaurantdintelmond.nl
Mail : info@restaurantdintelmond.nl
Tel: 0167-522490

LUNCH • DINER • VERGADEREN • ARRANGEMENTEN • CATERING • FEESTEN & PARTIJEN

Pinkstertocht 2024

18, 19, 20 mei 2024

Save the date

Graag beginnen we het nieuwe jaar met iedereen mooie vaardagen op het water in goede gezondheid te wensen.

Bij deze een korte terugblik op de Pinkstertocht van afgelopen jaar. De Pinkstertocht is voor velen één van de hoogtepunten van onze vereniging WSV De Dintel. De zeetocht, geïnitieerd door Ton Kley, werd de laatste jaren op fantastische wijze georganiseerd door Hans en Karin Agterdenbos. In 2023 werd wegens het niet draaien van de Haringvlietbrug de zeetocht veranderd in een prachtige, gezellige tocht naar Burghsluis en Wemeldinge. In Wemeldinge gaven Hans en Karin aan het spreekwoordelijke "stokje" te willen overdragen naar een andere organisator. Waarbij, Piet, na kort overleg met zijn vrouw Margreet, het aanbod aannam, niet wetende dat Dirk en Sonja zich ook al als medeorganisator hadden voorgesteld. Dus na enig overleg hebben wij besloten om in 2024 samen de Pinkstertocht te organiseren.



Dit jaar rekenen wij erop dat de Haringvlietbrug vanaf 29 maart 2024 weer regulier draait, dus zijn we gestart met het inplannen van de tocht door de slinger van het Slijkgat via de Banjaard naar de Roompot. Niets tegen een avon-

tuurlijke nachttocht, maar starten omstreeks 03:00u in Stellendam, is voor velen vermoedelijk wat te vroeg. Dit vooral na de vaak late borreluurtjes om weer bij te praten over het wel en wee van boten en leden.





Daarom hopen wij elkaar weer te zien en iedereen te ontvangen in de Roompot op 18 mei. Om dan op 19 mei van de Roompot op eigen kiel de omgekeerde route naar Stellendam verder te varen. In Stellendam zal dan iedereen zijn BBQ kunnen aansteken, waarbij -gezien het hoogwater dan- hopelijk niemand in het Slijkgat zal blijven steken. Dat kunnen we dan ook weer uitgebreid vieren. Deze tocht staat vanzelfsprekend open voor allen die nog nooit op open zee voeren of voor diegenen die hun zeebenen eindelijk weer eens willen strekken en sterken.

***** DUS ZEILERS, MOTORBOOTVAARDERS, MIS DEZE PINKSTER-ZEETOCHT NIET EN RESERVEER DE DATUM ALVAST*****

Hoe verder:

Ruimschoots op tijd in het voorjaar komt een mailing met details en hoe in te schrijven voor deze verenigingstocht, maar nu al verwachten we dat we vroeg gaan starten in de Roompot: zeker de langzamere schepen.

Inschrijfopties die overwogen worden zijn bv:

Kennismakingsavond om de tochtplanning en het verloop eens droog door te nemen voor leden die nog nooit op zee, of mee zijn geweest.

Aanmaken van een Whatsapp-groep, "Pinkstertocht24", gewenst voor laatste mededelingen bij bijvoorbeeld slecht weer, harde wind enz.

Mogelijkheid het diner zelf in te vullen (gezien huidige horecaprijzen) in de Roompot. In plaats van "met z'n allen" op stap te gaan.

Verdere ideeën of voorstellen? Graag per mail naar

pinkstertocht@wsvdedintel.nl

De organisatie is dit jaar in handen van:

Piet Oosterhaven

B59 – Osprey

Dirk Alofs

D173 – Blue Ocean

2023

Het jaar zit er bijna op en ik probeer me 2024 voor te stellen. Helaas heb ik geen glazen bol en gebruik ik in deze tijd van het jaar alleen maar een achteruitkijkspiegel.

Dit was 2023

Het is op dit moment nog een chaos in m'n kop. Wat, wanneer, hoe, waarom en hoezo.... Tijd dus om orde te creëren en alles te rangschikken zodat het een en ander duidelijk wordt.

Het is het jaar geworden van: klussen en prutsen

De renovatie van het teakhout aan de buitenkant op de boot. Aan het begin van het jaar ben ik begonnen, na het verwijderen van het teak in de kuip, het schilderen met tweecomponentenlak en vervolgens het plaatsen van het gerenoveerde teakhout en het kitten ervan. Daar waar je verwacht dat het teak heel moeilijk is te verwijderen, gaat dit makkelijker dan verwacht en blijkt het plaatsen van de delen die allemaal al exact op maat waren geen makkelijke maar een moeilijke klus te zijn om weer de exacte plaatsing te evenaren, want één deeltje een beetje verschoven blijft je verder achtervolgen. Dit wordt mede door de bedding compound lastig uitvoerbaar. Het smokkelen gaat me goed af. Dus zoals altijd zit het venijn in de staart.

Het was het jaar van timing: haast of tijd te veel

Aan het einde van de winterstalling werd het een race tegen de klok. Mijn bed moest op tijd in de Dintel zijn omdat ik weer meerdere dagen havenmeester zou zijn. Hinkend op de gedachte dat je dan mogelijk in de haven ook nog enkele klusjes kunt doen, vaar ik de boot naar de Dintel. Liggend in de haven, blijkt het ook nog eens haastklusje te worden door de regelmatige onderbrekingen. Als je net aan het kitten bent, gaat de haventelefoon. Ben je nog wat lak aan het bijwerken, klinkt de haventelefoon weer en zit je net dubbelgevouwen in het motorruim of hang je voorover diep in een bakskist hoor je: "Bent u de havenmeester?". 'Potverdorie,' denk ik meteen, 'zo komt dit karwei nooit af'. Terug varend van vakantie, blijkt juist de zee van tijd een heel gunstige factor. In Denemarken hoppen in de 'Deense Archipel' was een heel aangename vakantie met korte tochtjes tussen mooie kleine eilandjes. Dit gaf veel rust en maakte het mogelijk om alles goed te bekijken. De overvloed van tijd helpt om een goed weergat te plannen om terug naar de wadden te varen; wij waren niet de enigen.

Het werd een explosie van varende Nederlandse schepen gezien de reeds gepasseerde storm, waar iedereen voor geschuld had. Zo namen wij ook twee dagen rust, vanwege de storm Hans, in Rendsburg aan het “Kielerkanaal”. Uiteindelijk resulteert dit in een overschot van tijd om een week te spenderen op het IJsselmeer, waar we familie ontvangen aan boord, het skûtsjesilen bekijken in Lemmer en een reparatie aan de waterpomp van de motorkoeling kunnen uitvoeren. Vervolgens blijft er nog tijd over om solo over te steken naar Medemblik om me in alle rust voor te bereiden op de 24-uurs race. Mijn vrouw is ‘comfortabel’ met onze dochter meegereden naar huis, gezellig met schoonzoon en onze drie kleinkinderen, die allemaal ook nog in een kinderzitje moeten zitten. Jammer was wel dat alle ruimte bezet was en er niet nog wat overbodige bagage mee van boord kon. Gevolg: de nodige kilo’s hebben de wedstrijd, als onnodige ballast, mee gevangen



Een jaar met voorspellingen: goed of onbetrouwbaar?

Gelukkig kwamen de weersvoorspellingen in het voorjaar uit. Het klopte aan alle kanten. Het was overwegend heel zonnig met lekker zeilweer. Dus geen drijfpartijen of te zware wind, zodat wedstrijden afgelast zouden moeten worden. Gevolg: een verrassend mooie woensdagavond competitie met sublieme winnaars. Proficiat Ronald en Maikel met deze gouden prestatie. Voor Dick, die in mijn zomervakantie mee op herhaling is gegaan naar Denemarken als opstapper, is deze reis weer een avontuur waarvan hij een mooie blog heeft bijgehouden en op internet heeft gezet. Ja, weer zo'n verhaal met een glimlach, waar we heel veel reacties op hebben gekregen. Van de avonturen van Dick en Jan is nu een vierde boek verschenen in mijn boekenkast. Ben je geïnteresseerd in de mooie verhalen van Dick, kijk dan eens op: www.pindat.com Dicks zeilverslag.

>>

Omdat hij maar 2 weekjes mee vaart is het weer van doorslaggevend belang. Ook dit keer werden we geconfronteerd met foutieve windvoorspellingen. De verkeerde windrichting zorgde ervoor dat we Norderney zijn binnengelopen, omdat niet voorspelde tegenwind de timing voor de invaart van de Elbemonding verstoorde. De verdere reis waren we in the mood, met lekker zeilweer, soms iets te nat, tot het eindpunt voor Dick in Middelfart. Het weer voorspellen was dit jaar weer een hot item. Mede hierdoor werd de 24-uursrace de moeilijkste ooit. De voorspelde windrichting: instabiel en variabel. De uiteindelijke totale schifting van 110 graden komt dichtbij de voorspelling. Alleen, wanneer wat plaatsvindt, klopte van geen kanten. Niet alleen de windrichting was een probleem, ook de wisselingen van windkracht hield ons bezig. Deze varieerde van 10 kn tot boven de 30 kn. Er werd 's nachts nog gewaarschuwd voor kans op waterhozen omdat er één waargenomen was, dus niet als officieel weerbericht voorspeld. Later blijkt er een zeilschip omgeslagen te zijn en ontmast. Ik mag wel bekennen dat je dan extra alert bent op veranderingen, omdat de voorspellingen niet betrouwbaar zijn. Ondanks dit alles, reglementair gefinisht op plaats 19. Super.



Het jaar van de reparaties: klein of groot

Ernstige mankementen hebben soms kleine oorzaken, bijvoorbeeld water in de boot. Opgelost in Lemmer door het vervangen van een keerring. Klein probleem...Scheurtje langs voorlijk in de genua. Met reparatiedoek geplakt. Klein probleem...Nu zijn we in de winterstalling de kop aan het reviseren, deels gevolg van een kapotte koelwaterthermostaat, ernstige roetaanslag op de kleppen, verstuiwers en cilinderkoppen. Klein probleem. Grote gevolgen... Maar sowieso is na 36 jaar trouwe dienst vervanging van de klepsteelseals geen overbodig onderhoud. Kortom, olieverbriuk van 2 liter op een vaarseizoen lijkt heel ernstig, maar heeft uiteindelijk beperkte oorzaken.

Het jaar van de stormen: veel of weinig

Voor mijn gevoel waren er meer stormen dan andere jaren en mogelijk soms minder krachtig. Of was er minder ophef dan vroeger als het een keertje windkracht 9 waaide? Misschien werden vroeger alleen de orkanen met een naam versierd en geven we nu alles vanaf 9 bft een naam. Ik weet het niet maar mijn gevoel zegt: vaker storm of stormachtige wind dit jaar. De eerste officiële storm in Nederland kreeg zelfs geen naam maar op 13 maart 2023 werd op de wadden 9bft gemeten en dat is zo als N.N. de boeken in gegaan.

De stormen, die wel een naam kregen waren:

Poly	4 juli
Hans	8 aug. gemeten in Scandinavië
Ciarán	2 nov.
Debi	13 nov.
Pia	21 dec.

Gelukkig waren ze wel voorspeld en werd er gewaarschuwd met code geel of rood. Ondanks het slechte zomerweer in Nederland was het weer in Denemarken duidelijk beter, maar wel in temperatuur ietsjes aan de lage kant. De regendagen waren beperkt en het was overwegend goed zeilweer. Mijn conclusie als belangrijkste ervaring van dit jaar is: weervoorspellingen kunnen nog steeds fors anders uitpakken zeker als het gaat om wind en windrichting. Ook de voorspelde zon liet het menig keer afweten. Maar het beste voorspelbaar blijkt regen te zijn. En als de voorspelde regen uitblijft, dan klaagt niemand daarover en wordt dit zonder te mopperen geaccepteerd. Overigens, als je de laatste maanden van het jaar alle dagen regen had voorspeld, scoorde je 99% goed.

Het was met kop en schouders een recordjaar: Natste jaar aller tijden

Dit was het jaar van Jan den Hertog



R.H. van der Zee

Sasdijk 18
4671RN Dinteloord

T: +31 (0) 167 52 32 88 (24H)

F: +31 (0) 167 52 80 22

E: bst@worldonline.nl

W: www.bstdintelsas.nl

Marifoonkanalen 10 & 16

***Rescue & Salvage - Fire Fighting - Oil Recovery
Maritime Services - Transport - Dredging***

Vereniging Vrouwen Zeilen

Eerder schreef ik al in de Blauwe Banier wat de Vereniging Vrouwen Zeilen (VVZ) zoal organiseert, en voor wie en waarom we er zijn.

De VVZ is in 2023 gegroeid van zo'n 120 naar 150 leden in Nederland en België. Ongeveer een derde van hen heeft een boot, alleen of met een partner. Zij zijn op zoek naar opstappers. Om zelf (beter) te leren zeilen en schipperen of om dat over te brengen op anderen. De andere leden hebben geen boot, kunnen wel zeilen, en stappen graag op bij een ander. Wat beide groepen delen is dat ze plezier willen hebben op een zeilboot.

Voor het verenigingsblad van de VVZ schreef ik onlangs op wat de VVZ voor mij als schipper met boot betekent. Een gevarieerd rijtje over wat de VVZ mij heeft gebracht:

- vele zeilmijlen, om te beginnen in coronatijd
- nieuwe trucjes motor manoeuvreren
- een rif in mijn grootzeil dat mooier zit
- kunnen gaan zeilen met 6-7 beaufort
- beter leren schipperen én meer ruimte kunnen geven aan mijn opstappers
- een tweede Winner in de vereniging
- samen genieten van zeilen, zeilen, zeilen én andere boten inhalen
- allemaal ons best doen om het snelheids-dagrecord op je naam te krijgen
- de officiële betekenis van borden en tonnen leren kennen
- heerlijke hapjes, lunches en diners aan boord
- leuke verhalen in mijn logboek
- womanpower: omhoog gehesen in de mast
- hulp bij het zeil- en winterklaar maken van mijn boot
- gezellige én leerzame dag- en weekendavonturen
- eindeloos leuteren over boten, zeilbroeken, reddingsvesten...
- mijn Nossa uit handen durven geven
- een buitenlands zeilavontuur
- iets te vaak net wat te vroeg opstaan (wat zijn er veel VVZ'sters ochtendmens 🙄)
- de clubwedstrijd van WSV De Dintel winnen en als eerste vrouwenboot op de clubbeker staan
- nieuwe dierbare vriendschappen kunnen doorgeven wat ik van mijn vader geleerd heb

Wat ik nog zoek:

- een drinkmaatje voor een 'borrel' laat op de avond (wijn- en theedrinkers in overvloed)

En... WSV De Dintel is inmiddels hofleverancier van VVZ-leden met boot: 4 dames! Op naar meer? Miranda Franchimont

ZS Nossa, steiger B79

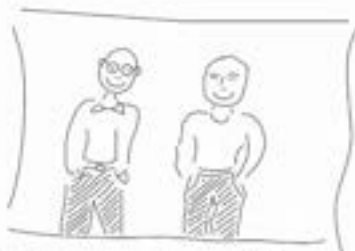
Voor meer info kun je me bellen: 06 28 42 20 75, of de website raadplegen:



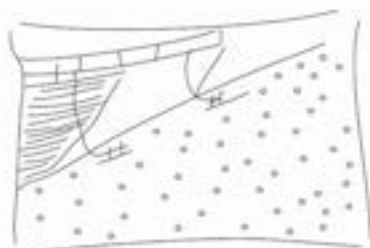
VAN WEIJEN
YACHTCARE & SERVICES *Maritime*

- Stalling binnen / buiten
- Polijst en wax systemen
- Schade herstel
- Wasserij kappen en zeilen
- Antifouling systemen
- Teakdek reiniging
- Wassen / periodiek onderhoud
- Interieur reiniging
- Webshop

Tel: 0167-528549 Internet: www.vanweijenmaritime.nl info@vanweijenmaritime.nl



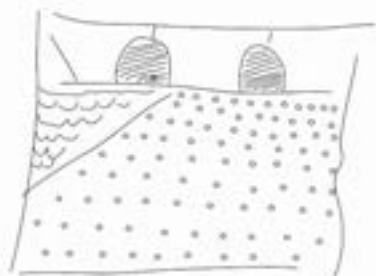
Het is hoog water en het waait hard, zullen we de steigers controleren, samen?



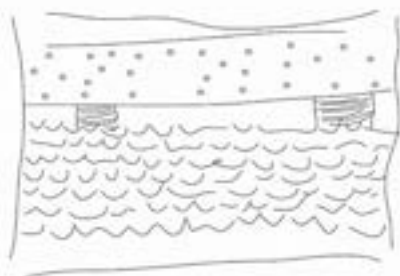
zijn de lijnen nog lang genoeg?



kwaliteit van de lijnen nog goed?



hangen de stootwillen op de juiste hoogte?



kom je bij hoog water regelmatig naar de boot om te checken?



samen de steigers checken
=veilig

Verbetering waterkwaliteit

Aanleiding van dit bericht over waterkwaliteit in de Blauwe Banier, is de verzegeling van de vuilwatertanks, die ons als watersporters boven het hoofd hangt. Daar is in eerdere uitgaven ook al over bericht.

Door de afsluiters van vuilwatertanks van pleziervaart te verzegelen wil het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) de waterkwaliteit van onze binnenwateren verhogen. Het toepassen van zegels moet het handhaven van het lozingsverbod -dat al sinds 2009 van kracht is- vergemakkelijken.

In 2018 diende D66-kamerlid Tjeerd de Groot een motie in met het voorstel om afsluitkranen van vuilwatertanks te verzegelen. De motie werd aangenomen, met als belangrijkste argument dat het lozingsverbod op die manier beter te handhaven is. De vraag is echter, of verzegeling wél te handhaven is.

Een tweede, minstens zo belangrijke vraag: gaat de maatregel helpen de waterkwaliteit te verhogen?

Het antwoord op die twee vragen denk ik al wel te weten... En waarschijnlijk weten heel veel watersporters het antwoord ook al wel...Als je het artikel gelezen hebt, dan kun je toch bijna niet anders dan denken dat die maatregel niet meer is dan water naar de zee dragen.

Waterschappen: verbetering waterkwaliteit stopt

Er is meer inzet nodig om waterdoelen te halen. De opgave is té groot voor de waterschappen alleen', zeggen de waterschappen Aa en Maas, Brabantse Delta, De Dommel en Rivierenland.

Het verbeteringsproces van de waterkwaliteit lijkt te stagneren, erkent de Unie van Waterschappen. De koepelorganisatie reageert op het nieuws dat het water in natuur- en recreatiegebieden in Nederland vaak vervuild is met giftige bestrijdingsmiddelen.

De Unie herkent die conclusie, laat een woordvoerder weten. "Het gebruik van gewasbeschermingsmiddelen heeft een negatief effect op de leefomgeving en de waterkwaliteit." Waterschappen meten in sloten en plassen zelf ook regelmatig zulke overschrijdingen van de normen. Volgens onderzoek door de Universiteit Leiden in opdracht van Natuur & Milieu worden in 40 procent van de wateren de milieunormen overschreden. Schadelijke bestrijdingsmiddelen komen in lagere concentraties, die wel binnen de normen vallen, in 80 procent van de onderzochte wateren voor.

"De verbetering die eerdere jaren te zien was op de waterkwaliteit lijkt nu te stagneren", stelt de Unie. De waterschappen hebben volgens de koepel de afgelopen jaren "veel geïnvesteerd" in het verbeteren van de waterkwaliteit, maar "deze stoffen blijven een bron van zorg.

>>

Vanuit de landbouwsector en ministeries blijven ook flinke inspanningen nodig om te zorgen dat deze stoffen niet in water en natuur belanden.”

Volgens de waterschappen is het “cruciaal” om te voorkomen dat landbouwgif in water of de leefomgeving terecht komt, bijvoorbeeld doordat het wegspoelt. “We onderschrijven het belang van maatregelen in landelijke wetgeving en beleid ter bescherming van de kwaliteit van het oppervlaktewater.”

De vier Brabantse waterschappen roepen het Rijk en andere overheden op om meer maatregelen te nemen om aan de Europese doelen voor waterkwaliteit te kunnen voldoen. In 2027 moet in heel Europa de waterkwaliteit op orde zijn, maar op heel wat plekken in Nederland zijn de doelen nog buiten bereik.

'Er is betere samenwerking nodig wil Nederland de Europese doelen voor waterkwaliteit binnen de Kaderrichtlijn Water (KRW) halen. Iedereen is aan zet: alle overheden en betrokken instanties, zoals ministeries, provincies, gemeenten, drinkwaterbedrijven, de industrie, landbouwsector en natuurbeheerders. De waterschappen vrezen voor juridische procedures als Nederland er niet alles aan doet om in 2027 aan de KRW-eisen te voldoen. 'Het is hoogst urgent deze kwestie samen op te lossen en elkaar aan te spreken op eenieders verantwoordelijkheid', aldus Kees Jan de Vet, dijkgraaf van Brabantse Delta en voorzitter van de verenigde Noord-Brabantse Waterschapsbond. 'Voldoende, schoon en gezond water is voor iedereen essentieel.'

De overkoepelende Unie van Waterschappen deelt het signaal uit Brabant, aldus een woordvoerder. 'Veel van de knelpunten die naar voren komen uit dit onderzoek, zien we overal. Er moet nog veel gebeuren, de deadline van 2027 nadert snel. Maar de waterschappen kunnen niet alles alleen doen. Ze zijn heel erg afhankelijk van andere partijen die ook inspanningen moeten leveren, zoals ministeries, de industrie en de agrarische sector. Als belangenvertegenwoordiger van de waterschappen laat de Unie dit geluid in ieder geval horen aan minister Mark Harbers van Infrastructuur en Waterstaat.'



Natuurgebied Gat van den Ham in het gebied van waterschap Brabantse Delta, een van de vier Brabantse waterschappen die oproepen tot maatregelen voor betere waterkwaliteit. Beeld Eugene Winthagen, ANP

Het Markiezaatsmeer

Kees Jan de Vet wijst bijvoorbeeld op de situatie in het Markiezaatsmeer bij Bergen op Zoom. Het water is er troebel en bevat veel algen. Mede door de nabijheid van de Antwerpse haven en industrie ligt ook het stikstofgehalte er hoog. “We hebben als overheden afgesproken dat we de stikstof- en waterproblematiek in één keer aanpakken”, schetst hij. De Vet doelt op de ‘gebiedsprocessen’, waarbij provincies, waterschappen, gemeenten en lokale betrokkenen tot een goede balans tussen natuur, landbouw en andere functies moeten komen.

“Om aan alle eisen te voldoen, is het van belang om in 2024 en 2025 tot maatregelen te komen. Dat is een samenspel tussen verschillende overheden.”. Het gaat de Brabantse waterschappen echter niet alleen om geld. Er zijn ook stevige, landelijke beleidskeuzes nodig, zegt De Vet. “We zijn als waterschappen niet bevoegd om normen op het gebied van bestrijdingsmiddelen of bemesting vast te stellen. Die zullen van het ministerie van landbouw, natuur en voedselkwaliteit moeten komen.” Bij maatregelen voor landbouw en industrie speelt ‘vrijwilligheid nu een grote rol’, concludeert de dijkgraaf. “Wij proberen als waterschappen tot oplossingen te komen met draagvlak. Samen met bedrijven en mensen in het gebied. Maar doelen zijn niet altijd haalbaar op basis van alleen vrijwillige medewerking.”

Waterschappen willen af van de vrijblijvendheid en dringen aan op stevige maatregelen

Bronnen: Nieuws.nl; Zeelandnet.nl; augustus- oktober 2023
Marjel Geurts

Koelwaterpomp inspectie en / of vervangen

Wanneer moet ik de impeller van de koelwaterpomp vervangen? Na 5 jaar komt er nog steeds een straal koelwater uit de uitlaat.

Het is begin maart, alle schepen staan nog op de wal. Voordat ik aan boord ga, haal ik bij een Yanmar dealer een impeller voor een 3GM30 met bijbehorende dekselpakking. Aan boord gaat eerst het winterkleed eraf, dan heb ik iets meer licht. En het is toch prachtig weer.

Om bij de koelwaterpomp te komen moet deze, bij dit type Yanmar, volledig van de motor losgemaakt worden. Compleet met de montageplaat waarmee de pomp aan het blok is bevestigd. Als twee ongeveer 10 centimeter lange bouten aan de voorkant uit het blok zijn gedraaid, zit de pomp met alleen nog een slang vast aan de buitenboordkraan. Die slang kan blijven zitten. Met een schroevendraaier de schroefboutjes van de deksel losdraaien, en dan de deksel voorzichtig loswippen. Meteen constateer ik dat er één lamel van de impeller ontbreekt. Waar is die gebleven?



Nu wordt het een beetje onhandig omdat er nog een slang aan de pomp vast zit. Ik klem de pomp tussen de knieën, en met 2 schroevendraaiers wip ik de impeller uit het pomphuis. Ik zie dat de overgebleven lamellen op één na allemaal zijn ingescheurd. Mooi op tijd dus. Nee eigenlijk te laat. Eerst steek ik met een scherp stanleymesje de pakkingresten van het pomphuis. En ook van de deksel. In de

verpakking van de nieuwe impeller zit een klein tubetje siliconenvet, hiermee smeer ik de lamellen van de nieuwe impeller in, en ook de binnenzijde van het pomphuis. Dit vet zorgt ervoor dat de impeller soepel draait in het pomphuis, zolang er nog geen water is aangezogen. Dan druk ik de impeller in het pomphuis. Precies in de groef van het asgat past de spie op de pompas. Als de impeller op zijn plaats zit, draai ik de V-snaarpoelie in de richting zoals de motor draait, hierdoor positioneren de lamellen zich in de juiste stand.

Met mijn vinger smeer ik een dun laagje vet op het pakkingvlak. Dan leg ik de nieuwe dekselpakking in de juiste positie op het vet en zorg dat alle gaatjes op de juist plek zitten. Daar waar op de deksel pakking komt, smeer ik ook een dun laagje vet. Ik druk de deksel op de pakking. Er is maar één goede stand, de deksel moet op de juiste plaats komen t.o.v. de vernauwing in de pomp.

Ten slotte draai ik de koperen schroefboutjes heel voorzichtig kruislings vast. Voor je het weet draai je de schroefdraad van deze boutjes dol in het pomphuis. De montageplaat schroef ik weer op zijn plaats met de twee lange bouten (schroefdraad goed invetten om deze een volgende keer weer los te kunnen draaien). één van deze bouten zit in een sleufgat, hiermee dien je de V-snaar te spannen. Als deze op spanning staat, de bouten stevig vast draaien.

De koelwaterpomp is nu weer bedrijfsklaar om enkele seizoenen probleemloos te werken. Maar we waren één lamel van de impeller kwijt. Waar is dat stukje rubber gebleven?

De uitgaande slang van de waterpomp gaat naar de warmtewisselaar. Ik demonteer de slang bij de warmtewisselaar. Van een stuk koperdraad buig ik een haakje dat past in het gat van de warmtewisselaar.

Na twee minuten vissen, trek ik het ontbrekende stukje rubber met het haakje door het gat naar buiten. Ik monteer de slang weer, en ben pas nu klaar met deze klus. In ons geval zijn we voorlopig klaar. Pas als de boot weer in het water ligt kan de motor proefdraaien. Als de motor voor de eerste keer gestart wordt: check of de buitenboordkraan openstaat, check of er water uit de uitlaat komt, en check of de pomp nergens lekt. Beter om volgende keer wat eerder te checken en wat de status van de koelwaterpomp is.

technisch redacteur Blauwe Banier



Meubelstoffeerderij Rhooon

- Gespecialiseerd in modern en ambachtelijk stoffeerwerk
- Grote collectie leer en meubelstoffen
- Bedschotten en ombouw
- Caravan- en bootkussens
- Binnen 5 dagen retour

Ambachtstraat 2 • Poortugaal • T. 010 501 65 66 • www.stoffeerderijrhoon.nl

Bijzonder gezicht: op Goeree-Overflakkee spot je deze winter weer flamingo's

Uniek is het niet meer, bijzonder wel: de kolonie flamingo's die weer overwinteren op Goeree-Overflakkee. In oktober zijn de vogels uit Duitsland komen overvliegen naar het Grevelingenmeer. Waar kun je ze precies spotten en zijn er nog dingen



waar je op moet letten?

Ieder jaar tussen oktober en maart strijkt een kolonie flamingo's neer in de haven van Battenoord op Goeree-Overflakkee. Het gezelschap, dat bestaat uit zo'n tachtig vogels, komt in het najaar overvliegen uit Duitsland om in het zoute water van het Grevelingenmeer te overwinteren.

Dat doen ze al zo'n vijftig á zestig jaar, vertelt Piet van Loon, boswachter op Goeree-Overflakkee. „Ze steken bij Groenloo de grens over om door te vliegen naar het Grevelingenmeer. De redenering is dat ze dat doen omdat het hier een zoutwatermeer is dat 's winters bijna niet bevriest. Daarom kunnen ze in ondiep water goed hun eten bij elkaar sprokkelen gedurende de winter. Ze halen micro-algjes uit het water, en zo nu en dan wormpjes, algjes en slakjes.”

Niet te missen

De dieren zijn voor wandelaars en fietsers goed te zien vanaf de haven van Battenoord, vertelt Van Loon. „Als je het havenplateau op komt zie je al gelijk een roze vlek aan de linker- of rechterkant van de haven, afhankelijk van de plek waar ze staan. Aan beide kanten van het water ligt een dijk met een fietspad van asphalt. Daar kun je heel goed lopen of fietsen met perfect zicht op het water, en daarmee dus ook op de flamingo's. Het kan echt niet missen zodra je de haven bereikt.”



Zonsopgang

Wil je de flamingo's mooi op de foto of film zetten? Dan adviseert Van Loon om vroeg in de ochtend of wat later op de middag te komen. „Dan heb je het beste licht; voor de rest van de dag kijk je tegen het licht in. Wil je ze echt op hun mooist zien, dan moet je eigenlijk bij zonsopgang komen. Zeker wanneer je het geluk hebt van een rood kleurende lucht, steken de dieren daar met hun roze verenkleed prachtig tegen af. Echt een bijzonder gezicht!”

Niet verstoren

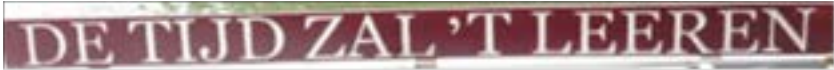
Van Loon vraagt bezoekers wel om op de paden te blijven. „Met name aan de oostkant van de haven vind je een mooi natuurpad. Wijk daar niet van af en klim dus ook niet over de hekwerken. Dan verstoort je de flamingo's en vliegen ze weg. Ieder jaar gebeurt dat wel een keer, en dan zien we ook gelijk dat ze ander gedrag vertonen. Dan zie je dat ze in andere hoeken van het gebied staan, of ze blijven 's ochtends langer dan normaal hangen op hun overnachtingsplek. De dieren zijn sowieso altijd wel waaks: er staan altijd wel een paar flamingo's aan de randen van de groep om de omgeving in de gaten te houden. Ze zijn bijvoorbeeld alert op een overvliegende drone of loslopende hond.”

Na de winter trekken de flamingo's weer terug naar Duitsland. „Daar broeden ze, krijgen ze hun kuikens en overzomeren ze, om vervolgens rond oktober in groepjes weer terug te komen naar de Grevelingen.”

Bron: De Telegraaf, 23 november 2023

Marjel Geurts

Grevelingen-anekdoten en nog wat van 2023



Van:

(kopij is vooral bedoeld voor onze Grevelingen-bezoekers, en die zijn er veel; vanwege privacy zijn namen verzonnen en vanwege een slecht geheugen kloppen data niet exact)

Nieuwjaarsdag 2024

Nadat ik middels 't dag/logboek van m'n Riet heel 2023 doorgenomen had, kan ik luid en volmondig zeggen: wat was 't vaarseizoen een geweldig succes en wat was 't regelmatig niet warm maar heet, en kon je nergens, dunkt me, beter zitten en liggen dan op de Grevelingen. Wat hebben we gepuift. Gelukkig waaide er regelmatig een verfrissend Noordzee-windje de dam over. Over 't algemeen hebben we, toen 't zo heet was, alleen wat boodschappen gedaan, gezeten, gelegen, gedronken en de hond uitgelaten. En verder niet veel of niks uitgevoerd. Daarbij kwam nog dat de koelkast, een compressorkoelkast, er overdag de brui aan gaf: boven de 35 graden stopt die ermee. Riet en ik, we zijn allebei 80, blij, dankbaar en gelukkig dat we met ons schip 't water op kunnen, maar zo warm als 't deze zomer was, dat mag wel iets minder.

Al ruim 25 jaar trekken we naar de Grevelingen en leggen we een nachtje aan in de Heen. Lekker plekje, net buiten de sluis, heerlijk midden in de natuur en een uitzicht van 75 jaar geleden. Ook veel bekijks want 't is er druk: vaarverkeer van en naar de Heen en Steenberg. Vandaar uit fiets ik dan terug naar Dinteloord, om kersen, da's 'n lekker fietstochtje. Of naar Oud-Gastel, daar zijn de kersen nog een graadje lekkerder, volgens Wil.

Maar de laatste jaren doen we ook regelmatig de gemeentehaven van Bruinisse aan, na overleg met de havenmeesteres. Daar lig je ook heerlijk, leuk om de bedrijvigheid van de mosselboeren te zien. En..... de kersen van Bruinisse, helemaal aan 't eind van de dijk voorbij WSV Bru en jachthaven Bruinisse zijn daar nog groter, lekkerder en zoeter dan die van Oud-Gastel.

Het rode vlaggetje van de Grevelingen was fors duurder geworden en deze stijgende lijn zet zich voort, wist de havenmeester van WSV Bru te vertellen. Vervolgens op naar Bommenede, en dan zitten we op de Grevelingen. Jaren geleden werd toegestaan dat we met ons 18-meterschip ook mochten aanleggen aan de kleinere dwarse steigers, (we zijn wel lang, maar ogen niet zo fors) maar dat is nu voorbij. We liggen nu steeds helemaal achteraan, aan een lange steiger voor grotere boten.

Mogelijk denken verschillende lezers: waar heeft “De tijd zal ’t leeren” ’t allemaal over, maar voor leden van De Dintel, die regelmatig de Grevelingen bezoeken (en dat zijn er veel) is dit allemaal gesneden koek.

In Bommenede liggen we bijna altijd graag, behalve als ’t bloedheet is en de jeugd van Zonnemaire (dorpje nog geen 2 kilometer er vandaan) komt; met z’n allen zwemmen, springen en stoeien in ’t water daar net naast of op onze boot, dan is de rust helemaal voorbij. Gelukkig vinden ons 100-jarig schip en wij ’t allemaal best. We hebben gelukkig een groot voordek.

Toen wij er lagen, kwam een historicus me vertellen dat Bommenede 500 jaar geleden een los eiland was en ook een stad, net zo groot als Brouwershaven toentertijd. Maar dat er helemaal niets, nog geen steen van over is. En ik kreeg ’t volgende Plaatje =>

De naam Bommenede bestaat nog wel in Oud-Bommenede, een camping en Residence Oud-Bommenede, een zorgvilla, en verder is het ’n heerlijk haventje voor de recreatievaart.

Ondertussen werd ’t steeds drukker. Bij ons aan boord ook. Een kleindochter arriveerde met twee kleine kindjes (handenbinders). Als je dat laatste even vergeet, kunnen ze zo vanaf ’t voordek in ’t water kukelen.

Wij naar de Middelpaat want daar komt altijd een stoomtreintje. Da’s nooit weg en dat vergeten die kleintjes van hun leven niet. Dat klopt: er was geen plek. Een kennis gaf een seintje dat er voor ons nog plek was in Scharendijke aan de loswal. Even later lagen we daar prinsheerlijk, en gemakkelijk om middels het tunneltje naar ’t Noordzeestrand te gaan.



>>

Jaapie, de oudste van de twee ukkepukken, bijna twee jaar oud, genoot geweldig, van de drukte, 't water, de krabben en vooral de cassis, want 't was warm. Hij zeurde net zo lang, tot ie ook uit 't blikje een slokje mocht nemen. En dat had hij niet moeten doen. Hij zette 't blikje aan z'n mond en gaf een gil. Daarna schreeuwde hij moord en brand. Ondertussen werd z'n lip heel dik en kroop er uit 't blikje een wesp. Voor z'n moeder was 't ook jammerlijk, maar uiteindelijk geen echt probleem, want ze is doctor in de farmacie en kent de juiste geneesmiddelen. Toch een huisarts gebeld en die gaf een gezond advies. Maar zij, ervoor gestudeerd hebbende, wist ook: dat kan wel eens een enkele keer fout gaan. Anders uitpakken. Dan moet er een ambulance komen, als je 't niet vertrouwt, adviseerde de huisarts. Een kwartier later stond er een ambulance op de kade, met kort erna veel toeschouwers. De verpleger maakte een hopeloos gebaar: alweer voor niks gereden, en dat met deze hitte. De volgende dag was de pijn bij Jaapie grotendeels weg maar de lip nog heel dik. Omdat Jaapie 't allemaal redelijk doorstaan had, mocht ie met 't stoomtreintje mee en daar liet ie trots aan iedereen z'n dikke lip zien. Z'n moeder had zorgen: was de ambulance nu op haar advies gekomen, of op advies van de huisarts? Da's 'n verschil van ongeveer 900 euro.

Verder was 't warm, en druk op de Grevelingen. Heet. Op den duur hoefde er niet veel meer. Ik fiets elk jaar een rondje rond de Grevelingen, nu ook, maar 't is me slecht bevallen. Terwijl er geen wind stond, dan doe ik er normaal ruim drie uur over, nu ruim een halve dag. En erna: stik mee klaar, lui, lamlendig nog verschillende dagen. De warme zomer van 2023, ik hou erover op.

Jac Lint

Uw boot professioneel laten verkopen? Jachtmakelaardij Kappers zorgt ervoor!

Paul en Mia Brocken gingen u voor (Centurion 40 "Pandion"):

"De begeleiding van Jachtmakelaardij Kappers bij de verkoop van onze Centurion 40, Pandion, is vakkundig, efficiënt en vlot verlopen. Ook niets dan lof voor Jachtmakelaardij Kappers voor onze prettige samenwerking."

Jachtmakelaardij Kappers

- Enthousiast team met passie voor boten
- Wereldwijde verkooppromotie
- Eigen verkoophaven op A locatie
- Ook bemiddeling vanaf uw ligplaats
- Volledig gecertificeerd en gekwalificeerd volgens de scherpste eisen

*Leden van W.S.V. De Dintel
krijgen 10% korting op de courtage!*



Sluispad Noord 1, 4797 SN Willemstad

Telefoon : +31 (0)168 - 473 553.

E-mail : info@jachtmakelaardijkappers.nl

www.jachtmakelaar.nl



Oudlandsedijk 2b
4731 TB Oudenbosch

Tel: 0165-314272
www.jachtwerfvdkrogt.nl



50% KORTING OP STALLING

Van 1 mei t/m 30 september

Bij aankoop van alle materialen in onze winkel





TECHNO COMFORT CROMSTRIJEN... DE SPECIALIST VOOR UW SCHIP

De kernactiviteiten van Techno Comfort Cromstrijen zijn:

- Scheepsverwarmingen van Eberspächer, Webasto en Truma.
- Dieselgestockte cv-ketels van Kabola.
- Scheepsairconditioning.
- Mobiele koeling, koelkasten, koelsets (Coolmatic).
- Energiesystemen, acculaders, omvormers (Victron).
- Reparatie, service en levering voor particulieren en bedrijven (ook op locatie).



SRC Marifooncursus

In het weekend van 13 en 14 Januari is er als winteractiviteit een marifooncursus georganiseerd bij ons op de haven die werd gegeven door Geert-Jan Smolders van Aquaplanning.

Omdat we niet zeker wisten of er genoeg interesse was voor deze cursus, was er een mail uitgegaan met de vraag wie er interesse had. Al snel hadden we 12 aanmeldingen, genoeg voor één cursusdag, maar omdat de aanmeldingen bleven binnenstromen is er besloten om nog een extra dag aan de cursus toe te voegen. Ook deze was snel vol en daarmee hadden we 24 aanmeldingen. Dat hadden we niet verwacht. Uiteindelijk bleven er 19 cursisten over en kon de SRC-cursus alle twee de dagen doorgaan.

Wat is het SRC (Short Ranges Certificat) dan? Het is een certificaat dat nagenoeg hetzelfde is als het Nederlandse Marcon-B certificaat en komt uit Engeland.

Na enige voorbereiding thuis door middel van het cursusboek, online cursus en een video was het nu tijd voor de “spannende” praktijkdag. Deze werd gegeven in de door Jeroen van Meer heerlijk verwarmde loods.

Op de tafel kwam er voor iedere cursist een marifoon te staan die onderling met elkaar in verbinding stonden maar verder geen bereik naar de andere maritieme buitenwereld hadden. We wilden natuurlijk niet dat de Furie met spuitende waterkanonnen de sluis kwam binnenvaren omdat hij van meerdere boten een ‘Mayday’ had ontvangen.



Iedere marifoon had zijn eigen roepnaam. Door middel van deze roepnamen konden de cursisten elkaar met allerlei oefenzinnen op de proef stellen en kon Geert-Jan ze dan beoordelen of ze de diverse oproepen op de juiste manier deden.

Verder lagen er ook allerlei gele en oranje attributen op de tafel waar allerlei antennes uitstaken en vooral rode knoppen op zaten. **En daar mocht je gewoon een keer op drukken**, wie heeft dat nu niet weleens willen doen? Tussentijds was er een heerlijke lunch met een lekker koppie snert en een broodje Unox, maar ook de koffie en thee was niet aan te slepen.

Uiteindelijk moest er nog een theorie-examen worden gedaan en dit werd daarna gelijk nagekeken door Geert-Jan terwijl de cursisten in spanning moesten wachten op het verlossende woord.

Al met al een “Geslaagde” dag, zeker toen de cursisten hoorden dat ze allemaal geslaagd waren. En één zelfs met een 10.

Jan-Erik, Jeroen, Dick, Koen, Karin, Frank, Rik, Christiaan, Serge, Maikel, Daniëlle, Richard, André, Ian, Arno, Mara, Mark, Miranda en Piet, dank voor jullie inzet en hartelijk gefeliciteerd met het behalen van het SRC-certificaat. Het was voor ons ook een leuk weekend.
Kaat, Hans, Maud & Mano

*Mocht je denken: ‘Dit had ik ook wel gewild.’, bij voldoende animo willen we volgend jaar nog een keer deze cursus naar onze haven halen.
(Je kan natuurlijk ook de vers geslaagde cursisten naar hun ervaringen vragen over deze dag)*

Lezing “Nieuwsgierigheid als Kompas”

Janneke Kuysters en Wietze van der Laan zeilen in 8 jaar rond de wereld .

Wie droomt er niet van: alles verkopen en daarna met je zeilboot de wereld rond zeilen? Janneke en Wietze waagden de sprong. In acht jaar zeilden ze de wereld rond en bezochten ze 40 landen. Hun route was niet de 'standaard' route langs de evenaar, maar ze zochten de grote kappen van de wereld op: Kaap Hoorn, Kaap Goede Hoop en Kaap Leeuwin in Australië.

Ze komen op 3 maart in “de Loods” op de haven het verhaal van hun wereldreis vertellen: over gletsjers en ijsschotsen, maar ook over tropische bestemmingen en alles ertussenin.

Ze vertellen over geluk en pech en over de hechte gemeenschap die wereldzeilers zijn.

Over hun reizen hebben ze een boek geschreven: Nieuwsgierigheid als Kompas. Mocht je een gesigneerd exemplaar willen: na hun presentatie zijn een aantal boeken beschikbaar (€ 19.99).



Website WSV De Dintel

Als webmaster/contentbeheerder plaats ik alle stukken die geschreven worden door het bestuur en anderen die kopij aanleveren. Daarnaast probeer ik zelf ook stukken te plaatsen waarvan ik denk dat de leden er voordeel van kunnen hebben. Ik monitor de bezoeken aan de website en ik merk dat er maar een beperkt aantal leden gebruik maakt van de site. En daarom wil ik met dit stukje een uitleg te geven voor de leden die in verband met de onbekendheid van internet en alles wat daarom heen hangt wat koudwatervrees kunnen hebben om de site te bezoeken. De website bestaat uit 2 gedeeltes

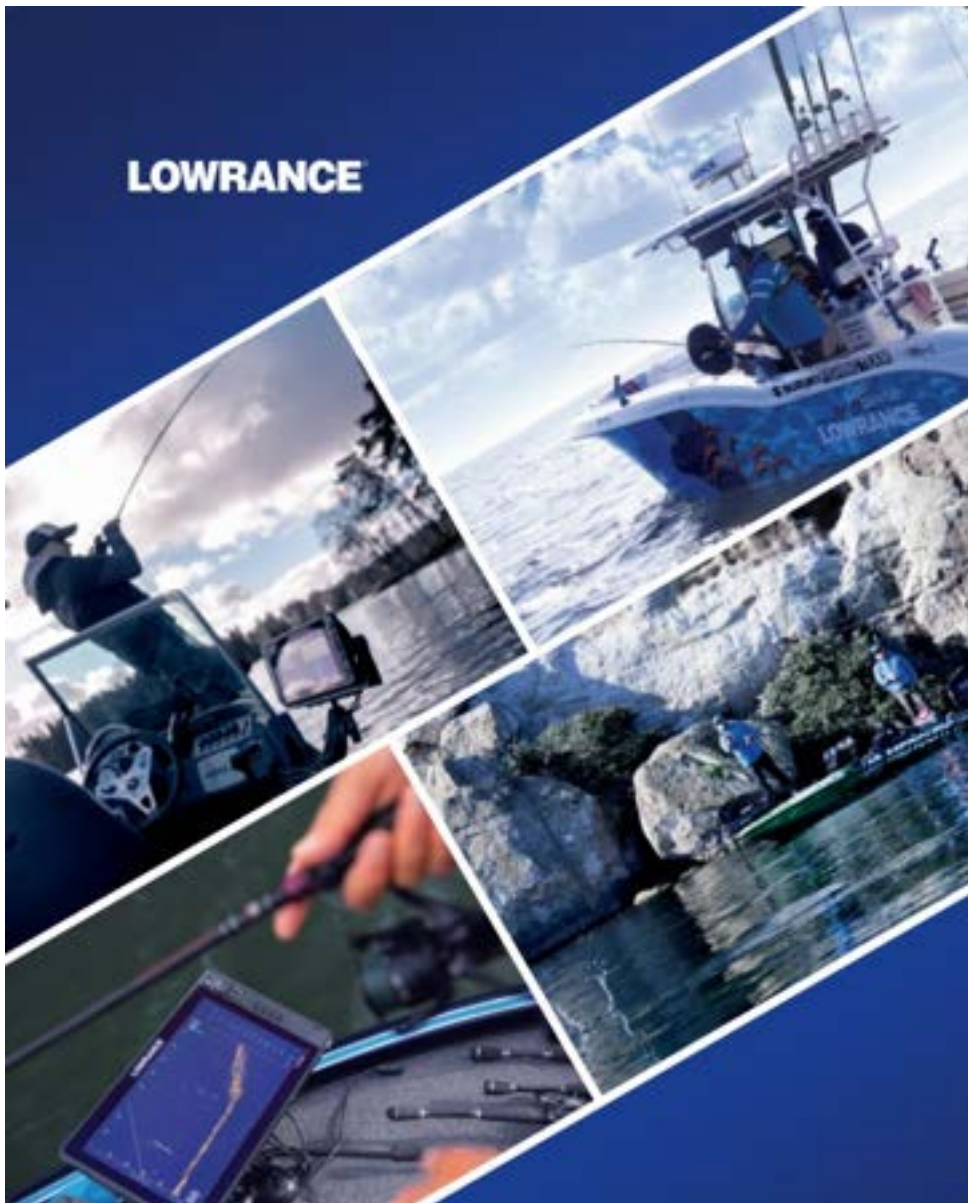
- Het openbare deel waar iedereen op kan kijken en waar al heel veel gegevens te vinden zijn die te maken hebben met de haven maar ook algemene informatie m.b.t. de watersport en informatie over de bediening van de sluisen en de actuele stand van zaken rondom stremmingen en dergelijke voor zover die bij mij bekend zijn. In het hoofdscherm van de website zie je die artikelen en, als je een onderdeel aanklikt, de nadere informatie. In het bovenste stuk van dit hoofdscherm zie je een menu waarin je gericht kan zoeken naar informatie over de vereniging en alles wat te maken heeft met de haven en de activiteiten die georganiseerd worden en de verslagen ervan, eventueel aangevuld met foto's voor zover deze bij ons bekend zijn.
- Het tweede deel is alleen maar zichtbaar voor de leden en mensen die van het bestuur inloggegevens hebben gekregen. In het hoofdscherm van de website zie je rechts de kop "Mijn Dintel" Hier kun je met de gegevens die destijds verstrekt zijn inloggen en gegevens vinden met betrekking tot jouw gegevens en die van je boot, de digitale exemplaren van "de Blauwe Banier" en ook kan je hier de gegevens vinden van de Algemene Ledenvergadering, de verslagen hiervan en de PowerPointpresentaties die te zien waren tijdens de ALV's.

Mocht je geen inloggegevens meer hebben of je bent je wachtwoord vergeten dan kan je dit gemakkelijk opvragen en een nieuw wachtwoord maken. Je moet natuurlijk wel een e-mailadres hebben waar de vereniging deze gegevens heen kan sturen.

Ik hoop dat ik in dit stukje wat duidelijkheid heb kunnen geven aan de leden voor wie internet en surfen over het net geen dagelijkse kost is. Ook hoop ik als contentbeheerder in de toekomst wat meer verslagen en foto's krijg van de gehouden activiteiten. Deze kan je sturen naar webmaster@wsvdedintel.nl. Mocht je na het lezen van dit stuk nog vragen hebben kan je deze altijd naar mij mailen op bovenstaand mailadres of mij bellen op 06-27020845.

Dirk van Vooren webmaster WSV De Dintel

LOWRANCE





SIMRAD



White Whale

YACHT BROKERS

**U krijgt van ons
de maximale kans
op verkoop!**

- 80% buitenlandse kopers
- Gratis foto's en gratis adverteren op 30 websites
- Ook vanuit eigen ligplaats
- Inruil vaak mogelijk

Kijk op www.WWY.nl wat wij graag voor u betekenen.



De Kanaaleilanden, een prachtig zeilgebied

Afgelopen zomer zeilde ik met Werner en zijn twee kinderen naar de Kanaaleilanden. Hoewel we van tevoren te horen kregen dat drie en een halve week wel kort was om dat te doen, bleek dit prima haalbaar. Op de terugweg konden we zelfs nog wat mooie plekken aan de Engelse zuidkust ontdekken. Het werd uiteindelijk een mooi rondje zeilen van ongeveer 800 mijl. Hieronder lees je een verslag van deze reis.

Omdat we bang waren dat we te weinig tijd zouden hebben, brachten we de boot het weekend voor de vakantie al naar Vlissingen. De bedoeling was om haar al naar de Belgische kust te brengen, maar er was een storm op komst. In Vlissingen bleef ik aan boord. Helaas stormde het inderdaad en viel er dus weinig te beleven daar. Wel sleepte ik de nodige boodschappen aan boord zodat we zeker niet zouden verhongeren. Met twee pubers slinken de voorraden snel uiteraard.

Nadat Werner en zijn kinderen aan boord waren, konden we onze plannen concreter uitwerken. We wilden aan één stuk doorvaren naar Cherbourg, maar de weersvoorspellingen waren nog steeds niet gunstig. Dus besloten we eerst maar eens naar Fécamp te varen. Dit was maar één nacht doorvaren. Samen gingen we in discussie over de te volgen route. Werner wilde langs de kust, ik langs (uiteraard, niet door) de shipping lane. De kapitein won dus het werd de kust. Het werd een mooie zeiltocht waarop we gelijk vier makrelen vingen. Het doodmaken en fileren van vis was nieuw voor mij, maar wat smaakte die verse vis heerlijk! Ik had de smaak te pakken. Uiteindelijk kwam de teller uit op 9 makrelen die in onze magen zijn beland.

Om in de haven van Fécamp te geraken moet je een smal stukje door. Dit was even spannend want het waaide ondertussen alweer best hard. Eenmaal in de haven werden de jongens gelijk door andere jeugd meegenomen het stadje in. Zo konden wij rustig een ankerbiertje-wijntje drinken.

We lagen drie dagen verwaaid in Fécamp. Hoewel het er best mooi is, is het minder leuk bij slecht weer. Ik had het stadsleven wel gezien en verheugde me op mooie ankerbaaitjes bij de Kanaaleilanden, maar mijn geduld werd nog even op de proef gesteld. De volgende tussenstop was in Cherbourg. Dit is een plek die ik de volgende keer absoluut oversla. Bah, wat een vieze stad!

De zeiltocht daarna verliep heerlijk. In plaats van te stoppen op Alderney gingen we gelijk door naar Guernsey. We hadden stroom mee en dat schoot lekker op. We zagen zelfs een paar dolfinen. Bij Guernsey vonden we een leuk plekje in Beaucette Marina. Een nette, beschutte haven vanwaar je de bus kan nemen om de rest van het eiland te verkennen. Dit deden we dan ook. Vooral in het zuiden van Guernsey kun je prachtig wandelen.

Ik was echt blij dat we voor deze haven gekozen hadden en niet voor het grote Saint Peter Port.

De volgende stop was het schattige eiland Herm. Eindelijk gingen we voor anker. Hier begon ik het zeilleven te ervaren zoals ik het me had voorgesteld. Ankeren in mooie baaitjes, met de rubberboot naar de kant, te voet het eiland verkennen enzovoorts. Herm kun je helemaal rond wandelen in een paar uur. Het is een autovrij eilandje met heel veel charme. Het heeft dan ook absoluut mijn hart gestolen. Het rollen 's nachts kon voor mij de pret niet drukken. Wel een flinke waarschuwing voor wie ook houdt van een ochtendduik: de stroming is daar echt sterk, dus doe dit niet in je blootje want dan sta je ergens zonder kleren op het eiland. Of nog erger, je bent weg. (Gelukkig kon ik nog net hard genoeg zwemmen).

Vervolgens zeilden we naar het noorden van Sark. Ook daar vonden we een mooi ankerbaaitje. De jongens vonden het hier saai en wilden graag wat vertier. Ik moest er dus weer aan geloven en we gingen het stadsleven weer opzoeken. Ditmaal op Jersey in Saint Helier. Ik miste echt de pittoreske stadjes van aan de Middellandse Zee. Voor mij viel dat op te lossen door lekker te ankeren, maar voor de jongens dus niet.

Na een regenachtige dag in Saint Helier verhuisden Werner en ik de boot naar een baai verderop: 'Beauport'. Zo konden de jongens nog een dag in de stad blijven en met de bus naar de baai komen.

Beauport was de mooiste plek van heel de vakantie. Het was er prachtig. Je kon van de rotsen het water in springen, er was een zeehond die je bijna kon aaien, het was er gezellig en knus en we hadden eindelijk wat geluk met het weer. Deze plek beviel ons alle vier. Helaas ging de wind draaien en moesten we weer verder. Samen met een boot die we in Beauport hadden leren kennen vertrokken we terug naar Sark. Daar ankerden we in een baai tussen Sark en klein Sark in. Een pittige maar mooie wandeling volgde. Ook hier was het erg mooi. Alderney hadden we op de heenweg overgeslagen, dus dit werd onze laatste stop op de Kanaaleilanden. Daarna staken we over naar Engeland. De bedoeling was om naar Isle of Wight te varen. Maar nadat we de jongens enkele uren de verantwoording over het zeilen hadden gegeven waren we zo ver uit koers geraakt dat onze bestemming Poole werd. Voordat je bij Poole naar binnen vaart, ligt er een leuke baai (Studland Bay) waar je een mooring mag nemen. Dit vond ik een hele leuke plek, vooral omdat er van alles te zien was qua watersporters. Poole zelf had ook een leuke haven. De kinderen gingen met de bus naar een waterpark, en daardoor konden wij eens op ons gemak gaan uit eten.

Onze terugtocht bestond uit een nacht in een baai van de Needles (Alum Bay), zo zagen we toch nog iets van Isle of Wight. >>

Daarna door de Solent naar Chichester Channel, en vervolgens weer met een nachtje doorvaren naar de Roompot. Eenmaal terug in de bekende wateren van Zeeland voelde ik me opeens een ervaren zeilster. We hadden het toch maar geflikt. En het beste is dat ik de bevestiging heb gekregen dat ik het zeilleven echt heel leuk vind. Ik kan me prima amuseren met brood bakken en verse vis bereiden!

Mijn mening over de Kanaaleilanden

- Het is een prachtig, redelijk rustig zeilgebied.
- Er staan sterke stromingen, maar daar kun je ook handig gebruik van maken.
- Er zijn heel mooie ankerbaaitjes en je kunt er prachtig wandelen.
- Op de grote eilanden kun je de bus nemen om de eilanden te verkennen.
- De havens in de grote steden kun je naar mijn idee beter overslaan (maar smaken verschillen).
- Het is prima haalbaar in een vakantie van 4 weken. Af en toe een nachtje doorvaren is wel aan te raden.
- Voor pubers is er niet zoveel te doen.
- Het klimaat is er echt anders dan op het vasteland. Ondanks dat de thermometer lage temperaturen aangeeft voelt het er toch aangenaam. Het water was wel koud.

Annika Kerkhofs





Wij willen u bedanken voor uw bijdrage aan het overlijden van Georg,
een fijn groot, warme betrouwbare of liefsvolle wens.
Tijdens de afscheidsdienst, via een kaart, app, telefoontoespraak of bezoek.
Het troost ons te merken dat Georg bij zoveel goede betrouwbare oproept.
Graag blijven we u nog vaak ontmoeten, op welke manier dat ook.
Fijn om hem op die manier een beetje levend te houden.

Lieve groot.

Annie
Miranda en Wim
Maxim
Sophie

HUBO Dinteloord

Westvoorstraat 10

4671 CD Dinteloord

Telefoon: 0167 522715

Fax: 0167 522436

dinteloord@hubo.nl



In onze winkel krijg je service, specialiteiten, vakmanschap en een persoonlijke benadering. Dit alles wordt je duidelijk aangeboden. Wij zijn makkelijk te bereiken en tijdens onze openingstijden staan wij je graag met raad en daad bij. Kortom Hubo blijft het vertrouwde adres voor alle klussen.

Belangrijke Telefoonnummers



Hulpdiensten (Politie, Ambulance, Brandweer, KNRM) bij noodgevallen

 112

KNRM

In nood op het water, neem dan contact op met de Nederlandse Kustwacht.

 0900-111

VHF 16 Nederlandse Kustwacht

VHF 70 (procedure via DSC alarmknop).

Download de “KNRM helpt app” op je smartphone.


Politie

Politie Landelijk Algemeen

 0900 88 44

BST Bergingsbedrijf

Redding, zoekacties, Brandweer en Ambulance op het water

 +31 (0) 167 52 32 88


VHF 10


VHF 16

Huisartsenpraktijk Dinteloord

Westvoorstraat 56-58

4671 CE Dinteloord

 +31 (0) 167 52 22 55


 +31 (0) 167 52 47 95 (Spoednummer)

Huisartsenpost Roosendaal

Na 17:00 en in het weekend.

Boerhaavelaan 21 (dit is naast het Bravis ziekenhuis)

4708 AE Roosendaal

 +31 (0) 165 53 02 00 (Let op! Altijd eerst bellen)

Bunkerstation

Dintel



Dintelsas

olie en vetten

levensmiddelen

scheepsbenodigdheden

Telefoon 0167 522535

b.g.g. 0167 522872

zondags gesloten

DELTA ACCU'S

'n goede start

**Bergen op Zoom
Tel. 0164 - 233373**

