

LINSSEN YACHTS



Since 1949

We take your pleasure seriously®



Slow down... and start living!

BOATING & LIFESTYLE MAGAZINE VAN LINSSEN YACHTS
JAARGANG 30, NR. 51 / OKTOBER 2017 | ISSN 2213-4247



INTERNATIONALE BOAT SHOWS & LINSSEN EVENTS

	Linssen-Vaardagen <i>Proefvaren met een Grand Sturdy 350 AC, 34.9 Sedan, 40.0 AC, 40.9 Sedan & 470 SWH</i>	Maasbracht (NL)	14.10 - 16.10.2017
	Nieuwpoort NIBS <i>Grand Sturdy 35.0 Sedan & 40.9 AC</i>	Nieuwpoort (B)	20.10 - 22.10.2017
	Hanseboot <i>Grand Sturdy 35.0 Sedan & 40.0 AC</i>	Hamburg (D)	28.10 - 05.11.2017
	Motorboot Sneek <i>Grand Sturdy 35.0 Sedan, 350 AC, 40.9 AC & 410 AC</i>	Sneek (NL)	03.11 - 05.11.2017
	Linssen Yachts Boat Show 2017 <i>Volledige modellenprogramma 35.0 - 40.0 - 45.0 - 470 - 500</i>	Maasbracht (NL)	18.11 - 20.11.2017
	Boot & Fun <i>Grand Sturdy 35.0 AC</i>	Berlijn (D)	22.11 - 26.11.2017
	Salon Nautique de Paris <i>Grand Sturdy 35.0 AC & 40.0 Sedan</i>	Parijs (FR)	02.12 - 1-.12.2017



Slow down... and start living!

WE TAKE YOUR PLEASURE SERIOUSLY

Het vaarseizoen loopt weer op zijn einde, helaas. Ik heb weer veel van uw 'avonturen' voorbij zien komen in mijn inbox, op social media en uiteraard in onze showroom zelf van u mogen horen.

Zelf zijn we ook gaan varen met "Henri Mer", onze 40.0 AC. En we hebben genoten. Ver zijn we niet geweest, maar leuk was het wel. We zijn gestart aan ons favoriete strandje in Kessenich, bleven een paar dagen in Roermond, om vervolgens richting Well te varen. We hebben uiteindelijk in vakantiepark Leukermeer in Well een stek gevonden waar we enkele dagen zijn gebleven. Voor de kinderen is het er heerlijk: er is strand, water, een binnenzwembad en van alles te beleven op het park. Kortom, echt vakantie. Het leuke van een bootvakantie is dat het eigenlijk nooit écht slecht weer is. Ieder droog moment van de dag ben je namelijk buiten. Mathijs en Sophie waren ieder moment dat de regen zich even verschoot te vinden op de steiger met hun schepnetjes. Op mijn vraag "Passen jullie wel op", was het standaard antwoord van Sophie (3): "Mamma, er kan niks gebeuren, want ik heb mijn zwemvestje toch aan?" Inderdaad ja. Zo kun je het ook bekijken.



Een nieuwe bezigheid voor hen was ook het varen met de bijboot (samen met ons). Een echt avontuur. Je ontdekt plekjes waar je met de 'grote' boot niet kunt komen, of je vaart even naar wal als je voor anker ligt. De kinderen weten inmiddels goed wat de 'dodemansknoop' is en waar deze voor dient. Ze doen hem ook consequent om als ze even mogen sturen. We kwamen ook enkele Linssens tegen onderweg. Zo lagen we naast de "Pic du Soleil" (36.9 AC), de "Fleur" (29.9 AC Traveller) en zwaaiden we onderweg onder andere naar de "Girah" (410 AC Variotop), de "Aurora" (34.9 AC) en de "Louise" (25.9 SCF). Altijd fijn om enthousiaste Linssen-vaarders te begroeten onderweg.

Ook in de havens werden we vaak aangesproken door mensen met een andere boot. Veel complimenten gekregen. Daar zijn we vanzelfsprekend erg trots op. We zijn inmiddels alweer gestart aan ons beursseizoen 2017/2018 en presenteren daar (een deel van) onze nieuwe Grand Sturdy serie. Er wordt nog hard gewerkt aan de nieuwe 45.0 AC (volg onze VLOG) en de spectaculaire Grand Sturdy 500 AC Variotop®. Deze primeurs kunt u in november in onze showroom komen bekijken.



"Henri Mer" mag nog even in het water blijven - voor ons, maar ook een beetje voor u. Om zelf de nieuwe 40.0 AC te ervaren, mag u ook een proefvaart met haar maken. Heeft u interesse, dan kunt u contact opnemen met een van onze (inter)nationale vertegenwoordigers of uw contactpersoon in Maasbracht.

We hopen u snel te mogen begroeten in Maasbracht, met als laatste gelegenheid de Linssen Yachts Boatshow van 18 t/m 20 november.

Yvonne Linssen

Slow down... and start living!

LINSSEN YACHTS & LINSSEN BOATING HOLIDAYS® **BUY & CHARTER**

U KUNT OOK DEELGENOOT VAN LINSSEN BOATING HOLIDAYS® WORDEN
DOOR TE INVESTEREN IN EEN CHARTERJACHT.

Voor de verdere uitbreiding en voortdurende vernieuwing van onze vloot
zoeken wij sympathieke investeerders.
Er is een groot potentieel voor verdere expansie.



CHARTER A LINSSEN IN EUROPE

NEDERLAND • BELGIË • DUITSLAND • FINLAND • FRANKRIJK • ITALIË • KROATIË •
VERENIGD KONINKRIJK-SCHOTLAND • ZWITSERLAND • IERLAND

INHOUDSOPGAVE

- | | | | |
|----|---|----|--|
| 3 | Editorial | 18 | De nieuwe Grand Sturdy 45.0 AC heeft het niet van vreemden. |
| 6 | Uitnodiging Linssen Yachts Boat Show met twee wereldprimeurs | 20 | Binnenkort in de jachthaven bij u in de buurt: De gloednieuwe Grand Sturdy 500 Variotop® |
| 10 | Genieten van het water en de wijn op uw eigen Linssen | 24 | Op ons eigen splinternieuwe jacht half Europa door! |
| 12 | Europese vakpers test Linssen Grand Sturdy 35.0 en 40.0 | 30 | CE – wat is dat nou eigenlijk? |
| 14 | Het nieuwe Linssen-programma | 36 | IWI: de eerste 25 jaar |
| 16 | Nieuws | 38 | Een greep uit het actuele aanbod van gebruikte Linssen-jachten |
| | - Nominatie Powerboat of the Year voor de Grand Sturdy 40.0 Sedan | | |
| | - Linssen Yachts - promotietour op Sylt | | |
| | - Linssen Yachts Rally 2017 naar Londen | | |
| | - Nieuwe Linssen-agent in Noorwegen | | |



16



Coming soon to a marina near you

The All-New Grand Sturdy 500 Variotop®

20

REDACTIE

Yvonne Linssen, Wendy Linssen, Paul Beelen

MET MEDEWERKING VAN

Linssen Yachts, Linssen Boating Holidays®, Zebra Fotostudio's, Peter Linssen, Wendy Linssen, Patrick de Bot, Randolph Nott, Jur den Hamer, IWI/ Transmanche

Vertalingen: Balance, Maastricht (NL)
www.balance2.nl

UITGEVER / PRODUCTIE

Linssen Yachts B.V.
Brouwersstraat 17, NL-6051 AA Maasbracht
Postbus 7172, NL-6050 AD Maasbracht
Tel. +31 (0)475 - 43 99 99
Fax +31 (0)475 - 43 99 90
info@linssenyachts.com
www.linssenyachts.com

Linssen Magazine is het in-house-magazine van Linssen Yachts B.V. en is gericht op het product en op de ontwikkelings-, productie- en sales-infrastructuur van de Limburgse jachtbouwer. Het wordt gratis toegezonden aan Linssen-eigenaren in Europa en relaties van Linssen Yachts en verschijnt in de Nederlandse, Duitse, Engelse en Franse taal.

© COPYRIGHT

Overname van redactionele artikelen, illustraties of fotomateriaal is uitsluitend toegestaan na overleg met de uitgever. De illustraties tonen mogelijk bepaalde functies en uitvoeringselementen die geen onderdeel vormen van de standaarduitrusting. Raadpleeg altijd de uitrustingstabellen en -specificaties voor de actuele gegevens.

De redactie van Linssen Magazine is niet verantwoordelijk voor de inhoud van de door derden ingezonden artikelen.

De reisberichten zijn in die zin geen door de redactie aanbevolen tochten, doch slechts een bericht van feitelijk gevaren trajecten.

Elke eigenaar/schipper/kapitein is uitsluitend zelf verantwoordelijk voor door hem aangestuurde bestemmingen of gekozen waterwegen, en voor de integrale voorbereiding en zijn bemanning. Noch Linssen Yachts B.V., noch haar medewerkers, noch de schrijvers van de artikelen dan wel de redactie van Linssen Magazine zijn in welke vorm dan ook verantwoordelijk voor een gekozen reisdoel.

KOM NAAR MAASBRACHT



“ACHTER DE SCHERMEN WORDT ER BIJ LINSSEN YACHTS HARD GEWERKT AAN DE NIEUWSTE MODEL-SERIE”, SCHREVEN WE IN ONS MAGAZINE VAN NOVEMBER 2016. NU, INMIDDELS BIJNA EEN JAAR LATER, IS DIE NIEUWE MODELSERIE KLAAR EN ZETTEN WE DE MODELLEN GRAAG ALLEMAAL TIJDENS DE LINSSEN YACHTS BOAT SHOW VOOR U ‘OP EEN RIJTJE’ IN ONZE SHOWROOM.

GRAND STURDY 35.0

GRAND STURDY 35.0 - 10,70 X 3,40 M

De Linssen Grand Sturdy 35.0 is een uitstekende keuze voor de ‘instapper’, die met zijn gezin de functionele en gezellige ruimtes aan boord zal weten te waarderen. Dit compacte jacht is bijzonder compleet, optimaal ingedeeld en de prijs-prestatieverhouding is zeer aantrekkelijk.

De vaareigenschappen zijn zonder meer buitengewoon te noemen. Door de Linssen-knikspant rompvorm heeft het schip een zeer goede stabiliteit, en dankzij de combinatie van de romp-, kiel- en roervorm en de roerbalksverhouding is het schip ook achterwaarts goed bestuurbaar, zelfs tégen de draairichting van de schroef in.

EXTRA SLAAPPLAATSEN CREËREN

Welke variant u ook kiest, het is altijd mogelijk om zeer eenvoudig de salonbank tot een comfortabel tweepersoonsbed om te bouwen middels het Linssen Easy Sleep Convert System (Royal-versie).

GRAND STURDY 35.0 AC

Kiest u voor de AC? Dan heeft u met de luxe salon en de twee ruime kajuiten – beide voorzien van een tweepersoonsbed – ruimte genoeg voor vier (+ twee) personen. De geïntegreerde dekkisten op het achterdek en de standaard cabrio maken het ook buiten aangenaam vertoeven.

GRAND STURDY 35.0 SEDAN

Heeft u genoeg aan twee (+ twee) slaapplekken? Dan is de Sedan-variant misschien een optie. Met de brede, dubbele openslaande deuren maakt u van de salon en open kuip één grote ruimte. De standaard Longtop over de open kuip zorgt ervoor dat u altijd droog zit of beschermd bent tegen de zon.



VOOR DE LINSSSEN YACHTS BOAT SHOW 2017

DATA:
zaterdag 18, zondag 19 en maandag 20 november 2017

Dagelijks van 10.00-16.00 uur. Aanmelden is niet nodig

GRAND STURDY 40.0

GRAND STURDY 40.0 - 12,85 X 4,30 M

De indeling van het Linssen 40-voet-segment is ongekend ruim. Wanneer u de salon betreedt, valt deze ruime indeling direct op. Salon en keuken bevinden zich op hetzelfde niveau, met slechts één trede tussen de salon en het keukencompartiment, zodat de kok en de gasten samen van het boordleven kunnen genieten. Praktische en goed gepositioneerde lades, kasten en vakken zorgen voor waardevol gemak aan boord.

De trap naar de voorkajuit kan worden opgeklapt en geeft toegang tot een praktische 'kelderruimte'. De voorkajuit heeft een tweepersoonsbed, waar men van beide zijden comfortabel in en uit kan stappen. De toiletruimte is toegankelijk vanuit zowel de voorkajuit als het centrale voorportaal, zodat ook uw gasten in de middenkajuit – die is voorzien van twee eenpersoonsbedden – er gebruik van kunnen maken. Van hieruit is tevens de separate douche te bereiken.

GRAND STURDY 40.0 AC

De achterkajuit is eveneens zeer ruim ingedeeld, met een vrijstaand tweepersoonsbed, een aparte douche en een apart toilet en eveneens veel kast-, berg- en laderuimte.



GRAND STURDY 40.0 SEDAN

Bij de Sedan-versie bevindt de verbinding tussen salon en kuip zich op één niveau, met slechts een lage drempel. In het verlengde van de opbouw loopt de Linssen-Longtop over de kuip. Hierdoor kunt u comfortabel in de kuip zitten op de geïntegreerde kuipbank, met de centrale hekdeur naar het zwemplateau.



KOM NAAR MAASBRACHT



GRAND STURDY 45.0

GRAND STURDY 45.0 AC - 13,98 X 4,35 M

De Grand Sturdy 45.0 AC is een geweldig ruim schip, waarop het voor lange reizen door heel Europa, maar zeker ook voor een lang weekend, uitstekend toeven is. Vanaf de eerste 'lijn op de tekentafel' is gekeken naar brede inzetbaarheid. De vele details zorgen ervoor dat de 45.0 een geschikt en universeel concept biedt voor praktisch alle wateren.

Het jacht is ruim in de zin van leefruimte, in de zin van bergruimte, in de zin van luxe. Gewoon ruim in de zin van 'een penthouse op het water'! Want werkelijk alles wat wij ons bij hedendaags comfort voorstellen, is in deze 45.0 AC ofwel al standaard aanwezig ofwel door onze ontwerpers als optioneel item voorzien.



GRAND STURDY 470

GRAND STURDY 470 SEDAN WHEELHOUSE - 14,45 X 4,40 M

De Grand Sturdy 470 Sedan Wheelhouse is een exclusief jacht met een zeer complete uitrusting, waarbij stuurhuis, salon en kuip zich op één niveau bevinden. Het stuurhuis is voorzien van een fraaie stuurstand met een elektrisch verstelbare stuurbank. Hier kunt u dankzij het elektrische schuifdak met twee personen comfortabel 'binnen' of 'buiten' varen. Over de ruime open kuip bevindt zich de 'Longtop', die u tegen een onverwachte regenbui of te felle zon beschermt.

Benedendecks bevinden zich een ruime pantry en dinette met veel lichtinval. In het voorschip bevindt zich een ruime eigenaarscabine met separate toilet- en doucheruimte. Aan bakboord is de gastenhut, met twee eenpersoonsbedden. Hier tegenover aan stuurboord is voor de gasten een ruime toilet-/doucheruimte aanwezig.



VOOR DE LINSSSEN YACHTS BOAT SHOW 2017

IN DE SHOWROOM:

- Grand Sturdy 35.0 AC
- Grand Sturdy 35.0 Sedan
- Grand Sturdy 40.0 AC
- Grand Sturdy 40.0 Sedan

- **WERELDPREMIER:**
Grand Sturdy 45.0 AC
- Grand Sturdy 470 Sedan
Wheelhouse
- **WERELDPREMIER:**
Grand Sturdy 500 AC Variotop®

LINSSSEN COLLECTION

- Gebruikte Linssen-jachten

LINSSSEN BOATING HOLIDAYS®

- Ontdek waar u een Linssen kunt charteren.

GRAND STURDY 500

GRAND STURDY 500 - 16,25 X 4,88 M

Volg niet. Leid.

Leiderschap vloeit voort uit vakmanschap. Uit authenticiteit en dicht bij jezelf blijven, wat er om je heen ook gebeurt. U herkent dat vast, omdat u zelf succesvol in business bent. De nieuwe Linssen Grand Sturdy 500 AC Variotop® is een geboren leider. Het vlaggenschip van onze vloot van hoogwaardige stalen

motorjachten vaart in het kielzog van zijn voorgangers. Tegelijkertijd overstijgt het op alle fronten de eerdere modelseries. Het is elegant en tijdloos in zijn design. Krachtig en fluisterstil in de machinekamer. Doordacht en duurzaam in de constructie. En riant en compleet in het interieur.

De nieuwe Grand Sturdy 500 AC Variotop® is gebouwd om voorop te gaan. Bent u haar roerganger?

Coming soon to a marina near you

The All-New Grand Sturdy 500 Variotop®





GENIETEN VAN HET WATER EN DE WIJN

OP UW EIGEN LINSSEN

DUITSLAND KENT EEN LANGE TRADITIE OP HET GEBIED VAN WIJNBOUW, MET DE MOEZEL ALS OUDSTE EN MISSCHIEN WEL BEKENDSTE WIJNGEBIED. EEN BETERE OMGEVING IS NAUWELIJKS DENKBAAR VOOR HET PROEVEN VAN DE 'NIEUWE OOGST' VAN LINSSEN.

Moezelstadje Schweich, gelegen aan de Römische Weinstrasse, waarover de Romeinen in vroegere tijden hun wijntransporten lieten lopen, was in juni vier dagen lang de plek voor proefvaarten met de nieuwe Linssen Grand Sturdy 35.0 Sedan en de Grand Sturdy 40.0 AC. Journalisten uit België, Nederland, Zwitserland, Frankrijk, Duitsland en Groot-Brittannië reisden af naar de Moezel, waar ze in Schweich gast-vrij werden ontvangen bij Linssen-dealer Kreusch.

Watersportliefhebbers en eigenaren van plezierjachten konden in de omgeving van Schweich met volle teugen genieten. Tussen Trier en Koblenz slingert de Moezel door een landschap met steile, groene rivierhellingen, waarop de vele wijngaarden beeldbepalend zijn. Na iedere bocht doemt er wel een nieuw idyllisch wijnstadje op dat de aandacht opeist. Voor velen is dit dan ook het mooiste gedeelte van de in totaal 544 km lange rivier. Ook bij de pers vielen de charmes van de Moezel in de smaak. Evenals de vaareigenschappen, het comfort en het uitrustingsniveau van de twee nieuwe Grand Sturdy-modellen van Linssen.

PERFECTIE OPNIEUW GEDEFINIEERD

De naam Grand Sturdy is een begrip en is dat gebleven. De nieuwste Grand Sturdy-generatie heeft geen grote metamorfose ondergaan ten opzichte van de

voorgaande modelserie, want als marktleider Linssen laat zich niet leiden door vergankelijke trends. Het is een betere versie van een perfecte boot geworden, met veel oog voor detail tot stand gekomen. Of zoals ze het bij Linssen graag omschrijven:

"Wij hebben het begrip 'perfectie' opnieuw gedefinieerd."

RIESLING VOM FEINSTEN

De omgeving waarin de vakpers werd overtuigd van de kwaliteiten van de nieuwe Grand Sturdy 35.0 Sedan en 40.0 AC, vormde de dagen erna het perfecte decor voor een uitgebreide fotoreportage. Tussen zonsopkomst en zonsondergang werden alle highlights in het interieur en exterieur door de crew van Linssen Yachts zorgvuldig vastgelegd. Om de sfeer aan de Moezel goed te vangen, werden bekende steden en dorpen aangedaan, zoals Bernkastel-Kues, Trittenheim, Pölich, Mehring en natuurlijk Trier, inclusief een bezoek aan het centrum van deze oudste stad van Duitsland, met de Dom St. Peter als indrukwekkend middelpunt. En pal er tegenover Weinstube Kesselstatt als dé plek om te genieten van 'Riesling vom feinsten' van het 650 jaar oude wijngoed Reichsgraf von Kesselstatt.

Bekijk de foto's op www.linssenyachts.com.



**VRAAG ONZE NIEUWE
BROCHURE AAN VIA
INFO@LINSSENYACHTS.COM**

EUROPESE VAKPERS TEST LINSSEN GRAND STURDY 35.0 EN 40.0.



Jack Haines; Motorboat & Yachting (UK)



Alfred J. Boer; Varen (B)



Michel Luizet; Neptune (FR)



Rudi Hilber; MarinaCH (CH)



EpcO Ongering; Telegraaf (NL)



KREUSCH WASSERSPORT- & FREIZEITZENTRUM

Am Yachthafen
D-54338 Schweich/Mosel
Tel.: +49 (0)6502-9130-0
www.kreusch.de
boote@kreusch.de



Hans Papenburg; Motorboot (NL)

IN MEMORIAM

Twee maanden na deze test kregen we het droevige bericht dat Hans Papenburg op 3 augustus plotseling was overleden. Een enorme schok voor ons allemaal. Hans was een zeer gewaardeerde journalist en zijn oprechte vrolijkheid, enthousiasme en passie voor de watersport zullen we missen.

"Geslaagde relaunch"

Marina.CH (CH) - Lori Schüpbach

"De salon kan worden omgetoverd in een 'open-air-arena'"

Marina.CH (CH) - Lori Schüpbach

"Rustig varen met deze boot is zeer aangenaam: hij ligt koersvast in het water en de motor is bijna niet te horen."

Marina.CH (CH) - Lori Schüpbach

"In het jacht werden veel goede ideeën verwerkt en doelgericht uitgewerkt."

Marina.CH (CH) - Lori Schüpbach

"Klassiek concept, moderne productietechniek"

Boote (D) - Ralf Marquard

"Stålbåtar med högsta finish"

Båtliv (SE) - Lars-Åke Redéen

"Båtarna är gedigna konstruktioner med tidlös design och avancerade ytbehandlingar"

Båtliv (SE) - Lars-Åke Redéen

"Zeer doordacht"

Telegraaf VRIJ (NL) - Epco Ongering

"Aan indeling, constructie en afwerking zie je de professionaliteit van Linssen"

Telegraaf VRIJ (NL) - Epco Ongering



"He-le-maal af"

Motorboot (NL) - Hans Papenburg

HE-LE-MAAL AF!

"Linssen gaat al tientallen jaren onaantastbaar aan kop"

Motorboot (NL) - Hans Papenburg

"de Grand Sturdy 40.0 staat echt bol van de details"

Motorboot (NL) - Hans Papenburg

"Zelfs achteruitvaren is gemakkelijk;"

Motorboot (NL) - Hans Papenburg

"Rustig, degelijk, stabiel en eenvoudig"

Telegraaf VRIJ (NL) - Epco Ongering

"Nergens wordt het spannend, de boot geeft altijd vertrouwen."

Telegraaf VRIJ (NL) - Epco Ongering



35.0 AC

10,70 x 3,40 x 1,00 m; Engine 1x Volvo D2-75; 75 HP
Royal version



40.0 AC

12,85 x 4,30 x 1,20 m; Engine 1x Volvo D3-110; 110 HP



35.0 SEDAN

10,70 x 3,40 x 1,00 m; Engine 1x Volvo D2-75; 75 HP
Royal version



40.0 SEDAN

12,85 x 4,30 x 1,20 m; Engine 1x Volvo D3-110; 110 HP



NOMINATED 2018

40.0 SEDAN DECKBRIDGE

12,85 x 4,30 x 1,20 m; Engine 1x Volvo D3-110; 110 HP



under development

RDY SERIES

45.0 AC

13,98 x 4,35 x 1,20 m; Engine 2x Volvo D3-110; 2x 110 HP

World Premiere
Linssen Yachts
Boat show



500 AC VARIOTOP®

16,45 x 4,88 x 1,29 m; Engine 2x Volvo D3-150; 2x 150 HP

World Premiere
Linssen Yachts
Boat show



470 SEDAN WHEELHOUSE

14,45 x 4,40 x 1,22 m; Engine 2x Volvo D3-110; 2x 110 HP



GRAND STURDY 40.0 SEDAN

De Grand Sturdy 40.0 Sedan is genomineerd voor European Powerboat of the Year 2018 in de categorie waterverplaatsters.

De toekenning van deze award is gebaseerd op het oordeel van toonaangevende internationale vakjournalisten uit Duitsland (BOOTE), Italië (BoatMag en Barche), Noorwegen (Batliv), Zwitserland (MarinaCH), Nederland (Motorboot), Frankrijk

(Neptune), Spanje (Nautica y Yates) en Oostenrijk (Yachtrevue), die in diverse categorieën producten voordragen voor de award. Zij testen op kwaliteit, productinnovatie, prijs-/kwaliteitverhouding, vaareigenschappen en constructie.

De uitreiking van de award zal plaatsvinden tijdens de openingsceremonie van Boot Düsseldorf, op zaterdag 20 januari 2018.



LINSSSEN YACHTS – PROMOTIETOUR OP SYLT

Hennings Yacht-Vertrieb, onze Duitse Linssen-dealer uit Papenburg, heeft deze zomer weer voor een nieuw hoogtepunt gezorgd. Samen met Linssen Yachts en partner Hotel BUDERSAND, gelegen op het prachtige eiland Sylt, konden geïnteresseerde hotelgasten en bootliefhebbers een unieke vaarbelevens op dit meest noordelijke Duitse Waddeneiland meemaken.

Onze vertegenwoordiging in Noord-Duitsland leverde een Linssen Grand Sturdy 40.9 AC af in de haven van Hörnum, direct voor de deur van hotel Budersand. Van daaruit koos het droomjacht uit Maasbracht het ruime sop voor een voor de hotelgasten onvergetelijke dagtocht. Aan boord een schipper aan het roer, een topkok uit het hotel in de pantry, en een begeleider die niet alleen voor een natje en droogje zorgde, maar ook alles wist te vertellen over het eiland en de natuur. Terwijl de gasten uitgebreid werden verwend, verken-

den ze de omgeving en het eiland Sylt. Van Hörnum naar Föhr, Amrum of de zeehondenbanken.

Zo beleefden ze 'live' het motto van Linssen Yachts: "Slow down and start living", waarbij zij door de uiterst hartelijke Budersand-crew met hart en ziel werden verwend.

Hennings Yacht-Vertrieb is al 26 jaar dealer van Linssen Yachts. Met dit nieuwe initiatief werd weer een nieuwe mijlpaal bereikt bij de samenwerking op het gebied van de marketing en presentatie van de Nederlandse werf.

Senior-chef Heinrich Hennings is trots op de samenwerking: "Met Hotel Budersand in Hörnum hebben we een partner gevonden die perfect past bij de filosofie van Hennings en Linssen Yachts. Het motto van het hotel (Besinnung auf das Wesentliche mit höchsten Qualitätsansprüchen – bezinning op het wezenlijke en topkwaliteit gaan hand in hand) – zou net zo goed het motto van ons merk kunnen zijn."



Het vijfsterren superior hotel Budersand behoort tot de top 25 van luxehotels in Duitsland. Ook in de toekomst zal het hotel nauw blijven samenwerken met de Noord-Duitse Linssen-dealer.

LINSSSEN YACHTS TOUR 2017 NAAR LONDEN

Medio juli verzamelden zich acht Linssen-motorjachten in het Belgische Nieuwpoort voor deelname aan de 12e Linssen Yachts 'Rally' naar Londen, georganiseerd door Jonkers Yachts. Het weer was goed, en dat gold ook voor de verwachtingen voor de dagen erop. Zondag 16 juli waren alle boten in Nieuwpoort en werd er palaver gehouden, om de volgende morgen te vertrekken naar Ramsgate. Het werd een mooie tocht met zo'n 4 Bft aan wind uit het NW.

Woensdag 19 juli vertrokken zij vanuit Queensborough naar Londen. Het is een indrukwekkende ervaring om met je eigen boot deze wereldstad binnen te varen. Via de Thames Barrier, Greenwich en Canary Wharf naar de Tower Bridge. Praktisch naast deze beroemd brug ligt de mooie jachthaven St. Katharine Docks, waar de Linssen-jachten en hun eigenaren zes dagen verbleven.



NIEUWE LINSSSEN-AGENT IN NOORWEGEN

Om de internationale groei te versnellen heeft Linssen Yachts voor de Scandinavische markt naast Finland en Zweden nu ook voor Noorwegen een exclusieve dealer aangesteld: Linssen Yachts Norway.

Yvonne Linssen: "Linssen Yachts Norway is net als Linssen Yachts een familiebedrijf met passie en gedrevenheid voor onze jachten. Met hun locatie aan de zuidoostkust van Noorwegen, op slechts twee uur rijden van Oslo, zijn ze uitstekend gepositioneerd om de Noorse markt te gaan bedienen."

Kjell Matzow, algemeen directeur van Linssen Yachts Norway: "Wij waren op slag verliefd op Linssen Yachts, en na onze verhuizing naar Kragerø hebben we ons in dit nieuwe avontuur gestort. We kijken ernaar uit om de uitstekende vaareigenschappen, de hoogwaardige stalen rompconstructie, de technische apparatuur en het interieur aan onze klanten te laten zien. Linssen

heeft als geen ander oog voor detail en zal daarmee beslist verschil maken op de Noorse markt."

Na een uitgebreide sales- en servicetraining op de werf in Maasbracht kan Linssen Yachts Norway zowel nieuwe als bestaande klanten antwoord geven op al hun vragen.



DE NIEUWE GRAND STURDY 45.0 AC HEEFT HET VAN BOVEN TOT ONDER (WATER) EEN ECHTE LINSSSEN.



Artist's Impression Grand Sturdy 45.0 AC
3D Linedesign: J.J. Oostwoud

OP DE LINSSSEN YACHTS BOAT SHOW, DIE VAN 18 T/M 20 NOVEMBER IN MAASBRACHT PLAATSVINDT, KUNT U NAAST DE OFFICIËLE LANCERING VAN DE NIEUWE GRAND STURDY 500 AC VARIOTOP® (LEES ER MEER OVER ELDERS IN DIT MAGAZINE) GETUIGE ZIJN VAN NOG EEN WERELDPRIEUR: DE INTRODUCTIE VAN DE NIEUWE GRAND STURDY 45.0 AC.

Dit ruime jacht neemt een bijzondere positie in tussen grotere zus de Grand Sturdy 500 AC Variotop® en kleiner zusje de Grand Sturdy 40.0, en combineert daarbij het beste van haar familieleden. Onder water is de Grand Sturdy 45.0 AC identiek aan de Grand Sturdy 500 AC Variotop®. Boven water vindt u alle highlights terug uit het interieur en exterieur van de Grand Sturdy 40.0. Wat ons betreft de ultieme combinatie.

De nieuwe Grand Sturdy 45.0 AC meet 13,98 x 4,35 x 1,26 m. De ruimtelijke beleving aan boord is, al zeggen we het zelf, groots. De meest opvallende kenmerken en details lichten wij hier kort toe. Maar heeft u de kans om onze Boat Show bij te wonen, stap dan zelf aan boord van onze nieuwe Grand Sturdy 45.0 AC. De indruk die u dan krijgt, kunnen wij hier met geen pen beschrijven.

ONDER WATER: STABIEL, COMFORTABEL EN KRACHTIG

We zeiden het al. De rompvorm en rompconstructie van de Grand Sturdy 500 AC Variotop® vormen ook de

basis voor het onderwaterschip van de nieuwe Grand Sturdy 45.0 AC. Naar goed Linssen-gebruik hebben wij voor die rompvorm een nieuwe uitvinding gedaan: de Softchine Prestressed Hull (SPH®). Deze gepatenteerde nieuwe rompvorm zorgt ervoor dat u tijdens het varen minder weerstand ondervindt, minder geluid hoort en minder brandstof verbruikt. Anders gezegd: de Grand Sturdy 45.0 is ongekend stabiel, fluisterstil en stuurt soepel. In de machinekamer bevinden zich net als bij de Grand Sturdy 500 AC Variotop® standaard twee Volvo Penta dieselmotoren voor een krachtige voortstuwing.

BOVEN WATER: LICHT, RUIM EN LUXUEUS

De nieuwe Grand Sturdy 45.0 AC biedt u en uw reisgenoten een comfortabele en luxe woonomgeving in de ruime salon met U-vormige salonbank. Doordacht en functioneel zijn de koellade voor wijn of champagne en de geïntegreerde barkastlade. Onder de salonvloer bevindt zich een multifunctionele 'kelder'-bergruimte. De grote ramen in de salon zorgen voor een prettig contact met buiten en een optimale inval

NIET VAN VREEMDEN.

LINSSEN YACHTS BOAT SHOW
WERELDPRIMEUR
18-19-20 november



GRAND STURDY 45.0 AC

- Bouwwijze: SPH® (Softchine Prestressed Hull)
- Vlak/romp/dek/verticale opbouw delen: 6/5/4/4 mm
- Gewicht/waterverplaatsing: $\pm 20.000 \text{ kg} / \pm 20 \text{ m}^3$
- LOA x breedte over alles x diepgang: $\pm 13,98 \times 4,35 \times 1,20 \text{ m}$
- Minimale kruiphoogte: $\pm 3,00 \text{ m}$
- Stahoogte VK/salon/AK: $\pm 1,97/2,01/1,99 \text{ m}$
- CE-Classificatie: B (zee)
- Motorisering: 2x 5 cil. Volvo Penta Diesel, type D3-110, ZF 45-H / 3,031:1, 2x 82 kW (110PK), 3000 rpm, Dynamo: 2x 180A-12V
- Tankinhoud diesel: $\pm 2 \times 530 \text{ Ltr}$
- Tankinhoud water: 440 Ltr
- Tankinhoud zwartwater: $\pm 240 \text{ Ltr}$

van natuurlijk licht. Aan stuurboordzijde bevindt zich de ruime pantry en aan bakboordzijde een dinette met geïntegreerde tv.

Aan boord van de Grand Sturdy 45.0 AC kunnen maximaal zes (+ twee) personen een comfortabele plek voor de nacht vinden. In de achterkajuit vindt u de ruim bemeten master state-room met vrijstaand tweepersoonsbed, een toiletruimte met elektrisch toilet en een separate doucheruimte. De achterkajuit is ook de plek waar de extra oppervlakte ten opzichte van de Grand Sturdy 40.0 AC direct duidelijk wordt. Door die ruimere achterkajuit valt ook het achterdek van de Grand Sturdy 45.0 AC aanzienlijk groter uit.

BENT U NU AL BENIEUWD NAAR DE NIEUWE GRAND STURDY 45.0 AC?

Volg dan onze video-blog waarin Yvonne Linssen u stap voor stap meeneemt in het ontwikkelingsproces van de Grand Sturdy 45.0 AC tot aan de officiële introductie tijdens de Linssen Yachts Boat Show. U vindt onze video-blog op www.linssenyachts.com.



COMING SOON TO A MARINA NEAR YOU:

THE ALL-NEW GRAND STURDY 500 VARIOTOP®



*Artist's Impression achterkajuit Grand Sturdy 500 AC Variotop®
Studio MC²; M. Custers*





ELEGANT EN TIJDLOOS IN DESIGN. KRACHTIG EN FLUISTERSTIL IN DE MACHINEKAMER. DOORDACHT EN DUURZAAM QUA CONSTRUCTIE. RIANT EN COMPLEET QUA INTERIEUR. DE NIEUWE GRAND STURDY 500 VARIOTOP® LAAT NIETS TE WENSEN OVER. MAAR DAN OOK ECHT HELEMAAL NIETS.

Tijdens onze Boat Show van 18 t/m 20 november krijgt u de unieke kans om kennis te maken met dit nieuwe vlaggenschip van de Linssen Grand Sturdy-vloot. Tijdens die show wordt de Grand Sturdy 500 Variotop® officieel gepresenteerd. Wij hopen van harte dat u erbij bent.

GEPERFECTIONEERD TOT IN HET KLEINSTE DETAIL

Een betere versie van een perfecte boot. Dat is hoe wij bij Linssen Yachts tegen de nieuwe Grand Sturdy 500 Variotop® aankijken. Eigenaren van een Linssen zijn wat gewend als het om uiterlijk design, interieur en techniek gaat. Toch kan het in onze ogen altijd nog mooier, nog beter en nog doordachter. Dat zijn wij als marktleider aan onze stand verplicht. Met de nieuwe Grand Sturdy 500 Variotop® hebben wij onszelf in alles overtroffen. De vaareigenschappen, het uitrustingsniveau, de geraffineerde details. Oordeelt u zelf tijdens onze Boat Show van 18 t/m 20 november in Maasbracht.

70 JAAR PASSIE VOOR JACHTBOUW IN ÉÉN ONTWERP

De Grand Sturdy is een traditie die wij bij Linssen sinds de eerste modelserie in 1996 met passie koesteren. In het design van de derde generatie Grand Sturdy 500

komen innovatie en respect voor het verleden samen. Met dit high-end stalen motorjacht laten wij zien waar we vandaan komen, maar schrijven wij ook nieuwe geschiedenis. Vernieuwing, verfijning en verfraaiing lopen als een rode draad door exterieur, interieur en machinekamer. De Softchine Prestressed Hull (SPH®) is zo'n noviteit. Deze nieuwe, gepatenteerde romp-vorm zorgt tijdens het varen voor minder weerstand, minder geluid en een lager brandstofverbruik. Nog altijd uniek en in eigen huis doorontwikkeld is de volledig hydraulische Linssen Variotop® cabrioletkap. Zonder hier volledig te kunnen zijn, zijn ook zeker noemenswaardig het hydraulisch neerlaatbare zwem-plateau, de in het oog springende stuurstand en een gezellige loungehoek in de achterkajuit.

BENT U BENIEUWD HOE DE BOUW VAN DE GRAND STURDY 500 VARIOTOP® VORDERT?

Neem contact met ons op via 0031 475 439999 of sales@linssenyachts.com.

HOPE TO SEE YOU SOON AT LINSSEN YACHTS.

ACHTERKAJUIT:

Achterkajuit met tweepersoonsbed, toiletruimte met elektrisch toilet, wastafel, douche en ruime kastenpartij aan BB-zijde

SALON:

Ruime salon met U-vormige salonbank en ruime pantry aan SB-zijde. L-vormige dinette aan BB-zijde.

MIDDENCABINE:

Twee eenpersoonsbedden en kasten

VOORKAJUIT:

Voorkajuit met vrijstaand tweepersoonsbed en kasten, toiletruimte met elektrisch toilet en separate doucheruimte



KIES UW INTERIEURSTIJL EN CREËER UW EIGEN BELEVINGSWERELD

Alles wat u verwacht aan boord van een topklasse 18 meter jacht, is hier op sublieme wijze samengebracht in een 15 meter jacht. De nieuwe Grand Sturdy 500 Variotop® is de klassieker van deze tijd, met een strakke, tijdloze verschijningsvorm.

Nieuw is de mogelijkheid die u krijgt om in het interieur uw persoonlijkheid te laten spreken. U kunt kiezen uit vijf onderscheidende interieurstijlen: marine, aqua, white, grey of sand. Deze zijn ontwikkeld door onze interieurarchitect, waarbij het uitgangspunt was om synergie te creëren tussen esthetica, kwaliteit en duurzaamheid. Kersenhout vormt nog altijd de basis

van het interieur, alleen nu voorzien van een speciale UV-bestendige impregnering en satijnglans afgelakt voor een moderne look.

Om uw favoriete stijl verder door te voeren aan boord, bieden wij u optioneel speciale aankledingspakketten. Deze zijn per stijl zorgvuldig samengesteld door onze interieurarchitect en bestaan o.a. uit diverse accessoires, lakens, spreien, kussens en handdoeken.

BESCHIKBAAR IN VIJF UNIEKE DESIGN-COMBINATIES:



Vraag meer informatie via info@linssenyachts.com, of bel 0031 475 43 99 99

GRAND STURDY 500 AC VARIOTOP®

- Bouwwijze: SPH® (Softchine Prestressed Hull)
- Vlak/romp/dek/verticale opbouw delen: 6/5/4/5-4 mm
- Gewicht/waterversplaatsing: ± 30.000 kg / ± 30 m³
- LOA x breedte x diepgang: ± 16,45 x 4,88 x 1,29 m
- Lengte romp: : 14,95 m
- Minimale kruiphoogte: ± 3,49 m
- Kruiphoogte met gestreken mast tot bovenzijde Variotop® beugel: ± 4,20 m
- Stahoogte VK/salon/AK/stuurhuis: ± 2,00/2,00/2,00/2,00 m
- CE-Classificatie: B (zee)
- Motorisering: 2x 5 cil. Volvo Penta Diesel, type D3-150, ZF 45-H / 3,031 : 1, 2x 112 kW (150 PK), 3000 rpm, Dynamo: 2x 180A-12V
- Tankinhoud diesel: ± 2x 1185 ltr
- Tankinhoud water: ± 960 ltr
- Tankinhoud zwartwater: ± 400 ltr



MARINE



GREY



WHITE





OP ONS EIGEN JACHT HALF EUROPA DOOR!

Tekst en foto's: Randolph Nott

MENIGEEN ZAL ONS WAARSCHIJNLIJK VOOR GEK VERKLAREN: EEN GRAND STURDY 40.9 VAN PAS DRIE JAAR OUD VERVANGEN DOOR EEN SPLINTERNIEUW JACHT. MAAR DE ONTWIKKELING VAN DE 'DECK-BRIDGE' BIJ DE MODELSERIE 'CLASSIC' BRACHT ONS OP HET IDEE OM ONZE HIPPO DOOR EEN HIPPO II TE LATEN OPVOLGEN!

Destijds hadden wij gekozen voor een Grand Sturdy in de Longtop-uitvoering, omdat we een jacht met zo min mogelijk trappen zochten – zeg maar een 'drijvende bungalow'. Daarbij werd het dak – met uitzondering van de Variodeck-schuifdak – door ons vrijwel niet gebruikt. En juist dát bracht ons ertoe te kiezen voor dit nieuwe jacht: het gemakkelijk toegankelijke 'bovendek' op basis van het moderne Grand Sturdy-design, samen met de intelligente ruimte-indeling voor het opbergen van de bijboot.

Tot zover de voorgeschiedenis van deze eerste tocht, waarmee we onze nieuwe trots naar haar thuishaven zouden brengen. Onze HIPPO II werd op 2 juni 2016 in het Franse Saint-Jean-de-Losne te water gelaten en vervolgens door 'H2O' opgebouwd. Het was zaak om alle transportbeveiligingen te verwijderen, de mast op te richten en de bijboot met de eigen mastkraan op het jacht te hijsen. Bij deze werkzaamheden waren de medewerkers van H2O extreem behulpzaam en vriendelijk, en ook kregen we een gratis ligplaats aangeboden in de jachthaven van het bedrijf. Wie terugdenkt aan het jaar 2016, herinnert zich waarschijnlijk twee

dingen: de spoorwegstakingen in Frankrijk en de overstromingen langs de Saône en de Rhône. Ondanks de stakingen konden we gelukkig zonder problemen onze bestemming bereiken. Door het hoogwater konden we echter pas later vertrekken, vooral om te voorkomen dat we onderweg met al te veel drijvende boomstammen en dergelijke in aanraking zouden komen. Maar al met al konden we op 6 juni de trossen losgooien en onze reis beginnen! Wél ondervonden we nog kleine beperkingen, omdat verschillende aanlegplaatsen die we voor mooie tochtjes over land wilden aandoen, overstroomd en daarom niet toegankelijk waren.



Ook waren niet alle sluizen in bedrijf, en het scheepsverkeer werd soms zelfs direct over stuwen heen geleid. Voor ons als 'zeeschippers' met geringe ervaring op binnenwateren beloofde dit dus een spannende tocht te worden!

In de haven van Chalon-sur-Saône wees een andere schipper ons op de 'Halte Nautique Confluence', een speciale jachthaven in Lyon die niet was opgenomen in onze Vaarwijzer van de Franse Binnenwateren. (Hoewel deze vaarwijzer helaas al wat ouder is en soms zelfs verwijst naar een jachthaven die inmiddels gesloten is, blijft het toch een nuttige en eigenlijke onmisbare reisgids.) Op vrijdag 10 juni vertrokken we 's ochtends van Confluence om al na 1,5 km de samenvloeiing van de Saône en de Rhône te bereiken. Ook hier was het hoogwater nog niet helemaal weggestroomd, en vooral ter hoogte van de vele sluizen hoopten zich veel drijfhout en andere zaken op die door de stroming waren meegesleurd. Voor ons betekende dit dat de koelwaterfilters – ondanks voorzichtig manoeuvreren – elke dag goed moest worden schoongemaakt.

Hoewel de sluis van Sablons met een verval van 14,5 m al indruk op ons had gemaakt, was deze niet te vergelijken met de sluis van Bollène met maar liefst 22 m verval! We moeten toegeven dat het grote aantal sluizen ons op voorhand een beetje ongerust maakte. Toch mogen we vaststellen dat het marifooncontact en het schutten zelf eigenlijk zonder problemen verliepen, temeer daar alle sluizen in de Rhône van drijfbolders zijn voorzien. In de sluizen hadden we ook herhaaldelijke ontmoetingen met de schipper van een zogeheten péniche, met wie we tijdens het wachten in de sluis heerlijk over het leven op het water konden babbelen. Een péniche of 'spits' is een typisch Frans vrachtschip, dat vaak tot woonboot wordt omgebouwd. Deze binnenschepen bieden dankzij hun ruime standaardafmetingen (38,5 m lang bij 5,05 m breed) veel ruimte en zijn niet zelden prachtig ingericht. De schipper van 'onze' péniche gaf ons een belangrijke tip over een bijzondere jachthaven in Avignon, die we anders waarschijnlijk over het hoofd hadden gezien. En zodoende konden we achter de beroemde brug van Avignon aan de rivieroever aanmeren, waarbij we zowaar tegen een andere Linssen aan lagen en uitkeken over nóg een Linssen!

Avignon is echt een toeristisch hoogtepunt, en dus gunden we onszelf de tijd om door deze prachtige oude stad te slenteren en het Pausenpaleis en andere historische gebouwen te bekijken.

Daarna begonnen we op woensdag 15 juni om half negen aan onze laatste etappe over de Franse binnenwateren. Om kwart over tien bereikten we de laatste grote riviersluis bij Beaucaire. Het schutten in de sluizen, waarover we vóór onze reis dus nogal bezorgd

waren geweest, hadden we inmiddels aardig onder de knie en alles verliep zonder al teveel gedoe. Om kwart over twee bereikten we de sluis bij Port Louis. Omdat deze sluis, die met een draaibrug is gecombineerd, slechts om de paar uur wordt bediend, moesten we tot kwart over vier wachten, waarna we rond vijven de nabijgelegen jachthaven binnenvoeren. In Frankrijk is het overigens verplicht om in de sluizen reddingsvesten te dragen, en dat hebben we ook steeds netjes gedaan – behalve in deze laatste sluis! We waren dusdanig enthousiast om eindelijk de Middellandse Zee op te varen, dat we dit keer vergaten om onze zwemvesten om te doen. Dit leverde ons een luid standje op van de sluiswachter via het indrukwekkende luidsprekersysteem!

In de Golfe de Fos mochten we eindelijk met de grote

Aanmeren achter de beroemde brug van Avignon aan de rivieroever.



De sluis van Bollène met maar liefst 22 m verval





De beroemde burcht uit de roman 'Le Comte de Monte-Cristo' van Alexandre Dumas

jongens spelen. De zeevaartroute richting Marseille wordt druk bevaren door zeeschepen. De bestemming van die dag was de Frioul-archipel. Hier meerden we aan in de jachthaven die uitkijkt op de beroemde burcht uit de roman 'Le Comte de Monte-Cristo' van Alexandre Dumas, met daarachter de stad Marseille. Van daaruit namen we de volgende dag de veerpont naar Marseille. Dit werd ons aangeraden vanwege de drukte in de jachthaven van Marseille – en het bleek een goede tip! Dit reisverslag biedt helaas niet genoeg ruimte om alle hoogtepunten in deze stad te beschrijven. Net als in de andere steden die we op onze reis hebben bezocht, namen we eerst een sightseeing-bus om een algemene indruk van de stad te krijgen. Vervolgens hebben we de stad verder te voet verkend.

De dag daarna vervolgden we onze reis, eerst naar Bandol en van daaruit naar Cavalaire-sur-Mer. De afstand tussen Bandol en Cavalaire-sur-Mer bedraagt 42,3 zeemijl, oftewel een ontspannen dagtocht. Later tijdens onze reis verhoogden we onze dagafstanden tot 70 zeemijl. Hierbij mag men niet uit het oog verliezen dat een Linssen een gemoedelijk en comfortabel schip is en geen speedboot! Een speedboot zou de 70 zeemijlen in minder dan drie uur kunnen afleggen, mits het weer meewerkt en de zee niet al te onrustig is. Onze HIPPO II is misschien wat langzamer, maar kan ook uitvaren wanneer andere boten liever in de haven blijven. Bij sterke zeegang heeft de RotorSwing-stabilisator, die we onszelf bij dit schip hebben gegund, overduidelijk zijn nut bewezen.

Na Cavalaire voeren we verder langs kuststeden als Cannes, Nice, Monaco en San Remo. De zee was rustig bij prachtig zomerweer, zodat we heerlijk op onze deckbridge konden vertoeven. De mondaine badplaatsen lieten we links liggen en we meerden aan in de jachthaven van Loano. Onze Franse gastvlag vervingen we hier natuurlijk door een Italiaanse. Vanuit Loano voeren we dwars over de Golf van Genua naar Lavagna, over een afstand van 48 zeemijl. Zo nu en dan kwamen we zeeschepen tegen op weg naar Genua, maar veel minder dan in de Golfe de Fos.

Intussen was het vrijdag 24 juni en we schreven in ons logboek: 9:10 uur trossen los in Lavagna, koers: zuidoost / 76°. Na 28 zeemijl kwamen de rotsen van La Spezia in zicht, en dit betekende dat we de Ligurische Zee hadden bereikt. De stad La Spezia is de hoofdstad van de Italiaans provincie Ligurië (Riviera di Levante), en aan het einde van Ligurische kust gaf de thermometer een watertemperatuur aan van maar liefst 24° C. We zetten verder koers naar Porto di Pisa aan de zuidkant van de Arno-monding. De vriendelijke mevrouw van de jachthaven wees ons erop dat een tochtje van slechts 12 km langs Arno je al in Pisa brengt. En dus maakten we voor het eerst gebruik van onze e-bikes, die tot dusver prima waren opgeborgen in de 'kelder', oftewel de opslagruimte onder de kuip. De rit van de jachthaven naar de stad was niet erg mooi, en van de rivier de Arno hebben we bijna niets gezien. Pisa zelf was vergeven van de toeristen en blijkbaar vonden zij – en dan met name de bezoekers uit Azië – het enorm grappig om een foto met uitgestrekte arm te maken, waardoor ze de toren op de foto zogenaamd ondersteunden. Voor ons was dit een merkwaardig schouwspel, maar misschien missen wij Noord-Duitsers daarvoor wel het juiste gevoel voor humor.

Zondag 26 juni voeren we verder op onze vertrouwde zuidoostelijke koers. De wind was toegenomen en onze weer-app gaf een golfhoogte van 0,7 m aan, wat aardig met de feiten overeenkwam. Deze app voor de Apple of Android, 'Windfinder' genaamd, is een absolute aanrader! De weergegeven informatie is zeer nauwkeurig. Eigenlijk wilden we de jachthaven van Sali (nabij Gagno) aandoen, maar we hadden er niet op gerekend dat op zondagmiddag rond half vijf alle dagjesmensen met hun scheepjes terugkeren naar de jachthaven, zodat het hier een drukte van jewelste was. De stevige wind en de ondiepe wateren voor de ingang van de haven maakten langer wachten gevaar-



lijk, en dus besloten we om door te varen naar Punta Ala. Deze jachthaven bereikten we pas tegen zevenen, en met 150 euro zou dit de duurste overnachting van deze reis worden! Daarbij laten we maar even in het midden of het personeel al dan niet beseftte dat we eigenlijk ook geen alternatief meer hadden ...

De dag daarna kampten we voor het schiereiland Argentario nogmaals met een zeer onrustige zee en hoge golven, maar gelukkig bereikten we al snel de jachthaven Cala Galera. Onze volgende stop was de jachthaven Riva di Traiano, en de dag daarop voeren we langs de monding van de Tiber. Het scheepsverkeer was hier aanzienlijk. 's Avonds legden we aan in de Marina del Nettuno, om de volgende dag – het is inmiddels 1 juli – in de jachthaven Torre del Greco bij Napels aan te meren. Pas weken later legde een Italiaan uit Salerno ons uit dat dit een van de gevaarlijkste plekken in Italië is om aan te meren, en dat je hier absoluut niet moet willen overnachten. We verbleven hier tot en met 4 juli en we beleefden een mooie tijd. Met onze Italiaanse burens aan dezelfde steiger hebben we nog geproost op de overwinning van het Duitse op het Italiaanse elftal. Torre del Greco leek ons een gunstige locatie, omdat je vanuit daar met de trein gemakkelijk Pompeï en ook Napels kunt bereiken. De Vesuvius hebben we helaas niet beklommen, maar wel dagelijks vanaf ons jacht mogen aanschouwen! Alleen al over Pompeï en Napels kun je een uitgebreid reisverslag schrijven, zoveel is daar te beleven! Verder hebben we een bezoek gebracht aan Paestum en Herculaneum, dat net als Pompeï bij de uitbarsting van de Vesuvius in 79 na Chr. werd bedolven.

Onze volgende etappe leidde naar Marina di Camerota, over een afstand van 74,1 zeemijl (NB: de afgelegde dagafstanden nemen enorm toe!), en de dag daarop

Uitzicht op de Vesuvius



zetten we koers naar Cetraro in Calabrië. Onze stop in de jachthaven van Tropea was vervolgens het vertrekpunt van waaruit we de Straat van Messina zouden binnenvaren.

Deze zeestraat wordt doorgaans als zeer verraderlijk beschouwd, en vormde in WOII ook een belangrijk obstakel voor de Britse generaal Montgomery. Voor ons was echter zeer goed weer voorspeld. We konden rustig genieten van deze tocht en toezien hoe vissers op zwaardvis visten. Deze bijzondere vorm van visserij komt alleen voor in de Straat van Messina. De kapitein van het schip staat hoog in een kraaiennest en zorgt ervoor dat de boot in een gunstige positie komt voor de harpoenist, die zich op een lange boegspriet bevindt. Zo nu en dan lees je over botsingen met deze vissers, maar dat is waarschijnlijk vooral te wijten aan onoplettendheid van de betrokken recreatieschippers. Kortom, wanneer je netjes binnen de vaargeul blijft en je ogen openhoudt, kan er niets gebeuren!

In de Straat van Messina hebben we aangemeerd in de jachthaven van Reggio di Calabria. Dit was met afstand de verschrikkelijkste jachthaven van de hele reis! De oude haven was overvol en we werden per marifoon gemaand om naar de nieuwe 'jachthaven' door te varen. Deze is gelegen in een industriële haven en omvat slechts enkele drijvende steigers. Ook kom je hier nauwelijks tot rust, omdat elk uur veerboten aan- en afmeren, wat naast een aanzienlijke golfslag ook het nodige lawaai veroorzaakt. Alleen 's nachts is het een paar uur rustig. Voor ons was dat reden genoeg om al om half zeven 's ochtends de trossen los te gooien en koers te zetten naar Capo Pellaro. Na 7,4 zeemijl verlieten we hier de Straat van Messina en na wederom 17,1 mijl (exacte positie: 37° 54, 447 N, 015° 45,617 O) koersten we in oostelijke richting (90°) om dan na nog eens 31,5 mijl ter hoogte van Galati naar het noordoosten (40°) af te buigen richting Porto delle Grazia, een jachthaven met uitstekende service. Het beviel ons hier zó goed dat we spontaan besloten

om een dagje pauze te nemen, om pas op zondag 10 juli weer het ruime sop te kiezen. Om twee uur in de middag werd onze rust echter verstoord door luid lawaai. Een DSC-alarm gaf aan dat een schip zich op positie 35° 50 N, 014° 30 O in moeilijkheden bevond. Vanuit onze positie bezien, was dit echter een veel te grote afstand om hulp te kunnen bieden. Tegen vijven bereikten we de oude haven van Crotone, van waaruit we de volgende dag de Golf van Tarente naar Santa Maria di Leuca overstaken. Deze oversteek bedroeg 72 zeemijl over open zee, zodat het grootste deel van de dag nergens land meer te bekennen was! Op dit traject besloten we om onze HIPPO eens uit te testen en vol gas te geven. Bij 2800 toeren bereikten we een snelheid van 8,5 knopen, en bij 1950 toeren daalde de snelheid tot 6,5 knopen.

Om half één 's middags ontvingen we nogmaals een DSC-alarm, zonder dat daarbij een positie werd aangegeven. Of deze alarmmeldingen iets te maken hadden met vluchtelingenboten, daarover kunnen we slechts speculeren. Om drie uur kregen we land in zicht en om half zeven konden we na 72 zeemijl afmeren in Leuca. Op dit punt hadden we in totaal 1313 zeemijl afgelegd, waarvoor 212 bedrijfsuren van de motor nodig waren geweest.

We zetten koers naar de Porto Turistico in San Foca, waarmee de we Adriatische Zee hadden bereikt. Een onaangenaam buige bergwind maakte het aanmeren hier nog knap lastig! Bij de voorbereidingen voor deze reis keken we nog met enig onzorg op tegen het varen op de Middellandse Zee, maar inmiddels mogen we toch wel vaststellen dat het op de Adriatische Zee (waarover we overigens al meer dan 30 jaar rondvaren) nog veel meer kan spoken! De volgende dag voeren we langs Brindisi en Monopoli naar de Marina Cala Ponte, een zeer verzorgde nieuwe haven die echter wel wat afgelegen ligt. Hier huurden we een auto om in Alberobello de beroemde Trulli-huisjes te bekijken.

Hun zeer dikke muren uit massief natuursteen met daarin heel kleine raampjes zorgen ervoor dat deze Trulli optimale bescherming bieden tegen de aanhoudende zomerhitte in Apulië. 's Winters slaan de Trulli juist langdurig de warmte op die in open haarden wordt opgewekt. Tot het midden van de vorige eeuw waren deze 'armeluihuisjes' vrijwel in vergetelheid geraakt, maar sindsdien beleven zij een ware renaissance. Enkele huisjes worden inmiddels ook als vakantiewoningen verhuurd. Alberobello wordt ook wel de 'wereldwijde hoofdstad van de Trulli' genoemd en behoort sinds 1996 tot het UNESCO-werelderfgoed.

Vanwege een belangrijke afspraak in Liverpool, moesten we het vervolg van onze reis uitstellen tot 23 juli. Bij terugkeer voeren we verder naar Bari om daar af te meren bij Nautica Ranieri. Het was inmiddels wel tijd voor een grondige motorbeurt. De algehele service bij meneer Ranieri was opmerkelijk goed, en de haven van Bari bleek een zeer drukke haven met veel veerdiensten. Hiervan ondervonden we aan de steiger bij Ranieri maar weinig last, anders dan in Reggio di Calabria, zoals eerder geschetst. We haalden onze fietsen weer tevoorschijn en reden naar het oude centrum van Bari.

Op donderdag 28 juli voeren we door naar Vieste, onze laatste stop aan de Italiaanse kust. De ochtend daarop zetten we koers naar het Kroatische Korčula. Hiervoor moesten we de Adriatische Zee oversteken, en gezien de hoge golven vanaf bakboord leerden we onze RotorSwing-stabilisatoren weer op waarde te schatten. Weliswaar was de oversteek korter dan de afstand die we de dag daarvoor hadden afgelegd, maar nog steeds ging het om een forse 72 zeemijl! In de namiddag stelden we onze koers bij richting het eiland Lastovo. Helaas bood de baai van het eiland geen plaats meer om voor anker te gaan, maar op internet lazen we dat een andere schipper zonder problemen direct aan de douanesteiger had kunnen aanleggen. Bij een fikse wind van 10 knopen bereikten we om 20:05 uur de pier – om vervolgens binnen al een half uur door de politie te worden weggestuurd! Wonder boven wonder slaagden we er toch in om de agenten ervan te overtuigen dat het te laat was voor

Alberobello met de beroemde Trulli-huisjes



een nieuwe aanlegmanoeuvre en dat we de volgende ochtend wel zouden inklaren. We werden erop gewezen dat de douane 24/7 werkzaam zou zijn, maar dat leek hier toch niet het geval, aangezien het kantoor en het terrein geheel verlaten waren! De agenten gaven ook aan dat we direct bij de aanmeerlocatie van de veerboot lagen, en dat dit een aanzienlijke golfslag zou veroorzaken. Hoe het ons is gelukt om niet alleen hier te mogen blijven, maar ook om de agenten zover te krijgen dat ze ons hielpen het schip met extra touwen en stootwillen vast te leggen, is ons achteraf niet meer helemaal duidelijk. Feit is wel dat we nauwelijks een uur later werden opgeschrikt door luidruchtig kloppen en roepen. Het was de douanier, die kennelijk van zijn collega's van de politie de vraag had ontvangen waar hij nu weer uithing, en dus was hij woedend op deze domme toeristen met hun jacht. We moesten al onze charme en overtuigingskracht in de strijd gooien om na het inklaren nog tot de volgende morgen aan de pier te mogen blijven liggen. Dit leidde er gelukkig toe dat de douanier ontdeedde, de crewlijst maar zelf invulde en uiteindelijk zelfs de poort van zijn goed beveiligde terrein niet afsloot, zodat we de volgende morgen naar het plaatsje konden lopen om ons bij de havenmeester aan te melden.

Al met al hadden we dus 'onze' zijde van de Adriatische Zee bereikt en konden we vanaf nu oostwaarts varen naar de eindbestemming van onze reis, de Marina Veruda bij Pula in Istrië. Voor dit traject hadden we nog eens twee weken uitgetrokken. We moesten echter vaststellen dat je de Kroatische kust in de zomermaanden maar beter kunt overlaten aan de Italianen, die daar dan kennelijk een soort Italiaanse weken organiseren. Net zoals deze vriendelijke zuiderlingen achter het stuur in heuse weggpiraten veranderen, zo zorgen ze op het water ook voor de nodige overlast! Allemaal zeer hartelijke mensen, maar ze regelen de dingen nu eenmaal anders en de vaarregels lijken voor hen niet te gelden. Het Duitse gevoel voor orde en netheid botst dan soms met het losse levensgevoel in het zuiden!





OVER EERLIJK EN ONEERLIJK GEVOEL VAN VEILIGHEID...

CE – WAT IS DAT NOU EIGENLIJK?

‘CE’ IS DE AFKORTING VOOR CONFORMITÉ EUROPÉENNE, OFTEWEL EUROPESE CONFORMITEIT. WANNEER EEN PRODUCT VOORZIEN IS VAN EEN CE-MARKERING, VOLDOET HET AAN EEN RICHTLIJN VAN DE EUROPESE UNIE. DE LIDSTATEN VAN DE EUROPESE UNIE ZETTEN DERGELIJKE RICHTLIJNEN ELK AFZONDERLIJK OM IN NATIONALE WETGEVING. VOOR PLEZIERVAARTUIGEN IS DAT IN NEDERLAND BIJVOORBEELD DE WET PLEZIERVAARTUIGEN, EEN ZOGENAAMDE HANDELSWET.

De Richtlijn Pleziervaartuigen is van toepassing op alle pleziervaartuigen met een lengte tussen de 2,5 en 24 meter die in de Europese Unie in de handel gebracht worden. In dit stuk beperken we ons tot nieuwe, kant-en-klare schepen.

Om nu te kunnen begrijpen wat deze richtlijn inhoudt en waarom deze is uitgevaardigd, zullen we een aantal alinea’s uit de tekst van de richtlijn nader bekijken:

“Overwegende dat de in de verschillende Lidstaten geldende wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen met betrekking tot de veiligheidskenmerken van pleziervaartuigen qua inhoud en werkingssfeer verschillen; dat dergelijke verschillen handelsbelemmeringen en ongelijke concurrentievoorwaarden op de interne markt kunnen veroorzaken;”

Een van de redenen voor het uitvaardigen van de richtlijn is dus geweest dat er te veel verschillen waren tussen de lidstaten onderling voor wat betreft de veiligheidskenmerken van pleziervaartuigen. Dit belemmert de vorming van een Europese

Economische Ruimte, waarbinnen goederen vrij verhandeld kunnen worden. Het creëren van deze Europese markt is uiteindelijk de belangrijkste reden voor de uitvaardiging van dit soort richtlijnen.

“Overwegende dat, ... in artikel 100 A, lid 3, van het Verdrag is bepaald dat de Commissie bij haar voorstellen op het gebied van de volksgezondheid, de veiligheid, de milieubescherming en de consumentenbescherming uitgaat van een hoog beschermingsniveau; dat de essentiële eisen de criteria vormen waaraan de pleziervaartuigen, ... moeten voldoen;” Het milieu en de consument moeten beschermd worden (“hoog beschermingsniveau”); daartoe moeten pleziervaartuigen voldoen aan een aantal essentiële eisen. In de volgende alinea’s gaan we nader in op deze essentiële eisen.

CE-MARKERING

Voordat er een CE-markering op een schip aangebracht mag worden, moeten de volgende drie zaken geregeld zijn:

- De producent (lees: 'werf') legt een Technisch Constructie Dossier (TCD) aan, waarin vastgelegd wordt hoe aan de essentiële eisen wordt voldaan;
- Het schip wordt zo gebouwd dat het aan de essentiële eisen voldoet. Deze eisen zijn onder andere van toepassing op:
 - de inrichting van het schip ten aanzien van de mogelijke lozing van stoffen in het milieu
 - de (veiligheid van) het installatiewerk aan boord
 - de constructie van het schip
 - de stabiliteit van het schip (en eventueel het drijfvermogen)
 - de lay-out van het schip.
- Er moet een eigenaarshandleiding bij het schip geleverd worden.

Voor veel van de essentiële eisen, zelfs voor de eigenaarshandleiding, zijn ISO-normen ontwikkeld die tot in de kleinste details zijn uitgewerkt.

In het kader van dit artikel wordt alleen dieper ingegaan op de eisen ten aanzien van de stabiliteit.

Een van de dingen die bepaald moeten worden voordat een boot een CE-markering krijgt, is in welke ontwerpcategorie deze ingedeeld zal worden; hierna meer over die categorieën.

Zoals ook al uit de foto's blijkt, ter illustratie van de verschillende ontwerpcategorieën, is er een fors verschil tussen categorie D en C. Het is het verschil tussen een lekker weertje met kabbelende golven die zachtjes tegen de boeg uit elkaar spatten en een forse storm. Weer van categorie B, daar wil eigenlijk niemand ooit in terecht komen, en weer van categorie A, dat is enkel en alleen een kwestie van overleven.

Als omschrijving voor 4 Beaufort (cat. D – 'beschut') wordt ook wel gegeven: "kleine langer wordende golven; meer vorming van schuimkoppen".

En ter vergelijking 6 Beaufort (cat. C – 'kust'): "grotere golven beginnen zich te vormen; de brekende koppen doen overal grote witte schuimplekken ontstaan (opwaaiend schuim komt vrij veelvuldig voor)". Iedereen wil dus graag varen in een typisch categorie-D-weertje, maar vrijwel niemand wil graag op het water zijn als het weer omslaat naar categorie C. Om maar niet te denken aan hoe het voelt om met categorie-B-weer buitengaats te zijn.

Om te bepalen in welke categorie een boot ingedeeld kan worden, moet er een stabiliteitsberekening gemaakt worden. Voor deze berekening is een aparte ISO-norm ontwikkeld.

STABILITEIT, HOE ZIT DAT NOU?

Alle (motor)schepen worden qua stabiliteit getoetst aan de eisen van ISO-norm 12217. De belangrijkste criteria die deze ISO-norm geeft, zijn:

- **de volloophoogte:** dit is de hoogte gemeten vanaf de waterlijn tot het punt waar water het schip in kan stromen. Deze volloophoogte is bijvoorbeeld een motorkamerventilatieopening in de zijkant van het schip, of de rand van een schip met een open kuip. Maar een patrijspoort die gewoon dicht gedaan kan worden, telt niet mee.
- **de volloophoek:** dat is de hellingshoek die het schip moet maken voordat water het schip in kan stromen via het punt dat gevonden is bij de bepaling van de volloophoogte.
- **de stabiliteitsomvang:** voor de uitleg daarvan is een stuk theorie nodig.

STABILITEITSOMVANG:

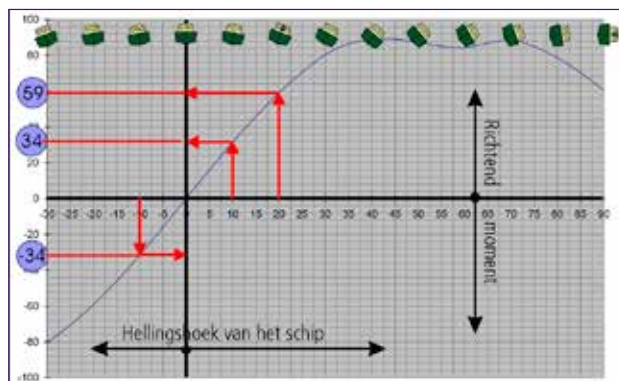
Hiermee wordt bepaald in hoeverre het schip bestand is tegen dwars inkomende golven en wind, door hoeveelheden energie met elkaar te vergelijken.

Als basis voor de bepaling van de stabiliteitsomvang wordt de RM-kromme genomen. Deze RM-kromme is een grafiek, waarin tegen elkaar zijn uitgezet:

- op de horizontale as de hellingshoek van het schip
 - op de verticale as het RM: het richtend moment.
- Maar wat is het richtend moment? Dat is – simpel gezegd – een maat voor de kracht waarmee het schip rechtop wil blijven drijven. (Zie ook het kader 'Richtend moment – hellend moment'.)

Om de grafiek hieronder nog beter te kunnen begrijpen, vertellen we hoe u de punten die in de grafiek staan aangegeven, kunt 'lezen'.

Het richtend moment wordt aangegeven met 'RM'. In deze uitleg wordt geen eenheid zoals 'meter' of 'kilogram' gebruikt.

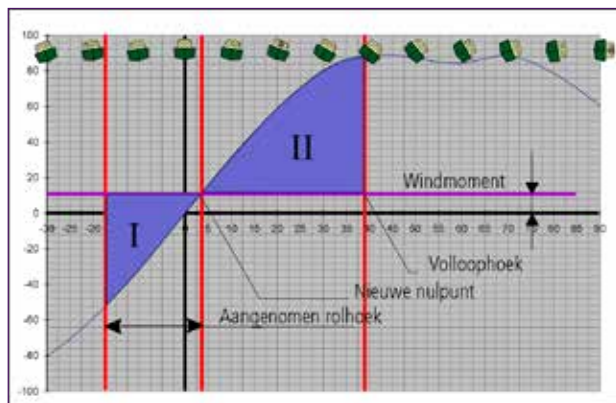


1. Bij een hellingshoek van 10 graden heeft het schip van deze grafiek een RM van 34.
2. Bij een hellingshoek van 20 graden heeft het schip een RM van 59 etc.
3. Dit is gelijk aan punt 1, met het verschil dat het schip hier naar de andere kant scheef gaat, bijvoorbeeld naar bakboord in plaats van naar stuurboord. In de RM-kromme wordt dan voor zowel de hellingshoek als het RM een minteken gezet om aan te geven dat ze 'andersom' werken. Zowel bij punt 1 als bij punt 3 wil het schip weer rechtop draaien, alleen is het aan de ene kant met de klok mee en aan de andere kant tegen de klok in.

Voor de beoordeling van de stabiliteitsomvang wordt niet alleen gekeken naar de grootte van het RM, maar ook naar de energie die daarmee 'geleverd' wordt (zie kader 'Kracht versus arbeid'). In de RM-kromme wordt deze hoeveelheid energie voorgesteld door het oppervlak onder de kromme.

ISO-norm 12217 bepaalt in hoeverre het schip bestand is tegen dwars inkomende golven en wind:

- I de hoeveelheid energie die nodig is om het schip, tegen de wind in (ook de wind komt dwarsscheeps in), een bepaalde hellingshoek te geven;
- II de hoeveelheid energie die nodig is om het schip met de wind mee, tot aan de volloophoek schuin te doen gaan. Indien deze volloophoek erg groot is, wordt een andere, meer realistische waarde aangehouden.



Om deze grafiek beter te kunnen begrijpen:

- De horizontale lijn 'windmoment' in de grafiek is bepaald door de berekening van het windmoment van dat bepaalde schip. Deze lijn gaat door het nieuwe nulpunt: door een forse zijwind op het schip gaat dit een aantal graden scheef liggen. Hoe scheef

RICHTEND MOMENT – HELLEND MOMENT

Stelt u zich voor dat uw schip rustig in zijn box in de haven ligt. U stapt met een aantal vrienden aan één kant op het schip en u blijft in het gangboord staan. Het schip gaat dan scheef liggen, of met andere woorden: het neemt een bepaalde hellingshoek aan. U, samen met uw vrienden, drukt met uw gewicht de boot scheef één kant op, oftewel: u zorgt samen voor een hellend moment (een moment waardoor het schip gaat 'hellen'). Zolang u stil in het gangboord blijft staan, is er een nieuwe evenwichtstoestand ontstaan: er werkt een hellend moment op het schip, en het schip duwt terug met een bepaald richtend moment. Omdat er evenwicht is, is het hellend moment even groot als het richtend moment. Gaat u met meer of minder vrienden uit, dan vindt het schip bij een andere hellingshoek zijn evenwicht.

Kortom: bij een bepaalde hellingshoek van het schip hoort een bepaald richtend moment.

het schip gaat liggen, wordt gevonden via het snijpunt van de lijn 'windmoment' en de RM-kromme. Dit punt wordt in de grafiek aangeduid als 'nieuwe nulpunt'.

- De 'aangenomen rolhoek' wordt bepaald volgens de formules in de ISO-norm; dit geeft aan hoeveel graden slagzij het schip maakt tegen de wind in, voor de bepaling van energiehoeveelheid I.
- Energiehoeveelheid II wordt begrensd door de volloophoek of door een gegeven maximumwaarde.

De ISO-norm stelt dat oppervlak II groter moet zijn dan oppervlak I, of in gewone scheepstermen: wanneer een schip de golven en wind dwars van opzij krijgt en er komt een venijnige golf, waardoor ze forse slagzij naar de wind toe zal maken, dan mag ze bij het terugrollen met de wind mee niet zó scheef gaan dat het schip daarbij volloopt of haar stabiliteit verliest.

>> p 34

DE ONTWERPCATEGORIEËN

Een producent van een boot mag zelf bepalen voor welke wind en golven hij zijn schip geschikt vindt.

De Wet Pleziervaartuigen zegt hierover:

“De vaartuigen van elke categorie moeten zodanig zijn ontworpen en gebouwd dat zij met betrekking tot de stabiliteit, het drijfvermogen en de andere in deze

bijlage genoemde essentiële veiligheidseisen de aan deze parameters verbonden eisen kunnen doorstaan en goed bestuurbaar zijn.”

De volgende ontwerpcategorieën worden beschreven, waarbij de tekst is ontleend aan de richtlijn en de foto's een beeld geven van de realiteit:

CATEGORIE A – “OCEAAN”:

“Ontworpen voor lange reizen, voor voornamelijk zelfstandig opererende vaartuigen, waarbij de windkracht meer dan 8 Beaufort kan bedragen en de karakteristieke golfhoogte meer dan 4 meter.”



CATEGORIE B – “ZEE”:

“Ontworpen voor zeereizen bij een mogelijke windkracht tot en met 8 Beaufort en een mogelijke karakteristieke golfhoogte tot en met 4 meter.”



CATEGORIE C – “KUST”:

“Ontworpen voor het varen in kustwateren, grote baaien, riviermondingen, meren en rivieren bij een mogelijke windkracht tot en met 6 Beaufort en een mogelijke karakteristieke golfhoogte tot en met 2 meter.”

Ja, dát is nou categorie C! De reddingsboot maakt het beeld wel wat spannender, maar juist op plaatsen waar het water niet al te diep is, kunnen bij windkracht 6 de golven wel 2 meter hoog worden. Niet álle golven, maar juist dat gemiddelde van de hoogste golven: dat is uiteindelijk de ‘karakteristieke’ golfhoogte.



CATEGORIE D – “BESCHUT”:

“Ontworpen voor de vaart in beschutte wateren onder de kust, in kleine baaien, op kleine meren, rivieren en kanalen bij ten hoogste windkracht 4 en een significante golfhoogte van maximaal 0,3 m, die incidenteel, bijvoorbeeld ten gevolge van passerende vaartuigen, maximaal 0,5 m kan bedragen.” (Noot: gemiddelde golfhoogte is ongeveer gelijk aan 0,7 x de karakteristieke golfhoogte).

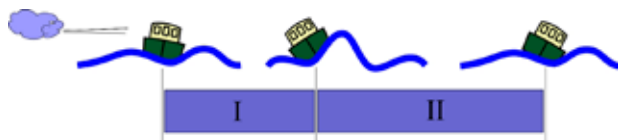


“Wat doen die ‘krachten’ nou met mijn boot?”, zult u zich afvragen. Onderstaand stripverhaal schetst nogmaals waar het om gaat, maar dan met een echte boot:



En als we dat vertalen naar die oppervlakken die we in de RM-kromme hebben gezien, dan stellen die in dit stripverhaal het volgende voor:

- tussen het eerste en het tweede plaatje: dat kost een hoeveelheid energie I,
- en tussen het tweede plaatje en het laatste plaatje: dat kost een hoeveelheid energie II.



RM-kromme, volloophoek, kortom, een hele ISO-norm vol met formules. Hoezeer het ook gaat over echte schepen in echt water, deze formules en hellingshoeken blijven vrij abstract en geven alleen maar een theoretische waardering van de stabiliteit van een boot. Nu duidelijk is in welke ontwerpcategorie de boot in theorie ingedeeld kan worden, moet ook de praktijk nog meegenomen worden in deze bepaling.

In welke categorie moet een schip ingedeeld worden? Er zijn twee partijen die antwoord kunnen geven op deze vraag:

- ten eerste de koper van een boot, die maar al te vaak een zo ‘hoog’ mogelijke categorie op zijn boot wil,
- en ten tweede de werf, die hetzelfde wil... een zo ‘hoog’ mogelijke categorie.

Wat is dan het probleem, vraagt u zich misschien af? Geef het schip dan die zo hoog mogelijke categorie.... Maar zo simpel is het niet: Het enige juiste antwoord op deze vraag is: ‘in de categorie waarin het thuis-hoort’. Dat dit antwoord eigenlijk de hele lading dekt, zullen we hierna toelichten.

De koper van een boot denkt: “Als ik dan toch kan kiezen, wil ik een schip in categorie A”. Dit is een vaak gehoorde uitspraak van mensen die op zoek zijn naar een ander schip, “omdat dat schip beter is dan een

schip van een lagere categorie, omdat dat schip dus veiliger is”.

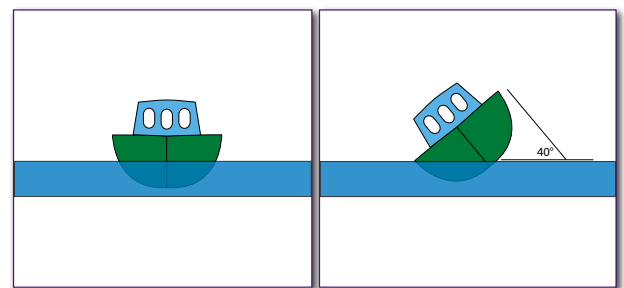
De werf denkt: “Als we de stabiliteitsberekening gemaakt hebben en daaruit komt ‘categorie A’, dan zetten we dat toch gewoon op de boot? Omdat we dan een goed verkoopargument hebben. Omdat de klant dat wil, anders koopt hij een schip bij een andere werf.”

Maar zo simpel is het niet, zeiden we eerder al.

Onderstaand zullen we dat illustreren aan de hand van een aantal stellingen:

- Met de indeling in een hogere categorie geeft de koper van een boot zichzelf een vals gevoel van veiligheid. Toegegeven, op papier kan de boot erg scheef gaan voordat er water naar binnen komt. Maar we geven u ter overweging hoe schuin dat nou daadwerkelijk is, aan de hand van onderstaande tekeningen:

“Pas bij een hellingshoek van zo’n 40-45 graden komt het gangboord in het water.”



Natuurlijk is dit maar een tekening, maar dit is écht niet meer dan 40 graden helling. Ook al zou uw boot dit aankunnen, het heeft niets meer te maken met een gevoel van veiligheid. Het schip kan het overleven, maar dat wil nog niet zeggen dat het schip in deze categorie thuishoort.

Laten we de letterlijke tekst uit de Richtlijn

Pleziervaartuigen nog eens aanhalen:

Het schip is ‘ontworpen voor’. Er staat niet: ‘het kan overleven in’

- Met de indeling in een te hoge categorie neemt de werf een te grote verantwoordelijkheid.

De werf levert de boot en heeft daarvoor een bepaalde aansprakelijkheid, bij wet geregeld via de product-aansprakelijkheid.

Als we categorie A als voorbeeld nemen, dan zegt de werf feitelijk tegen de klant: "Gaaf u gerust buitengaats wanneer het zeer ernstig stormt en de golven over de kade breken, want dit schip is ontworpen voor zeereizen bij windkracht tot boven de 8 Beaufort en golven tot hoger dan 4 meter."

EN LINSSSEN YACHTS?

Bij Linssen Yachts wordt niet lichtzinnig gedacht over veiligheid; de werkomstandigheden op de werkvloer zijn een voorbeeld voor de ambtenaren van de arbodiensten. Niet omdat Linssen Yachts graag die voorbeeldrol wil vervullen, maar omdat het bedrijf er echt in gelooft. Het is een tweede natuur, het zit verweven in de hele bedrijfscultuur; zó wordt een Linssen gebouwd, anders niet.

Daarom is het niet verwonderlijk dat Linssen Yachts niet zomaar een ontwerpcategorie toekent aan een

schip. Alle 'voors en tegens' worden zorgvuldig tegen elkaar afgewogen in een bedrijfscultuur waar veiligheid en eerlijkheid vooropstaan. Een Linssen wordt niet in een te hoge categorie ingedeeld, omdat de werf niet tegen haar klanten wil liegen. "Gaaf u gerust met zware storm naar buiten", hoort u niet in Maasbracht. Een Linssen wordt niet in een te hoge categorie ingedeeld, omdat dat dat niet eerlijk zou zijn. Uw Linssen kan het misschien wel aan, maar kunt u het aan? Een Linssen wordt niet in een te hoge categorie ingedeeld, omdat dat niet juist is. Uw Linssen moet u een eerlijk gevoel van veiligheid geven, geen vals gevoel van veiligheid.

En daarom geldt bij Linssen Yachts het devies: "Uw Linssen wordt ingedeeld in de categorie waarin ze thuishoort".

KRACHT VERSUS ARBEID

Om het verschil tussen deze tweegrootheden 'kracht' en 'arbeid' te begrijpen, stelt u zich voor dat u het anker aan het ophalen bent. Als het anker stil hangt in het water, trekt de ankerlier met een bepaalde kracht aan het anker. Er wordt geen arbeid geleverd. Pas wanneer het anker opgehaald wordt (het anker legt een 'afstand' af), wordt er arbeid geleverd. Zo is ook de definitie: arbeid = kracht x afstand, of beter nog: arbeid = kracht x weg. Bij een rechtlijnige kracht die duwt of trekt, is de energie goed voor te stellen, bijvoorbeeld een anker dat opgehaald wordt, of als u thuis een kast moet verschuiven. Een moment is geen rechtlijnige kracht maar een draaiende kracht. Denk bijvoorbeeld aan een veer in een uurwerk: als de klok stilstaat, is er alleen een kracht, maar als de klok loopt, wordt er energie geleverd. De veer wordt over een bepaalde hoek verdraaid (hoekverdraaiing). Dan wordt de formule: arbeid = moment x hoekverdraaiing.

Tekst en afbeeldingen: Jur den Hamer (Hamer Expertise & Advies b.v.)



INLAND WATERWAYS INTERNATIONAL

DE EERSTE 25 JAAR...

DE MEESTE BOOTEIGENAREN WAAR OOK TER WERELD ZIJN ZICH NIET BEWUST VAN HET BELANG VAN DE CAMPAGNES DIE INLAND WATERWAYS INTERNATIONAL (IWI) DE AFGELOPEN 25 JAAR HEEFT GEVOERD. LINSSSEN YACHTS IS ER TROTS OP OM IN DE PERSOON VAN PETER LINSSSEN (DIE IN 2014 WERD GEKOZEN TOT EEN VAN DE TWINTIG LEDEN VAN DE IWI COUNCIL) DEEL UIT TE MAKEN VAN DEZE ORGANISATIE.

In dit artikel leggen we uit wat de IWI zoal doet. Het belangrijkste doel van de IWI is ervoor te zorgen dat de binnenwateren overal ter wereld goed onderhouden, beheerd en (indien nodig) gerestaureerd worden ten behoeve van alle gebruikers. Zoals zo vaak bij een belangenorganisatie die bestaat uit vrijwilligers, vindt een groot deel van het werk achter de schermen plaats.

Het begon in 1992, toen Ron Oakley, de toenmalige voorzitter van het International Committee van de Britse IWA (Inland Waterways Association) besloot om via een minnelijke schikking uit de IWA te stappen. De belangrijkste reden hiervoor waren de juridische complicaties die ontstonden bij het organiseren van internationale activiteiten (met name rondreizen), omdat dit strijdig was met de statuten van de IWA. Oakley had toen al 20 jaar ervaring met het organiseren van vaarreizen in Europa en verder weg, waarbij hij vaak ondersteuning kreeg van David Edwards-May, de huidige president van de IWI.

DRAAGVLAK

Vanaf het allereerste begin bestond een belangrijk deel van de activiteiten uit het creëren van draagvlak voor waardevolle projecten, om te voorkomen dat er kanalen verloren zouden gaan. Dit gold bijvoorbeeld voor het Britse Lichfield Canal, dat een 'high-and-dry'-aquaduct kreeg over de M6, drukste en langste auto-

snelweg in Groot-Brittannië. Maar ook voor het Franse Canal de Roubaix, waar een van de eerste in het kader van de IWI georganiseerde rondreizen langs ging. In die tijd was nog het plan dat het kanaal zou wijken ten behoeve van een snelweg.

In 1998 werd David Stevenson (voormalig voorzitter van de IWA) de tweede voorzitter. Hij speelde een actieve rol bij de planning van de World Canals Conference in Lille en La Louvière in 1999. David Edwards-May werd gekozen tot vice-voorzitter, en heeft hard gewerkt om in mei 1998 in Toulouse een parallelle conferentie te organiseren, maar dan zonder het WCC-label. Tijdens deze conferentie, onder de naam 'Canaux 98', werd gevierd dat het Canal du Midi tot werelderfgoed was uitgeroepen. Daarmee was dit het eerste kanaal dat op de Werelderfgoedlijst terechtkwam. Oprichter Ron Oakley ging door met het organiseren van rondreizen, onder andere riviercruises op de Mississippi, de Rhône en de Po, en een rondreis over land naar het Grote Kanaal in China.

Des Leyden was de derde voorzitter van de IWI (van 2001 to 2004). Hij was de voormalig voorzitter van de Inland Waterways Association van Ierland. Leyden was zelf al zijn hele leven een fervente bootliefhebber. Samen met zijn vrouw Janet organiseerde hij de gedenkwaardige Council-bijeenkomsten in Dublin, vóór en na de WCC in Dublin Castle in juni 2001.

In 2003 ging Ron's laatste missie naar Belgrado, samen met David, ter ondersteuning van Danube Propeller (opgericht door Krsta Paskovic, een van de leden van de Council) en diverse Servische partners. Doel van deze reis was om een strategie te ontwikkelen voor de ontwikkeling van het onaangeboorde potentieel van de Midden-Donau-regio, een gebied dat de Donau en vele hierop aansluitende waterwegen omvat. De titel van deze conferentie was 'Danube: International River of Cooperation', en die doelstelling geldt ook vandaag de dag nog. Peter en Jan Linssen namen bijvoorbeeld deel aan een reis die in mei 2017 werd georganiseerd en liep van Boedapest via de IJzeren Poort terug naar Belgrado.

Ron werd ernstig ziek na de reis in 2003 en overleed in april 2004. Een van zijn andere activiteiten (voordat internet en webwinkels de oude wereld van de post-orderbedrijven volledig zouden veranderen) was de verkoop van publicaties. Des Leyden werd opgevolgd door Tom Grasso, die tevens voorzitter was van de Canal Society of New York State, en onder zijn voorzitterschap werd de IWI steeds actiever tijdens de jaarlijkse conferentie, omdat dit een onuitputtelijke bron van kennis en expertise bleek te zijn, waar ervaringen vertaald konden worden naar de rest van de wereld. Deze ontmoetingen waren een waardevolle aanvulling op de rondreizen, die in toenemende mate werden georganiseerd rond de WCC.

WERELDERFGOEDLIJST

Het derde kanaal dat op de Werelderfgoedlijst terecht kwam was het Rideau Kanaal in Ontario (Canada). In diezelfde periode (herfst 2007) werd Tom opgevolgd door Dave Ballinger, voormalig Director of Operations voor het Rideau Kanaal. Hij speelde een belangrijke rol bij de organisatie van de WCC in Kingston in september 2008. Daar werd, op voorstel van de voorzitter van de WCC Steering Committee, Rory Robinson, besloten om de conferentie voortaan onder de vlag van de IWI te laten plaatsvinden. Tot die tijd was het een ad-hoc-commissie bestaande uit de organisatoren van alle vorige conferenties. Rory is nog altijd voorzitter van de WCC Steering Committee.

Publicaties zijn altijd een belangrijk deel geweest van het werk van de IWI. Tijdens het voorzitterschap van Dave Ballinger, toen de organisatie te maken kreeg met stijgende kosten, werd gekozen voor een compromis, waarbij één keer per jaar een gedrukte versie en twee keer per jaar een digitale nieuwsbrief verschijnt.

De IWI zet zich in voor het herstel van de vele verbindingen die in de loop van de jaren zijn verdwenen

David Edwards-May, tevens auteur van Inland Waterways of France en de European Waterways Map and Directory (een door Linssen gesponsorde uitgave), werd in oktober 2016 benoemd tot nieuwe voorzitter van de IWI.

Volgend jaar wordt de WCC van 10 t/m 12 september gehouden in het Ierse Athlone, wat perfect gecombineerd zou kunnen worden met een vaartocht op de Shannon in een charterjacht. Dat is een van de opties die door de organisatoren tijdens het evenement als onderkomen wordt gepromoot, in de jachthaven van Athlone, recht voor de deur van het Radisson Blu Hotel!

in het Europese netwerk van waterwegen, maar ook voor de aanleg van nieuwe, economisch interessante en milieuvriendelijke waterwegen, zoals het Canal Seine-Nord Europe, dat helaas weer is stilgelegd door de Franse regering, en de Donau-Oder-Elbe-corridor in Tsjechië, een verbinding die ook van strategisch belang is voor Polen en Slowakije.

Als er weer gevaren kan worden op het Canal de la Sambre à l'Oise (hopelijk in 2020) kunnen we ons petje afnemen voor de IWI, en het werk dat deze organisatie allemaal achter de schermen verricht om dit soort projecten tot stand te brengen!

In de tussentijd kijken we uit naar onze jaarlijkse World Canals Conference, die dit jaar van 24 t/m 28 september 2017 in Syracuse (in de Amerikaanse staat New York) wordt gehouden, en waar Linssen een stand heeft voor de promotie van haar jachten en vaarvakanties.



INLAND WATERWAYS INTERNATIONAL

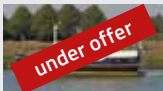
BP 90093

F-59559 Comines Cedex

Frankrijk

www.inlandwaterwaysinternational.org

EEN GREEP UIT HET ACTUELE AANBOD VAN GEBRUIKTE LINSSEN-JACHTEN

	Ref.-Nr	Type/ afmetingen	Bouwjaar	Motorisering	Prijs
	2930	Grand Sturdy 25.9 SCF 8,20 x 3,15 x 0,90 m	2010	1x Vetus M4.15 24 kW / 33 HP	€ 135.000
	2933	 Grand Sturdy 29.9 Sedan 9,35 x 3,35 x 1,00 m	2011	1x Volvo Penta D2-55 41 kW / 55 HP	€ 165.000
	3044	 Grand Sturdy 30.9 AC 9,75 x 3,35 x 1,00 m	2012	1x Volvo Penta D2-55 41 kW / 55 HP	€ 148.000 excl. BTW
	3244	 Classic Sturdy 32 Sedan 10,15 x 3,45 x 1,00 m	2015	1x Volvo Penta D2-55 41 kW / 55 HP	€ 240.000
	2998	 Grand Sturdy 34.9 Sedan 10,70 x 3,40 x 1,00 m	2011	1x Volvo Penta D2-75 55 kW / 75 HP	€ 234.500
	2395	 Grand Sturdy 380 AC 11,60 x 3,85 x 1,15 m	2003	1x Volvo Penta TAMD 31S 74 kW / 100 HP	€ 235.000
	2352	 Dutch Sturdy 380 AC 11,50 x 3,95 x 1,05 m	2005	1x Volvo Penta TAMD 41H 107 kW / 145 HP	€ 239.000
	2814	Grand Sturdy 40.9 AC 12,85 x 4,30 x 1,20 m	2008	1x Volvo Penta D3-110 81 kW / 110 HP	€ 339.000
	2493	 Grand Sturdy 430 AC Twin Mark II 13,20 x 4,30 x 1,35 m	2006	2x Deutz DT44 84 kW / 114 HP	€ 445.000
	2532	Grand Sturdy 430 AC Mark II 13,50 x 4,30 x 1,35 m	2007	1x Vetus Deutz DT66 125 kW / 166 HP	€ 425.000
	2913	 Grand Sturdy 43.9 AC 13,90 x 4,35 x 1,20 m	2010	1x Steyr MO156K25 110 kW / 150 HP	€ 419.000
	2598	 Range Cruiser 450 Sedan Variotop® 14,45 x 4,40 x 1,20 m	2011	2x Steyr SE126E25 88 kW / 120 HP	€ 662.000



De speciale 'Linssen Collection'-privileges omvatten:

- Linssen Yachts Owners Card
- Linssen Yachts-Garantieplan (1 jaar garantie*)
- Uitstekend onderhouden jachten
- Integrale onderhoudsbeurt uitgevoerd
- Levering af werf
- Professionele reiniging van in- en exterieur
- Totale afleveringsinspectie
- Uitgebreide overdracht en technische instructie

- Extra support door Linssen Yachts After Sales Service

(* zie voorwaarden 'Linssen Yachts-Garantieplan voor gebruikte jachten')



RANGE CRUISER 450 SEDAN VARIOTOP® L-CLASS

De Range Cruiser staat bekend als een van de 'modernere Linssens'.

Erg bijzonder aan deze Range Cruiser is de L-Class-uitvoering. Deze maakt het jacht zeer exclusief en zal veel andere watersporters doen omkijken op het water. Deze Linssen heeft een zeer gevarieerd vaargebied gezien. De Nederlandse kust maar ook de binnenwateren, om vervolgens via Frankrijk en Spanje weer terug te keren naar geboorteplaats Maasbracht, alwaar ze in onze showroom geduldig wacht op haar nieuwe eigenaar om nieuwe avontuurlijke tochten mee te ondernemen.

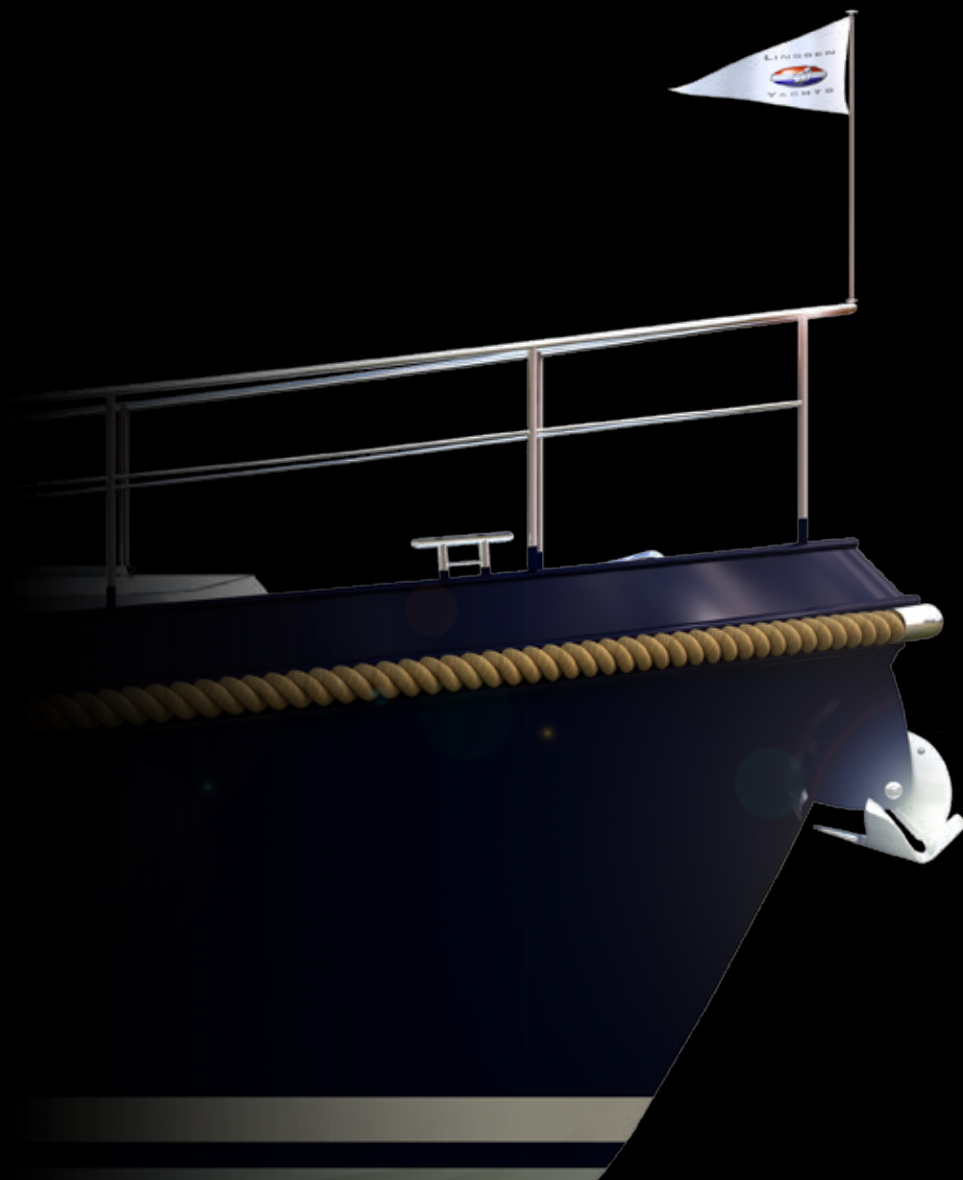
PRIJS:

€ 662.000,--



Coming soon to a marina near you

The All-New Grand Sturdy 500 Variotop®



Linssen Yachts B.V.

Brouwersstraat 17, P.O. Box 7172, NL-6050 AD Maasbracht

Tel. +31(0)475-43 99 99, Fax +31(0)475-43 99 90

info@linssenyachts.com

www.linssenyachts.com

Download the
Linssen app

Available on the
App Store

GET IT ON
Google play

