

**NIEUWSBRIEF**

**TRAILERSAILOR  
VERENIGING**

JAARGANG 2 -nr. 4  
OKTOBER 1999

## **Uitgave**

Deze nieuwsbrief verschijnt in 1999 vier maal per jaar in een oplage van 30 exemplaren.  
Voor artikelbijdragen vraag ik U deze naar mij te sturen, het liefst op flof of per E-mail  
(peter.van.berk@philips.com)

## **Bestuur**

Voorzitter	Willem van Nijnanten	Zwanenkamp 280	3607SEMaarssen	0346 554142
Secretaris	Peter van Berk	H.Stoel 68-10	6601SW Wijchen	024 6421166
Lid	Otto Schouten	De Voorposten 10	3925TR Scherpenzeel	033 2772862

## **Inleiding**

Het is wellicht goed om kort de historie van de trailersailorvereniging te belichten tot nu toe.

Na de start in 1997 hebben Willem van Nijnanten, Otto Schouten, Henk Morel en ik geprobeerd de vereniging van de grond te krijgen. Daar is door ons veel tijd en geld in gestopt en aanvankelijk leek dit ook te lukken. Een resultaat daarvan was de beurs eind 1997.

Daarna zijn er een aantal dingen gebeurd waardoor de vaart eruit ging. Ten eerste werd Willem zeer ernstig ziek, waarbij zelfs voor zijn leven gevreesd werd. Ten tweede merkten we allen dat ons werk meer tijd vroeg, waardoor de aandacht voor andere zaken minder werd. Ten derde trokken de mensen, die het tijdschrift zouden verzorgen de een na de ander terug. Midden vorige jaar hebben we nog een poging gedaan om belangstellenden (we hadden een lijst van ongeveer 80) te interesseren voor de vereniging. Het resultaat was ongeveer 25 antwoorden. Toen is besloten geen formele vereniging op te richten maar als "privé-onderneming" door te gaan wat inhield het verzamelen van informatie en het leggen van contacten tussen mensen onderling.

Op deze basis "draait" het geheel waarbij ik probeer zoveel mogelijk informatie in de nieuwsbrieven vast te leggen en vragen te beantwoorden voor informatie. De kosten van met name de porto (zo'n 60 gulden per keer) wordt belast op de gelden die nog over zijn. Daarom is dit jaar ook geen bijdrage gevraagd.

Wij hebben al in een eerder stadium de volgende conclusies getrokken:

- De doelen waren veel te ambitieus en niet waar te maken door drie mensen met een drukke baan.
- De groep actieve trailersailors, dwz. zij, die regelmatig met een kajuitboot naar het buitenland rijden is zeer klein, we schatten 100 tot 150 mensen in Nederland. Bovendien is deze groep zeer individualistisch.
- Algemeen bemerken wij in onze omgeving dat de Nederlander, vroeger een verenigingsman bij uitstek, geen zin meer heeft in vrijwilligerswerk voor een vereniging. Of dit nu een zeil-, tennis-, postzegel, of andere vereniging is de leden verwachten een aanbod. Bij sportverenigingen in mijn woonplaats bemerken we zelfs een "winkelen" naar de goedkoopste vereniging. Op de oproep om mee te helpen voor een bijeenkomst hebben we geen enkele reactie gehad.
- Het van de grond krijgen van een landelijke vereniging is zeer veel moeilijker dan een plaatselijke omdat de deelnemers ver weg van elkaar wonen.

Toch denken we dat er behoefte bij mensen bestaat voor informatie en ideeën op het gebied van trailersailorzaken. We willen voortgaan op de ingeslagen weg, waarbij de nieuwsbrief op dit moment het centrale doel is, waar we gevolg aan willen blijven geven, omdat dit de meest eenvoudige wijze van kennisuitwisseling is. We willen graag van de leden en belangstellenden weten wat we binnen de beperkte mogelijkheden kunnen doen. Hiervoor plannen we een bijeenkomst op **6 november** ergens in het midden van het land, waarbij we ook proberen een bekende trailersailorpersoon een lezing te geven. We zullen zo snel mogelijk hiervoor een aparte uitnodiging sturen.

Mijn ideeën gaan de richting uit dat ik probeer de nieuwsbrief in stand te houden tegen een vergoeding van de porto en enkele overige kosten. Ook denk ik tegen vergoeding een bundeling van de nieuwsbrieven ter beschikking te stellen van nieuwe belangstellenden.

Graag ontvang ik onderwerpen waarvoor U belangstelling hebt. Is dat boottechniek, vaargebieden, regels&wetgeving, rijtechniek? Ik hoor het **6 november** graag van U.

Peter van Berk



## TRAILERTECHNIEK

### Draagblokken en rollen.

De boot rust op rubber draagblokken, op rubberrollen of zelfs op rubber wielen. Om de boot gemakkelijk van de trailer te laten lopen, moeten de rollen of wielen, waarop de boot over de trailer loopt, soepel draaien.

Meestal zijn de rollen of wielen te demonteren, zodat de lagerbussen goed schoongemaakt en ingevet kunnen worden. Indien als rollen luchtbandjes gebruikt worden, deze op de vereiste spanning brengen.

Het afstellen van de hoogte van de rollen of wielen is meestal mogelijk. Het in lijn zetten zodanig dat de boot vrij van het frame loopt is een kwestie van ter plaatse proberen.

Een ander probleem kan ontstaan indien de boot tijdens de winterberging op de rollen of wielen rust. Hierdoor worden ze op één plaats ingedrukt, waardoor platte kanten op de rollen ontstaan, zodat de boot niet meer rolt maar glijdt. Tijdens de winterberging proberen de boot iets op te krikken, zodat de boot vrij van de rollen staat. Meestal zijn hier aparte rubberblokken voor aangebracht, die omhoog en omlaag instelbaar zijn. In het algemeen moeten de rollen tijdens de winterberging goed vrij kunnen draaien.

De kwaliteit van het rubber moet goed zijn, daar dit na een aantal jaren uithardt en bros wordt, gelijk gewone autobanden. Zorg overigens ervoor dat de boot voor het grootste gedeelte op de kiel blijft rusten, anders krijg je blijvende vervormingen in de huid of raken schotten in het interieur los van de romp.

Het bovenstaande geldt ook voor een trailer met dolly. Ook hier moet men proberen de wielen van de dolly vrij te krijgen van de trailer en deze wielen goed van vet voorzien. Daarnaast controleren of de dolly bewegingsvrij op de trailer bevestigd kan worden

De lier, die op de meeste sliptrailers en dollytrailers aanwezig is, controleren op beschadigingen, roest en scheuren. De onderdelen van de lier goed ingevet houden en de lier eventueel afdekken met een plastic zak. Pal en veer controleren op goede werking. Daarnaast moet de staalkabel gecontroleerd worden op roest, knikken en gebroken draden. Het gebeurt regelmatig dat een dergelijke staalkabel breekt, altijd bij het in of uit halen van de boot, waardoor veel schade ontstaat. Een alternatief is "lijn" van het zelfde materiaal als van een spanband. Ervaringen zijn mij niet bekend. Vergeet ook niet de bevestiging van de draad op de lier en aan de boot. Staalkabel bij twijfel vervangen.



### Weeg Tip

Het is handig om je boot met trailer eens te wegen. Dat hoeft niet duur te zijn. Op de provinciale weg tussen Benthuisen en Boskoop is een tankstation met een ingebouwde weegbrug. Als je bij het tanken ernaar vraagt wordt je voor  $f 4,-$  gewogen. Het is een Texaco benzinestation en het heet (hoe toepasselijk) "De Weegbrug", Hoogeveenseweg 61, 2731LB Benthuisen, Tel. 0172-589435

Henri Bik



### FRANKRIJK (en SPANJE).

De wegen naar Zuidfrankrijk (en Spanje) gaan over Lyon. Naar Lyon kan men via Eindhoven-Maastricht-Ardennen rijden, maar ook Antwerpen-Brussel-Ardennen. De Ardennen zijn flinke hobbels met een paar steile hellingen, die met aangepaste snelheid goed te nemen zijn. De Franse tolwegen zijn perfect vlak, waardoor men 10 km harder kan rijden dan in België met zijn rommelige betonwegen,

De eerste dag is Macon goed haalbaar (bijvoorbeeld vanaf Utrecht 825km). Bij Macon-Nord van de tolweg af, richting Macon, vindt men bij het eerste stoplicht aan de linkerhand achter een BP benzinestation de camping municipal Macon. Hier kan men goed overnachten (70FFr) en tevens de benzine aanvullen. Overnachten op een parkeerplaats kan ook, maar is in de buurt van Lyon minder veilig. De tweede dag kan men naar het oosten bij de Rivièra komen of naar het westen diverse havens langs de zuidkust bereiken.

Veel havens hebben een kraan, die echter bedreven wordt door een apart bedrijf. Men dient rekening te houden met het feit, dat op zaterdag, zondag en feestdagen (bijv. 1 mei of 14 juli) de kraan vaak niet bediend wordt, vooraf goed informeren. De prijzen zijn afhankelijk van de lengte, voor een boot van 6 meter betaalden we 250 FFr. Trailerhellingen zijn vaak vrij toegankelijk, maar niet altijd diep genoeg.

Langs de hele kust zijn zeer veel havens, waar in het voor- en naseizoen voldoende plaats is. Echter in juli en vooral augustus moet men op tijd voor een plaatsje zijn. Ligprijzen zijn afhankelijk van het seizoen. Voor het

hoogseizoen juli/augustus betaal je voor een 6 meter-boot gemiddeld 80-100 FFfr, in voor en naseizoen 60-70 FFfr.(situatie 1999). Voor een catamaran gelden afzonderlijke prijzen. De havens zijn goed voorzien van water en naar behoefte elektriciteit. Het is verstandig een waterslang mee te nemen, daar er alleen maar aansluitingen zijn. We troffen  $\frac{1}{2}$ " ,  $\frac{3}{8}$ " en een onbekende snelkoppeling. Verloopstukken zijn dus nodig. Ook voor de elektriciteit zijn er verschillende varianten stekkers.

Het varen in het gebied langs de kust gaat bijna altijd op het zicht. Gezien er riffen onder water liggen, is het niet verstandig stukken af te snijden, ondanks dat men anderen dat ziet doen. Kaarten zijn er in verschillende uitvoeringen. Er is een serie, die kleine stukken van de kust beslaat, de 500-serie, gedrukt op watervast papier. Ter plaatse kopen is het voordeligst (110 FFfr/stuk in 1999). Gezien er nauwelijks iets verandert, kan men naar mijn mening gerust met verouderde kaarten varen, als men geen nieuwe te pakken kan krijgen. Als pilot is de Vetus-gids of het boek "de West en Zuidkust van Frankrijk" goed te gebruiken. Beide zijn van 1992 en als overjarig te koop bij de Slechte (situatie 1999). Recentere pilots zijn alle in de buitenlandse taal.

In het voor- en najaar is het relatief rustig.

In mei troffen we goede wind, temperatuur van 20-25°C en altijd plaats in de havens. In het voorjaar is alles nog groen en in bloei. In de zomer treft men veel speedboten met forse hekgolven, windstiltes, hitte en overvolle havens. Gemiddeld motort men 50%.

In havens ligt men met het hek aan de wal en met de boeg aan een vaste ketting, die men vanaf de wal naar de boeg leidt. Deze kettingen zijn vies en begroeid met scherpe schelpen. Een paar gevoerde, versterkte, rubberen industriehandschoenen, is hierbij geen luxe.

Voor de auto en trailer is in voor- en naseizoen een plaats te vinden bijvoorbeeld op een afgesloten haventerrein of een camping. In het hoogseizoen is dit veel moeilijker en vooraf oriënteren bespaart veel stress.



---

### Trailing Sailors Dream

Toen ik mijn boot kocht heette het dat hij binnen 3 uur op de trailer stond. Dat klopt wanneer alle voorbereidingen getroffen zijn, zoals zeilen wegnemen, mast strijken, leidingen loskoppelen en nog 10 andere details. In werkelijkheid zijn wij getweeën circa 10 uur bezig met zowel het vanuit het water op de trailer reisvaardig maken en van de trailer in het water zeilvaardig maken van mijn 7 meter bootje. Wij doen het dan ook alleen voor de winterstalling. Als wij erop zouden trainen, zou het misschien in 6 uur kunnen, maar die 3 uur zullen we nooit halen.

Die 10 uur impliceert voor een reis naar het zonnige zuiden 4 lange dagen zwoegen en die prijs is mij te hoog. Vandaar dat wij met onze trailerbare boot dat zon-zeil-zuiden nooit bereikt hebben.

Ik heb een droom: een boot die ik alleen zonder enige hulp binnen 1 uur vanuit het water reisvaardig op de trailer zet en andersom. Kijk dan ga je ook nog eens een weekend naar Zeeland of de Wadden.

Kan dit? Ik heb het in mijn dromen voor elkaar:

- ✓ Een carbon fiber trimaran van 700 kg met het klapsysteem van de Farriers.
- ✓ Een carbon fiber Aerorig (dus zonder verstaging), waarbij de mast boven de giek eruit te draaien is en dus door 1 persoon af te nemen en neer te leggen is.
- ✓ Een aluminium trailer met een liertje en waterdichte lagers die het water in mag.
- ✓ En dan moet hij ook nog in een 12 meter container passen waarin die in november naar Sint Maarten in de Caribbean gaat. Kerstmis vieren wij dan onder zon en palmen op ons bootje in een azuurblauwe baai. Ziet u het voor zich ? Ik wel! Wordt het werkelijkheid ? Misschien.

Vriendelijke groeten, Henri Bik, Tel:030-2850614

### In Duitsland 100 km/u in plaats van 80 km/u.

Volgens een artikel in het Duitse tijdschrift Segeln nr. 7 van dit jaar is het sinds september 1998 toegestaan een maximum snelheid van 100 km/uur te rijden onder de volgende voorwaarden:

- De toegelaten massa van de aanhanger moet kleiner zijn dan 1,1 maal de lege massa van de auto.
- De aanhanger moet voorzien zijn van een hydraulische slingerdemper.
- De banden mogen niet de maximale belasting overschrijden (geen gebruik van de 10% regel)
- De banden moeten minstens de snelheidsindicator "L" voor 120 km/uur hebben
- De banden mogen niet ouder dan 6 jaar zijn
- De auto moet een ABS-remsysteem hebben
- Op de aanhanger moet een (200mm grote) sticker met 100 geplakt worden
- Op de auto moet een (80mm grote) sticker met 100 geplakt worden.

Uit het artikel wordt niet duidelijk of dit alleen voor Duitse auto's geldt, maar bij overtreding van de snelheid kan dit wellicht als tegenargument naar voren gebracht worden, mits men voldoet aan deze voorwaarden.



### Internet informatie.

Voor degenen die bekend zijn met internet de volgende internetadressen:

TrailerSailorEurope: [www.infofirm.nl](http://www.infofirm.nl)

Dit is een Nederlandse internet pagina van mensen die ook in 1997 op de beurs hierover voorlichting hebben gegeven. Er staan gegevens van havens, producten enz. in. De laatste mutatie was april 1999.



≡ **April 25, 1999**

■ Hello Trailer Sailor,

We added a new category to the site:  
Questions of other trailer sailors are listed on a page behind the question mark.

Mail TSE if you have a suggestion or an answer!



TSE

Tips: [www.cruisecortez.com/webbbs/trailersailor/index.cgi](http://www.cruisecortez.com/webbbs/trailersailor/index.cgi)

Dit is een Amerikaanse vraag en antwoord internetpagina, waar men vragen kan stellen, waarop iedereen in Amerika ( en mogelijk daarbuiten) kan antwoorden. De vragen zijn niet gerubriceerd of alfabetisch geordend. Voorbeeld: wat moet de kogeldruk (tongue) zijn? En vervolgens 6 of 7 antwoorden.

Trailersailor: [www.trailersailor.com](http://www.trailersailor.com)

Dit is een Amerikaanse internetpagina, die voornamelijk uit zgn. links bestaat. Dat wil zeggen dat het een soort catalogus is van adressen/verbindingen met allerlei andere internet pagina's. Het is zo uitgebreid, dat je er wel een dag of twee mee zoekt kunt brengen. Het geheel heeft een of andere connectie met de Trailer/Sailors Association, begonnen met 10 leden ! in 1985 en op dit moment bijna 500 leden groot. Doel is vooral ervaringen, ideeën en informatie uit te wisselen zoals soorten boten trailers en bestemmingen.



This site is intended to be a resource for the small boat sailor. The core of this site is the [Messageboard](#), where Trailer Sailors share good times, discuss challenges, solutions, etc.  
[Voting on the Trailer Sailor burgee design has concluded. Click here to see the results.](#)

Updated: 15-Aug-1999

Visitors: 228385

### Online Resources for the Trailer Sailor

[Home](#) | [News](#) | [Messageboard](#) | [Articles](#) | [Classifieds](#) | [Events](#) | [About](#) | [Email](#)  
[Add a Link](#) | [Modify a Link](#) | [New Links](#) | [What's Cool](#) | [Random Link](#)

**We need your links!** This is your site, and it relies on your contributions. Submit your Trailer Sailor links via [Add a Link](#). If your URL changes, use [Modify a Link](#). Don't see a category you need? Submit the link to the closest category, and note in the description the desired category.

**Associations (47) new**

Sailing clubs and associations

**Other (13)**

Other sailing sites of interest

**Boats (182) new**

Specific boats and/or manufacturers.

**Publications (12) new**

Sailing magazines, newsletters, etc.

**Books (227) new**

The Trailer Sailor Bookstore

**Regional (45) new**

Cruising grounds and area-specific info

**Classifieds (38) new**

Marine classified ads and boats-for-sale listings

**Sailing Indexes (7)**

Sailing indexes, search engines, etc.

**Equipment (35) new**

Equipment, hardware, electronics manufacturers and chandleries

**Trailer Sailing (16)**

Sites about trailer sailing, trailer sailor projects, improvements, etc

**Forums (13)**

Newsgroups, message boards, chat rooms, etc.

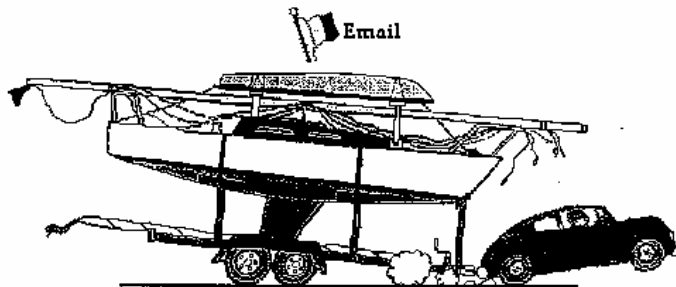
**Weather (8)**

**General Sailing (11) new**

Trailer Sailing Web-sites: [www.geocities.com/Yosemite/Trails/2625](http://www.geocities.com/Yosemite/Trails/2625)

Ook dit is een internet pagina waar alleen links verzameld worden, voornamelijk Canada en U.S., maar er zit ook een link in met bovengenoemde TrailerSailorEurope en een naar Kees Rijnierse uit Ermelo, die software schrijft en in een ETAP20 vaart.

[Index Page](#) | [My Sailboat](#) | [SJ 21 Manual](#) | [Nautical Trivia](#) | [Clip Art](#)  
[Sea Songs](#) | [Trailer Sailing Links](#) | [Favorite Boats](#) | [Other Sites](#)



Trailer Sailing Web-sites