

2026 – 2

Tijdschrift voor en door de leden
van:

Yachting Club Hoboken vzw

Zandkamp 3

2660 Hoboken-Antwerpen

www.yachtingclubhoboken.be

e-mail:

info@yachtingclubhoboken.be

e-mail redactie:

redactie@yachtingclubhoboken.be

Enkel de auteurs dragen de
verantwoordelijkheid van hun
artikels/ mededelingen/ reclames/
beelden

Redactie en druk:

Frank Cools

Publiciteit: Jan Pauwels

Verantwoordelijke Uitgever:

Ben Engelen, Zandkamp 3, 2660
Hoboken

YOTTI

INHOUD

Redactie en Sprokkels

3

Clubhuis gesloten

5

De portiek

7

Voor wie het zilte nat

opzoekt

11

Alternatief zeilen

14

90 jaar Cano Club

Cockerill

20

Daar zijn de Duitsers

weer'

28

Wisjewasjes

31

In Memoriam

32

Te Koop

33

VERANTWOORDELIJKE YCH

Bestuurders:

Voorzitter:

Ben Engelen :0475 55 42 34

voorzitter@yachtingclubhoboken.be

Secretaris:

Patrick Melis: 0499 75 30 15

secretaris@yachtingclubhoboken.be

Ondervoorzitter:

Dirk Adam:

verantwoordelijke voor verzekeringen,
loodsen, keuringen

Penningmeester:

-

penningmeester@yachtingclubhoboken.be

Onderhoud:

Kandidaat gezocht

Verantwoordelijke veiligheid en
orde op het terrein & werkdagen:

Kandidaat gezocht

Kano-Kajak afdeling:

Luc Himschoot: 0478 55 09 77

Onthaal nieuwe leden:

Roland Demey: 0475 651 626

VVW-Toervaartafgevaardigde:

Peter Van Elslander

Clubhuis

Roland Demey: 0475 651 626

Verantwoordelijke:

Bootbehandeling

Roland Demey: 0475 651 626

bootbehandelaar

@yachtingclubhoboken.be

Peter Baeten: 0470 27 34 30

Redactie Yotti:

Frank Cools: 0495 259 701

Webmaster

Patrick Melis: 0499 75 30 15

STEIGER 3: 03 238 24 22

In dit nummer gaan we verder met de rijke geschiedenis van deze club.

We krijgen tips voor wie wat verder van huis wil gaan zeilen, met daarbij ook een waarschuwing voor een bepaalde categorie zeilers.

Wie eens een stapje verder wil gaan dan klassiek zeilen, vindt misschien zijn gading bij 'alternatief zeilen'.

Verder een aankondiging dat het binnenkort weer feest is bij de Cano Club.

Helaas ook weer een afscheid van één van onze leden.

Als lid van deze club kan je nog steeds gratis een zoekertje plaatsen achteraan, in de rubriek 'Te Koop'.

Gelieve dit wel te beperken tot een kwart blad.

Indien je wil dat je advertentie ook in een volgend nummer verschijnt, DAN MOET JE DIT VANAF NU ZELF AANGEVEN (zo niet, wordt je advertentie niet automatisch herhaald!).

Ook voor professionele/commerciële advertenties is er nog plaats in dit tijdschrift.

Voor wie een wisjewasje heeft, of een artikeltje wil inzenden (GRAAG): dit kan via ons e-mailadres redactie@yachtingclubhoboken.be.

Uw redacteurke

Graag werpen we samen met u een blik op de huidige prioriteiten van ons bestuur. Om met de legendarische woorden van Jambers te spreken: "Wie zijn ze, wat doen ze en wat drijft hen?"

Duurzaamheid en infrastructuur

De continuïteit van onze club is onze hoogste prioriteit. In dat kader leggen wij momenteel de laatste hand aan een dossier voor de renovatie van onze hellingen. Van het opvragen van offertes en het aanvragen van subsidies tot het afstemmen van de nodige vergunningen met de bevoegde instanties: we laten niets aan het toeval over.

Veiligheid als fundament

Veiligheid vormt de rode draad in onze werking. Dankzij de expertise van één van onze leden worden er momenteel camera's op het terrein geplaatst, uiteraard met strikte inachtneming van de privacywetgeving. Daarnaast waken we nauwgezet over de verzekeringsstatus van onze leden en het onderhoud van onze installaties. Zo werden onlangs alle hijsblokken van de portiek preventief vervangen.

Financieel beleid en beheer

Een gezonde clubkas is essentieel. We hanteren daarom een strikt debiteurenbeheer; een correcte en tijdige betaling van de lidgelden stelt ons immers in staat te blijven investeren in de club.

Zorg voor onze omgeving

Als watersportvereniging dragen we het milieu een warm hart toe. We zien er nauwlettend op toe dat werkzaamheden aan boten geen schade toebrengen aan de ondergrond en zoeken continu naar manieren om onze ecologische voetafdruk verder te verkleinen.

Bestuurlijke professionalisering

Achter de schermen zorgen we dat de vzw aan alle wettelijke verplichtingen voldoet, van de boekhouding en de btw-aangiftes tot het bijhouden van het UBO-register en de officiële erkenningen.

Een bruisend clubleven

De verbinding tussen onze leden blijft ons doel. Met activiteiten zoals de mosselavond, het Sinterklaasfeest en onze nieuwjaarsreceptie versterken we de onderlinge band. Ook ons clubhuis blijft dé ontmoetingsplaats bij uitstek.

We trachten innovatief te zijn

Misschien heeft u het niet gemerkt, maar deze en de vorige sprokkels kwam met behulp van AI tot stand....

Kortom: naast deze grote lijnen passeren er dagelijks nog tal van kleine zaken de revue, alles met één doel: een bloeiende club voor ons allemaal.

Tot slot wenst het bestuur de canoclub – en dus ook ons prilste ontstaan- te feliciteren met het 90 jarig bestaan en u allen een fijn vaarseizoen toe te wensen

De commodore

Clubhuis gesloten

Het clubhuis zal gesloten zijn **van 15 juni tot en met 11 september**.

Voor het volgend seizoen zijn we nog op zoek naar vrijwilligers die mee de uitbating van ons clubhuis willen ondersteunen en bereid zijn af en toe mee ons clubhuis in het weekend open te houden.

Geïnteresseerden mogen een seintje geven aan de secretaris of de bootbehandelaar.





Brouwerij & Wijnimport
De Arend

Wijn
Bier
Frisdrank
Water
Koffie
Waterkoelers:
Evercool



Brouwerij De Arend
Steynstraat 272
2660 Hoboken
Tel 03 827 29 45
Fax 03 827 78 77
E-mail: info@brouwerij-de-arend.be

Een stukje geschiedenis 1: de Portiek

In de vorige Yotti kon u de geschiedenis van onze Sterke Piet lezen. In dit artikel lichten we het ontstaan van de huidige portiek op terrein Noord toe.

Vóór de fusie van de Hobokense Watersportvereniging en Yachting Club Cockerill stond op het huidige terrein Noord al een kleine portiek die bestond uit 4 stalen rechtopstaande balken (lees: poutrels) met 2 dwarsbalken. Deze portiek was geschikt voor boten tot 8 ton. Het bedienen van deze portiek gebeurde nog met mankracht: aan elke poutrel hing een kettingblok waar ontelbare malen simultaan aan de ketting diende getrokken worden om de te behandelen boot gelijkmatig cm per cm te hijsen of te laten zakken. Er waren dus steeds 4 helpers nodig en zo'n bootbehandeling nam dus aardig wat tijd in beslag.

Jos Liekens, lid van YCC kwam in die periode regelmatig op andere werven of clubs waar boten behandeld werden en merkte op dat het bij YCC beter kon.

Jos had bovendien ook opgemerkt dat bij naburige ijzerhandel Buelens mooie stalen poutrels bij de schroothoop lagen die voor een prikke zouden aangekocht kunnen worden. Er werd beslist een groot deel van deze poutrels aan te kopen, ze voorlopig ergens op het terrein op te slaan en er later bootstoelen mee in elkaar te lassen.



De huidige portiek op terrein Noord, gebouwd naar het idee van Jos Liekens.

Toen Jos later aan toenmalig secretaris en allround man Charles Dillen een voorstel deed om met een aantal nog resterende stevige poutrels een nieuwe en grotere portiek te bouwen, kreeg hij onmiddellijk de goedkeuring en kon er gestart worden.

Jos rekende hiervoor op de hulp van kanolid Julien Spildooren, beter gekend als “de Jules” - die voor de club al een bootwagen in elkaar had gelast- en die voor de laswerkzaamheden zou zorgen. Jules knappe laskunsten waren (en zijn nu nog) immers gekend. Na overleg met Jules werd in een hangar begonnen aan de voorbereidende werkzaamheden (oa slijpen en voorlassen) met behulp van enkele medewerkers van Jos (Louis, Danny en den Buster (de Charel)).

Na de voorbereiding werd heel de constructie naar buiten gebracht. De oude portiek werd afgebroken en op diezelfde plaats werd een diepe put gegraven. Die diende voor de “fundering”. In de put werd een chassis geplaatst en dan werd hij gevuld met gewapend beton. Op het chassis werd dan de nieuwe portiek vastgelast. Belangrijk was dat de 4 palen van de portiek loodrecht stonden en Jules gaf hiervoor het nodige advies en bijstand alvorens de palen definitief vast te lassen.

Moet nog gezegd worden dat er bij het maken van de huidige portiek -zoals steeds in een club- toch wel wat critici waren die hun bedenkingen en de nodige commentaar hadden. Ondertussen doet deze portiek al meer dan 25 jaar dienst en kan hij boten tot 20 ton behandelen. Bovenop de portiek verbinden 2 balken de poutrels en daarop zijn de elektrische lieren gemonteerd, die naargelang de breedte van de boot hydraulisch verplaatst kunnen worden. Ook dit systeem werd mee door Jos bedacht.

Het is geweten dat -als deze portiek ooit zou moeten verwijderd worden- er stevig werk zal moeten geleverd worden, gezien de manier waarop hij verankerd is. Jammer genoeg ontbreekt het de club aan fotomateriaal over de bouw en de plaatsing van de huidige portiek.

Dit jaar nog worden de elektrische lieren vervangen en wordt gezorgd voor een afstandsbediening die het werk bij de bootbehandeling op terrein Noord nog zal vergemakkelijken.

We hopen dat onze portiek nog vele jaren zal kunnen dienst doen!

De 4 elektrische lieren worden beschermd door een witte hoes.



Het hydraulisch systeem dat in -en uitschuifbaar is naargelang de breedte van de te behandelen boot.






Bovenaan gemonteerd de hydraulische leidingen.

Patrick



NAUTICAL SURVEY

MARITIEME EXPERTISE VOOR ALLE TYPE SCHEPEN

-  Ultrasonische diktemetingen van alle materialen
-  Ultrasonisch corrosie onderzoek
-  Vochtmetingen
-  Schade verslag
-  Verzekeringskeuring

 +32 (0) 487 69 93 47

 info@nauticalsurvey.be



www.nauticalsurvey.be



Bierhandel De Troetsel

**Edward Claessenslaan 101
2845 Niel**

tel.: 03 888 10 36

email:

info@bierhandeldetroetsel.be



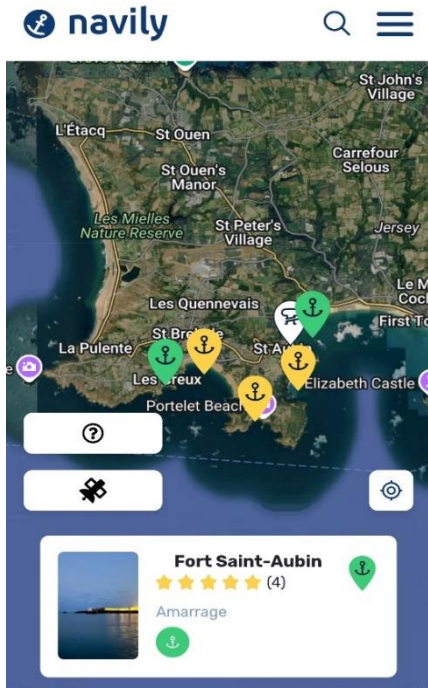
Voor wie het zilte nat opzoekt...

Het kan misschien nuttig/interessant zijn om te weten wat anderen zoal gebruiken bij het plannen van zeiltrips en bij navigatie: welke tools, websites, Hier is alvast mijn deel.

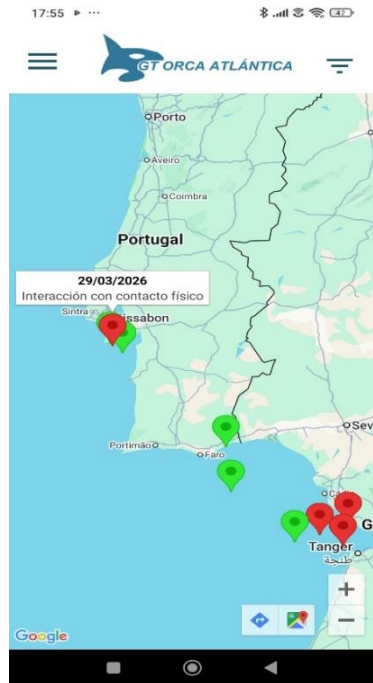
Welke online pagina's gebruik ik zelf tijdens mijn zeiltrips (ondertussen 4 Atlantische overtochten en uitstapjes langs de Afrikaanse kust en de verschillende Noord-Atlantische eilandgroepen)?

Eerst en vooral zoek ik informatie over het land van bestemming: in welke havens kan men inklaren? Waar vind ik de douane- en immigratiekantoren? Wat zijn de voorwaarden (visum, paspoort, ...)? De antwoorden op alle mogelijke vragen vind ik op <https://www.noonsite.com>.

Een volgende vraag is: waar zijn er goede ankerplaatsen en/of marina's? Ook hiervoor bestaat een degelijke website: <https://www.navily.com> of, voor wie dit liever heeft, een app (Navily, te vinden in Google Play Store).



Voor



de

navigatie ben ik grotendeels afgestapt van papieren kaarten: enkel voor een

Atlantische oversteek gebruik ik nog een echte kaart (North Atlantic Ocean Passage Chart van Imray) om dagelijks mijn positie op aan te duiden. Navigatie gebeurt met elektronische kaarten van Navionics in de app "Boating" van Garmin. Hierbij is het wel noodzakelijk dat het toestel (tablet) waarmee je dit wil doen een GPS-chip heeft (zodanig dat die zijn positie kan bepalen via de GPS-satellieten en geen beroep moet doen op GSM-masten). Voor alle veiligheid heb ik hiervoor twee tablets aan boord (met alle kaarten geïnstalleerd) en ook nog een handheld GPS toestel dat enkel coördinaten toont (de coördinaten van mijn bestemming en eventuele waypoints heb ik op voorhand ingevoerd). Het grote voordeel van dit systeem is de lage kostprijs van de kaarten (voor ongeveer €50 heb je een jaar lang up-to-date kaarten van een immens zeilgebied zoals bvb. de Europese kust van het noorden van Nederland tot en met de Europese eilandgroepen).

Enmaal alle informatie gekend is en er beslist is wat de bestemming zal zijn, is het nog wachten op een goed weervenster. Voor de weersvoorspellingen zijn er verscheidene websites en applicaties te vinden. Zelf gebruik ik doorgaans <https://www.passageweather.com>, waar je op verschillende gebieden kan inzoomen en een overzicht kan krijgen van de wind- en golfvoorspelling voor de volgende dagen. De voornaamste reden (voor mij) om deze site te gebruiken in plaats van bvb. windy.com, is dat de wind hier voorgesteld wordt met de bij zeilers gekende "windveren".



Tenslotte nog een nuttige app voor wie naar het zuiden trekt via de Spaanse en Portugese kusten en al eens een verhaal gelezen heeft over de lustige orca's: GT Orcas. Daarin vind je de laatste meldingen van ontmoetingen en of die al dan niet met fysiek contact waren. Verder geeft die app de mogelijkheid om een ontmoeting te melden, advies over hoe je best reageert bij een aanval en contactinformatie van de hulpdiensten en autoriteiten.

Voor vragen/opmerkingen weerom 1 adres: Smoke

BEGRAFENISSEN
ROUWKRANSEN
ROUWKAMER
CREMATIES

VH

Van Harneveldt en zoon

Sinds 6 generaties tot uw dienst
met budgetvriendelijke prijzen

Gespecialiseerd in kunstzijde bloemen

Confortalei 234 -2100 Deurne

Tel. 03-324 45 78

www.vanharneveldt.be

info@vanharneveldt.be

XTR
FIETSENWINKEL / HERSTELLINGEN

**Uw fietsatelier
in Hoboken
voor elke herstelling!**

**Nieuwe
openingsuren:
maandag tot en
met vrijdag
9u-13u
14u-18u**

Maak je afspraak
via onze website



Kapelstraat 137
2660 Hoboken
03 825 89 05

www.xtr-shop.be

Alternatief zeilen

In dit tijdschrift moeten we niet uitleggen waarom zeilen zo geweldig is. We zijn allemaal overtuigd van het avontuur dat ons telkens weer uitnodigt om er op uit te trekken, om koers te zetten naar het geluk, en de magie ervaren.

Geen beter middel tegen stress, depressie of burn-out. Zeilen doet wonderen. Op het water verwaaien dagelijkse stress en kleine zorgen binnen de kortste tijd. Na het eventueel afzetten van de motor volgt dan de stilte en geven we ons over aan de magie van de zee.

Toch zit er in er in elke zeiler ook een klein duiveltje. We kunnen zo rustig aan het zeilen zijn, tot er in onze buurt een medezeiler opduikt. Instinctief wordt dan de stand van de zeilen gecontroleerd, de schoten aangetrokken en alles fijn gesteld. We zetten ons dan wat rechter om te zien of onze medezeiler ons oploopt, want dan steekt dat snelheidsduiveltje zijn kop op. Dan willen we dat extra knoopje eruit halen en zo mogelijk onze medezeiler de loef afsteken.

En zo zijn er altijd zeilers waarbij op een bepaald ogenblik de lokroep naar snelheid de bovenhand haalt.

Velen onder ons hebben zo ook al eens de surfplank geprobeerd. Mits wat oefening en voldoende uithouding kom je al surfend snel een eind boven de vijftien knopen. Het vraagt dan wel iets meer van je lichamelijke inspanningen. Maar het voelt heel direct: je lichaam is het tuigage en het roer tegelijk.

Die hards die slechts vanaf windkracht 6 beginnen te surfen halen zo soms wel 30 knopen en meer.

We spreken dan niet meer over zeilen, maar over een vorm van vliegen over het water.

Nog een stap verder dan windsurfen is foilen.

Foilen is een technologie die gebruik maakt van een hydrofoil (draagvleugel) onder een zeilplank/zeilboot om het vaartuig op te tillen uit het water, waardoor het boven het water zweeft. Dit vermindert de weerstand door het water en verhoogt dus de snelheid.

Foilen wordt vaak gebruikt in watersporten zoals windsurfen, kitesurfen en (foil)zeilen, waardoor het mogelijk wordt om veel sneller te varen dan het traditionele zeilen.



Zeilbootfoilen



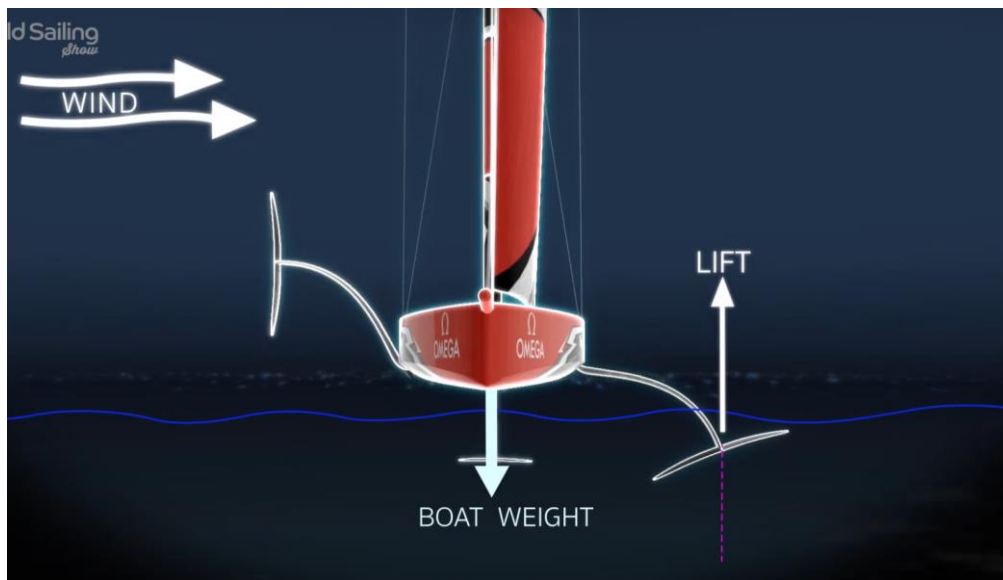
Nacra 17

Er bestaan reeds verschillende type zeil-foilboten. Ook in de Olympische klassen is er bv. de Nacra 17, sinds Rio 2016 zo een erkende klasse.

Om te kunnen foilzeilen, moet je eigenlijk opnieuw leren zeilen. Er komt een ander krachtenspel bij kijken.

Op een kielboot probeer je zoveel mogelijk recht te varen. In een foilende boot bouw je op, op de wind die komt binnen vliegen. Je stuurt iedere vlag op en af.

Bij het klassieke zeilen loef je normaal op, als je een vlag krijgt. Bij het foilen kan het zomaar zijn dat je moet afvallen om snelheid op te bouwen.



De grotere exemplaren kunnen meer dan 50 knopen varen. Ze hebben 3 foils, 1x T-foil en 2 zij-foils.

De T-foil zorgt voor de lift, nl. de boot uit het water heffen; de zijfoils zorgen voor stabiliteit d.w.z. ze zorgen ervoor dat de boot niet omslaat.

Het mechanisme dat de zij-foils bestuurt is meestal hydraulisch en wordt soms met een batterij aangedreven.

Bij **wingfoilen** gebruik je dan weer een speciaal bord en word je voortgedreven door een handheld wing (een soort opblaasbaar zeil).

Deze sport combineert elementen van kitesurfen, windsurfen en foilsurfen. Het stelt je in staat om boven het water te zweven, meestal op een hoogte van 50 tot 90 cm

boven het wateroppervlak, en dit door de vleugelconstructie onder het board. Wingfoilen is een unieke mix van snelheid, kracht en vrijheid op het water.



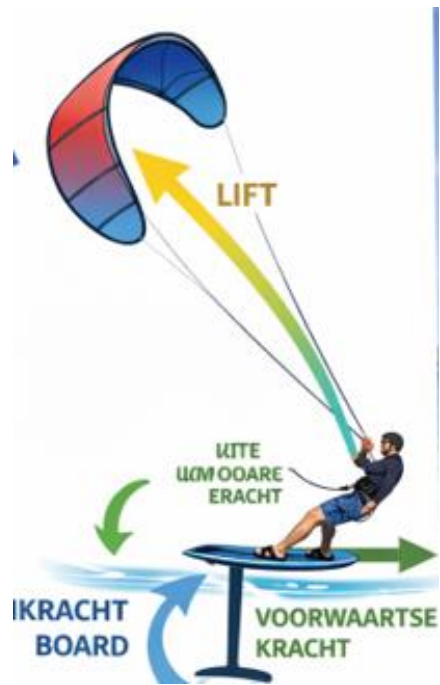
Wingfoilen

Een andere variant is **kitesurfen**. Ook een spectaculaire watersport, waarbij je op een kiteboard over het water glijdt, voortgetrokken door een grote vlieger (kite) die door de wind wordt aangedreven.

Kitesurfen combineert elementen van vliegeren en boardsport. De kitesurfer staat op een speciaal kiteboard en is via een trapeze (harnas) verbonden met de kite.

Door de kite te besturen, bepaal je de richting en snelheid waarmee je over het water gaat (vliegt).

Je kunt hier effectief bijzonder hoge snelheden halen.



Kitesurfen met een foilboard

Een bijzondere vorm van kitesurfen is m.b.v. een foilboard, een kiteboard met een foileronder.

Het is duidelijk dat al deze vormen van over het water vliegen wel iets anders zijn dan even rustig een zeiltje gaan trekken.

Het vereist naast goede fysiek, ook wel een dosis durf en lef. We mogen hier wel al spreken over eerder extreme sporten en misschien is dit niet direct aanbevolen op het Spaarbekken in Nieuwpoort. Op zee of op een groot meer kun je hier mogelijk wel mee aan de slag.

Tot zover het solozeilen/vliegen.

Een overtreffende trap van foilzeilen vinden we terug in de **America's Cup**.

Eerst een kort geschiedenisoverzichtje.

De America's Cup is de oudste internationale sporttrofee ter wereld die om de 3 à 4 jaar gehouden wordt. De wedstrijd begon in **1851** tijdens de Great Exhibition of 1851

in Londen. Een Amerikaans jacht met de naam America (schoener van 30 m.) won toen een race rond het Isle of Wight tegen Britse schepen. De trofee werd daarna "America's Cup" genoemd, naar dit winnende schip.



De cup werd geschonken aan de New York Yacht Club, dat de wedstrijd jarenlang organiseerde. Van **1851 tot 1983** wist deze club de beker steeds succesvol te verdedigen, wat een van de langste winstreeksen in de sportgeschiedenis is.

In **1983** kwam er een einde aan die reeks toen de Australische boot Australia II van de Royal Perth Yacht Club de cup won. Sindsdien wisselt de

trofee vaker van eigenaar.

Gedurende meerdere jaren waren dit gestandaardiseerde zeilboten van de 12-meterklasse met een kiel.

Daarna evolueerden de boottypes met lichte materialen en momenteel, zijn de 'schepen' geëvolueerd tot 23 m (75 ft) monohulls met grote draagvleugels gemonteerd onder de romp, en geen kiel meer.

Het zijn zeer geavanceerde racejachten. De belangrijkste klasse vandaag is de AC75.

De AC75 is een **foiling monohull**. Wanneer de boot snelheid maakt, tillen deze foils de romp uit het water, waardoor de weerstand kleiner wordt en de boot veel sneller kan varen.

De belangrijkste eigenschappen:

- **Lengte:** ongeveer 23 meter (75 voet)
- **Materiaal:** lichte en sterke koolstofvezel (carbon)
- **Bemanning:** ongeveer 8 tot 11 zeilers
- **Mast:** ongeveer 26 meter hoog
- **Zeilen:** een grootzeil en een fok met samen honderden m² zeiloppervlak.

Door de foils kunnen deze boten snelheden halen van **meer dan 50 knopen (meer dan 100 km/u)**.



Het zijn echt hoogtechnologische machines en elke America's Cup wedstrijd vertegenwoordigt telkens een project van meerdere miljoenen. Vandaar dat sponsoring nog alleen door echt grote bedrijven gebeurt.

Er is hier ook geen sprake meer van zeilers die over het dek lopen of aan schoten trekken.

Gezien de grote snelheden en het hotsen en botsen over de golven, zitten de zeilers met helmen en brillen in een soort cockpits om ze te beschermen.



De zeilers in een America's Cup-boot van het type AC75 besturen één van de meest geavanceerde zeilboten ter wereld. Noem het maar de Formule 1 van het zeilen.

De boot “vliegt” boven het water dankzij de grote draagvleugels.

Daardoor vermindert de weerstand en kan de boot snelheden boven de 100 km/u halen.

Aan boord heeft elke zeiler een specifieke taak binnen het team.

De stuurman houdt de koers en reageert op wind en tegenstanders.

Tactici analyseren voortdurend de windrichting en bepalen de beste route.

Een speciaal soort bemanning zijn de ‘grinders’. Het zijn de Jerommekes aan boord. Ze leveren fysieke kracht om de hydraulische systemen en de zeilen te bedienen. Dat doen ze meestal via pedalen, want die kunnen meer kracht genereren dan armen. Grinders zijn meestal top krachtatleten die alleen geselecteerd worden om de hydraulische systemen op te bouwen. Met die hydraulische energie worden de zeilen en de foils dan bediend en nauwkeurig geregeld.

Maar dat is dan weer de taak van de trimmers.

Enerzijds zijn er trimmers die de zeilen trimmen. Anderzijds regelen de flight controller en de stuurman de hoek van de foil.

Lees idd. enkelvoud, want er zit steeds één foil in het water, die lift geeft, terwijl de andere omhoog staat.

Tijdens een race moet het team extreem precies en snel samenwerken. Kleine fouten kunnen meteen snelheid kosten of een manoeuvre laten mislukken. De boot reageert zeer gevoelig op wind, golven en gewicht van de bemanning. Zeilers ervaren daardoor een mix van topsport, techniek en strategie. De spanning is hoog omdat races vaak op seconden beslist worden. Het gevoel van “vliegen” boven het water maakt de ervaring uniek. Voor de zeilers is het een combinatie van adrenaline, teamwork en innovatie.

Even gaan zeilen met zo 'n zeilboot doe je dus niet op een vrije zondagnamiddag. Wie kan er opgenomen worden in een team? Daarvoor moet je geselecteerd worden, en op één of andere manier ‘the best of’ zijn. Daarna beginnen dan maandenlange trainingen om dan uiteindelijk een hele reeks wedstrijden te zeilen.

Na de Prelim-events krijgen we de Challenger Selection Series. Dan gaat de America's Cup echt een versnelling hoger. Vijf teams strijden dan tegen elkaar in een serie één-tegen-éénwedstrijden, om te zien wie later dat jaar het recht heeft om verdedigend titelhouder, de Defender (nu Emirates New Zealand) uiteindelijk te bekampen in de America's Cup-finale.

De eerstvolgende America's cup heet de 'Louis Vuiton Cup' en zal doorgaan in Napels in 2027.

Wie een beeld wil krijgen van hoe deze bollides over het water vliegen kan best eens op Youtube gaan kijken tik in 'America's Cup'. Overstag gaan ziet er dan ineens anders uit!

Ondertussen zullen de meesten onder ons het waarschijnlijk houden bij een zeiltje trekken op zee, of het lokale water.

Frank



Gratis schatting met advies!

Haal habicom
in huis! ↘

hallo@habicom.be

03 449 42 41

www.habicom.be

Kioskplaats 3, Hoboken



Primavera bloemsierkunst
Groenstraat 167 - 2610 Wilrijk

Tel. 03 238 51 26
E-mail: bloemenprimavera@skynet.be
Website: www.bloemen-primavera.be

24/24
Bloemenautomaat

openingsuren

di - vr: 8u - 19u
za: 8u - 18u
feestdagen: open
zo - ma: gesloten

'90 jaar' Cano Club Cockerill 1936 – 2026

Dit jaar bestaat de "Cano Club Cockerill" maar liefst **90 jaar!**

Wij nodigen dan ook alle effectieve en ook steunende leden van Yachting Club Hoboken en van de Canoclub uit, om samen met of zonder hun partner, mee te komen vieren.

Wanneer : zondag **14 juni** 2026

Om hoe laat : rond **12 uur** 's middags

Waar : Yachting Club Hoboken in het Clubhuis

Wat schaft de pot : Foodtruck met lekkere frietjes en snacks à volonté

Wel inschrijven verplicht (omwille van de organisatie), via e-mailadres :

marijke.aarts@telenet.be

ten laatste op 31 mei 2026

met vermelding of je alleen of met partner komt.

Leden zonder computer kunnen (ook ten laatste op 31 mei 2026) telefonisch reserveren op volgend telefoonnummer: 0478/55.09.77

(Luc Himschoot - voorzitter Cano club)

Hopelijk mogen we jullie verwelkomen op deze feestelijke en unieke verjaardag. Tot binnenkort, met sportieve groet!!

CANO CLUB COCKERILL

Hieronder enkele foto's van de bouw van ons clubhuis.



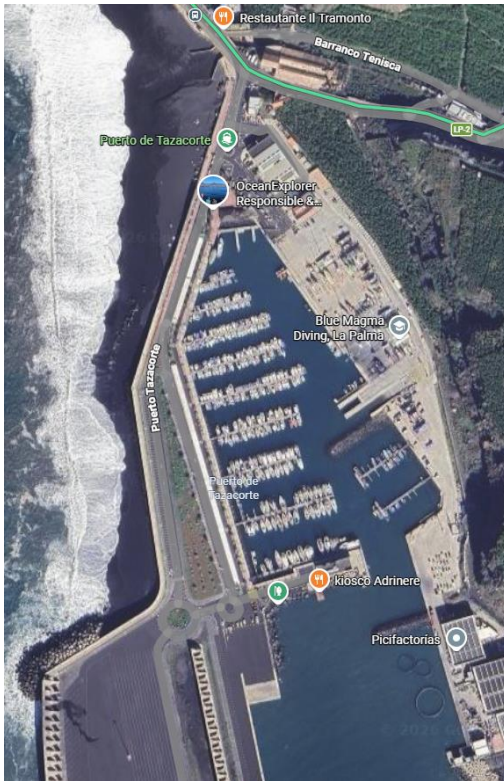




Daar zijn de Duitsers weer!

Op een mooie dag beleefde ik in Tzacorte (La Palma – la isla bonita) iets wat we al meerdere keren hebben meegemaakt in de geschiedenis: een Duitse invasie. In tegenstelling tot vorige keren kwamen ze deze keer niet op paarden of met zweefvliegtuigen en tanks, maar met een kleine armada zeiljachten -16 in totaal-, zich voordoend als zeilers. Ook in tegenstelling tot vorige gelegenheden, kwamen ze zeer slecht voorbereid en totaal ongeorganiseerd, maar niet onaangekondigd.

Ik volgde wijselijk het advies van de grote Basil Fawltly en heb op geen enkel moment de oorlog vermeld.



Nu vraag je waarschijnlijk “Hoe weet je dat het geen echte zeilers waren?” en daarop zou ik antwoorden in de trant van “Wel ...”, gevolgd door een paar voorbeelden van de volgende indrukken: ze wisten niet hoe te manoeuvreren, hadden amper een idee van het gebruik van landvasten en springs, en bovenal ontbrak het hen volledig aan de spirit die leeft in de zeilersgemeenschap (de spirit waardoor bv. een zeiler alles laat vallen om een arriverende collega te gaan helpen bij het aanmeren).

De eerste boot die aankwam was ongeveer 50ft en had een zes koppige bemanning (misschien meer, maar Duitsers tellen staat niet hoog op mijn lijst met favoriete bezigheden) en de “skipper” moest en zou achterwaarts de box invaren, ondanks windstoten tot 30 knopen.

Gewoonlijk ga ik bij dergelijk maneuver niet helpen, omdat de mensen die dit doen daarin zeer bedreven zijn en ik redelijk jaloers ben omdat dit maneuver praktisch onmogelijk is met Smoke.

In dit geval maakte ik echter een uitzondering, omdat de marinero's (de “doe-alles” van de marina) zeer sympathieke kerels zijn en nog meer dan genoeg werk gingen

hebben met alle aangekondigde boten.

De schipper slaagde erin zijn boot diagonaal in de aanlegplaats te plaatsen (t.t.z. de achterkant tegen de stuurboord vinger en de voorkant tegen het vingerponton aan bakboord) en vond het dan een goed idee om volgas vooruit te geven terwijl de achterkant aan het ponton was vastgemaakt; hierdoor bijna de kikkers uit het ponton sleurend. De marinero's slaagden erin hem te overtuigen zijn motor in neutraal te zetten en hen de boot met een landvast tegen het vingerponton te laten trekken. Zodra de boot degelijk was aangemeerd, verzamelde de volledige bemanning in de cockpit om een frisse pint te drinken terwijl hun collega's op de andere boten duidelijk hulp nodig hadden bij het aanmeren.

Deine Aufgaben

- Manöviere sicher durch den Hafen
- Übe das Aufstoppen
- Lege am Steg an
- Wende auf engem Raum
- Parke Dein Boot in den Boxen
- Ankere in der Bucht

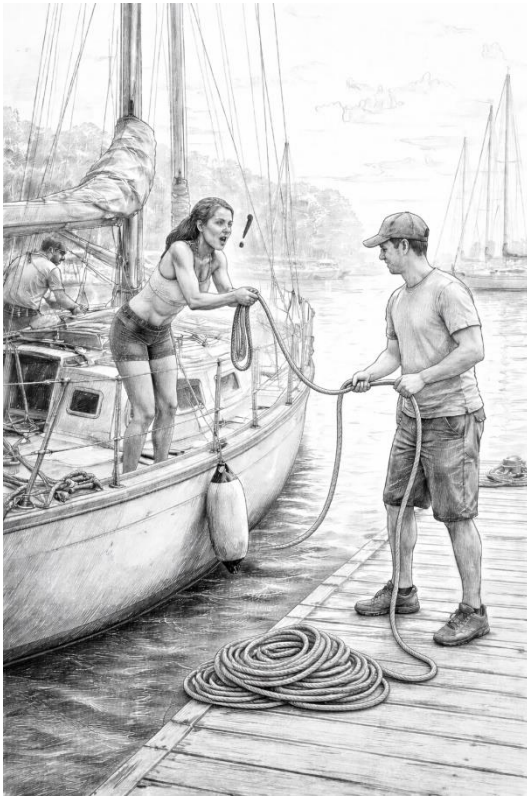
De tweede boot was met 37ft een pak kleiner en had slechts 2 personen aan boord (man en vrouw). Zij wilden ook achterwaarts aanmeren en dit naast de hiervoor vermelde boot. Dit leek redelijk goed te gaan, tot ... de vrouw reikte me een spring aan, bevestigd op een kikker achteraan, terwijl ik op de punt van het vingerponton stond.

Suggestie

Ik wou met dit touw naar het ponton gaan, de achterkant van de boot ondertussen begeleidend, om dan terug te keren naar de kop van de vinger om de spring daar vast te maken, maar zij stond erop (druk gebarend en "schnell, schnell" roepend) dat ik het touw direct zou vastmaken op die kikker.

Gezien de geschiedenis leert dat het nooit een goed idee is in discussie te gaan met een Duitser - hoewel je op het einde toch altijd wint, tenzij je een Romein bent -, deed ik wat ze "vroeg", met het te verwachten resultaat: de neus van de boot draaide onmiddellijk weg van de vinger, recht naar de eerder aangemeerde boot. Weer waren het de marinero's die er (met mijn bescheiden hulp) in slaagden de boot uiteindelijk recht in de box te krijgen. Ook dit koppel stak geen (helpende) vinger uit naar de volgende aankomers.

De derde boot had een zeer grote bemanning en kwam vooruit varende de plaats naast Smoke innemen. Er valt niet veel te zeggen over zijn aanmeren, behalve dat hij het ponton ramde met zijn boeg.



De vierde boot legde zonder het minste probleem achterwaarts aan met een perfect uitgevoerde manoeuvre. Dit viel te verklaren door het feit dat de bemanning volledig bestond uit Spanjaarden van het charterbedrijf.

De vijfde gaf één van de marinero's een landvast waarvan -kleine vergetelheid- het andere eind niet aan zijn boot bevestigd was.

Na de vijfde kwamen de boten aan in groepjes en kreeg ik enkel nog een algemene indruk van wat er gebeurde:

twee bijna-aanvaringen en veel duw- en trekwerk van de marinero's om de schade zoveel mogelijk te beperken. De enige keren dat iemand van de bemanning van reeds aangemeerde boten opstond, waren wanneer een van

Interpretatie door Chatgpt

hun arriverende collega's hen dreigde aan te varen. En zelfs dan was het niet om te helpen, maar om naar hem te schreeuwen.

Het laatste wat ik zag, vooraleer ik de marina uitwandelde om een hapje te gaan eten, was een wat oudere bemanningslid van één van de boten met een grootzeilval in zijn handen, zich afvragend wat er van hem verwacht werd met dat mooigekeurde touw.

Toen ik terug was van mijn etentje, overhoorde ik een gesprek dat over Smoke heen werd gevoerd tussen de dame van de tweede boot en iemand van de derde boot, waarbij ze uitlegde dat hun manoeuvre prima ging, tot de neus van de boot plots en zonder reden wegdraaide, maar dat ze er toch in geslaagd waren hem goed aan te meren. Ik heb wijselijk gezwegen en niet het principe van actie en reactie proberen uitleggen.

's Anderendaags gingen ze heel vroeg vertrekken en iedereen in de marina had zijn of haar wekker gezet om zijn eigen boot te beschermen tegen alle onkunde en de nieuwe

vaudeville te zien. We werden niet teleurgesteld: 2 boten kwamen tegelijk uit hun tegenoverliggende boxen en konden nipt een botsing vermijden echter niet zonder dat één van beide aan lagerwal tegen de achtersteven van een vriend kwam te liggen. Een andere kwam zo dicht tegen de wal dat zijn roer tot op een paar centimeter van de stenen onderwaterstructuur kwam, en nog één motorde achteruit de haven uit.

Hiernaar terugkijkend, zou ik zeggen “petje af” voor de marinero's en “helmen op” voor alle omstaanders.

Frank ‘Smoke’

Wisjewasjes

➤ Zelfs nadat ze duizenden kilometers hebben afgelegd om voedsel te zoeken, keren schildpadden terug naar de stranden waar ze ooit uit hun ei zijn gekropen om hun eigen eieren te leggen. Hoe precies de schildpadden hun geboorteplaats herkennen is nog niet volledig begrepen, maar ze navigeren op basis van het geomagnetische veld van de aarde.

➤ Wie weet nog waarnaar de symbolen van het kaartspel verwijzen? Harten vertegenwoordigen de Kerk, ruiten de rijke klasse, klaveren de arbeidersklasse en tenslotte schoppen de militaire klasse.

➤ Wat is pogonophobia? Dat is een irrationele angst jegens de baard. Sommige mensen associëren bijvoorbeeld baarden met mannen die vies kunnen zijn, of koppelen het gezichtshaar aan religieus fanatisme. In andere gevallen kan de baard wantrouwen veroorzaken of kan deze worden beschouwd als een teken van ouder worden. Jan, Piet, Joris en Korneel zullen het niet graag horen.

➤ Een libelle heeft zes pootjes. Totaal overbodig, want een libelle kan alleen maar vliegen en rusten op de pootjes. Om te wandelen zijn de pootjes te zwak.

➤ Sommigen zijn trots op hun reukorgaan. Maar weet je wat je niet kan doen met de neus toe? Het verschil proeven tussen een appel, een aardappel en een ajuin. Probeer het maar eens uit, als je ons niet gelooft.

➤Van waar komt de naam Budweiser?

Het waren de Tsjechen die hiermee op de proppen kwamen. Het is een soort pils uit de stad České Budějovice. Het bier wordt gebrouwen sinds 1265.

De naam is afgeleid van de Duitse naam van de stad: Budweis. De strijd tussen het Tsjechische bier en AB InBev om het gebruik van de merknaam Bud duurt nu al bijna een eeuw. In sommige landen wordt het Tsjechische Budweiser dan ook aangeduid met Budvar en Budweiser Budvar.



In Memoriam

Zorgbedrijf Antwerpen / WZC Lichtenberg te Hoboken heeft ons op de hoogte gebracht dat ons oud-clublid Jenny Dillen (Jenny van de Whoopy) op zaterdag 14 maart 2026 overleden is.

Zij was reeds jaren opgenomen in dit zorgcentrum.

Jenny was mede oprichtster van de Hobokense Watersport Vereniging (later gefusioneerd met Cockerill Yachtclub).

Geboortedatum : 12 07 1941

Overleden : 14 03 2026



Wij denken met dankbaarheid terug aan de mooie herinneringen van deze bijzondere dame.

Het bestuur van Yachting Club Hoboken deelt het verdriet van alle betrokken familieleden en vrienden.

Opgelet !

Deze (ver-)koopjesrubriek kent een stijgend succes.

Daarom worden toekomstige advertenties enkel nog geplaatst als ze niet meer plaats in nemen dan een kwart van een pagina.

Indien u de advertentie wenst te behouden in een volgende Yotti, gelieve dit dan ook te melden aan redactie@yachtingclubhoboken.be, zo niet wordt de advertentie gestopt.

Zeiljacht Leasure 23 kimkieler

Buitenboordmotor Honda 6 PK recent;
zelfsturing Raymarine 1000; recente zeilen
goede staat

Prijs : EUR. 7000

Hugo Holemans

Tel: 0470 28 48 98

E-mail: hugoholemans@gmail.com



Verskillende bootsartikelen

Waaronder: verrekijker met ingebouwd kompas ESCHENBACH 7x50, anker met opbergbak, enz... volledige lijst te bekomen en vrijblijvend te bekijken na afspraak, bij

Alf Farasijn

0475 90 92 70 Alf.farasijn@telenet.be

Aluminium mast + bekabeling EN

Timray motor TMDI27Di pk

4takt - weinig uren mee gedraaid; indien gewenst meer info

Teugels Marijke

0496/63.02.08

Prijs overeen te komen.

Ten Broeke Kreuzer bouwjaar 1980



L 9.50 m x B 2.85 m x H 2.4 m incl. diepgang 0.8 m

Romp 4 mm plaatstaal, opbouw 3 mm plaatstaal.

Gesloten stuurhuis, achterkajuit.

Motor Mercedes 180 D/Diesel, gereviseerde koppeling.

Dit schip is deels gestript en bestemd voor de liefhebber, die het als project wil adopteren en het eigen wens wil renoveren en herinrichten.

De romp is in nog in zeer goede staat. Kiel volledig in orde. Roer vernieuwd, boegschroef aanwezig. Prijs overeen te komen.

Meer info : +32 (0) 495 14 95 45 - +32 (0) 499 19 34 43

Te restaureren zeilsloep "De Jutter"



L 9,38 m x B 3 m x D 1,35 m, 7 ton waterverplaatsing.

In 1982 opgebouwd met kajuit en masten tot zeilsloep in Friesland.

Bovenbouw in iroko. Overnaadse romp bekleed met polyester. Dieselmotor Mercedes 35 pk.

Bordeaux zeilen : groot, fok, kluiver, gaffeltop, bezaan, halfwinder (wit).

Prijs te bespreken.

Marc Swinnen 0486 51 33 46 marcswinnen@live.be

Te koop:

- Mastervolt batterijlader: voor het opladen, op spanning houden en voeden van op de accu aangesloten verbruikers. Uitgang voor 2 accu's (start- én verbruiksbatterij).

Mag weg voor €180

- Diode 120 A: De diodeverdeler zorgt voor een perfecte scheiding tussen 2 accu's, zodat deze onderling door verbruikers niet kunnen worden ontladen.

Nieuwprijs € 149. Mag weg voor €75.

- Danforth anker 5kg (met ketting) voor bijbootje: €15

- Marifoon Shipmate RS8300: complete set; zender/ontvanger, hoorn, speaker en de nodige kabels

0475/77 16 70

TE koop aangeboden: Dufour 31 – bouwjaar 1977



Diepgang : 1m50, Breedte : 3m20, Motor: Volvo Penta 28PK
Volledige nieuwe zeiluitrusting : 1 grootzeil, genua, rolfoek.

Buiskap aanwezig

Het dek bestaat uit twee polyester schalen met isolatie tussen.

Bediening vanuit de kuip. Vier winches.

Stahoogte salon, keuken, badkamer : 1m80!

Goed werkende inbouw koelbox. Vriest.

Een heteluchtverwarming, zoals webasto. Marifoon (2 stuks)
, automatische piloot, zonnepaneel, GPS, anker 2x

GSM : +32 498 97 69 09 robert.vlyminckx@telenet.be, evyvlyminckx@gmail.com

Wil je leren duiken? Contacteer mij,



BEN ENGELEN

OPEN WATER INSTRUCTOR - 113418

Phone: +32475554234

E-Mail: benengelen@skynet.be

Wil je een stuurbrevet behalen of heb je graag een recent naslagwerk aan boord?

Het resultaat van 25 jaar les geven en, volgens de richtlijnen van het KB voor de pleziervaart met meer dan 250 eigen afbeeldingen en foto's.

Meer info:

Tony.schilders

+32 486 946 927



Te koop

- 1 mini fiets zgan 50€
- 1batterij switch van Vetus 50 €
- kompas Plastimo Offshore 135, prijs 75€
- Vetus waterlock diameter 50, prijs 50 €
- Vetus waterlock diameter 60, prijs 60 €

Bij intresse contacteer Jan Pauwels (Jamo) op nr 0495 300 209.

Te koop:



Zeilboot Edel 6.6 'Joy'

Polyester romp, openschuifbaar dak, alu. mast en giek, grootzeil, rolfok en rolgenua, buitenboordmotor Mercury 9,9 PK

4 slaappleatsen, 2 pitskookvuur, wasbak, watertank, (stoot)kussens,.....

Richtprijs : 3.500 €

Rita Ardeel Tel. 0466/27.84.01

Email : ritaardeel@hotmail.com