



foto: © Ruud Kattenberg



**Zilt zeilt Nacht van Spakenburg - Bijzondere zelfbouwboot - Pinkster
Passaat - Meteo: Zilt's Windcalculator - Hangende Heeren in Oud Hout -
Zilt Gesprek: Ben Hoekendijk - Plus: foto's film en audio!**





Overvol?

Zeilers zijn individualisten. Tenminste, zo zien we ons zelf het liefst. We gaan het water op om vrij te zijn, onze eigen koers te kiezen, ons eigen avontuur te beleven. Voor een plassenzeiler in een Polyvalk geldt dat evengoed als voor de vertrekkers aan de andere kant van de oceaan op zijn stalen Koopmans. Niemand vertelt ons waar we heen moeten, en dat gevoel koesteren we.

Maar de uitwerking van dat gevoel, verbaast dan weer. Ook zonder dwang gaan we kennelijk allemaal graag dezelfde kant op. Tijdens de warme Pinksterdagen was de Waddenzee een populaire bestemming. Het stabiele weer maakte ankeren of droogvallen een logische keuze. Alleen dan ruik je immers de kokkels als de kiel in de modder zakt en hoor je het getij onder je boot glijden en het slib lispelen.

Maar de praktijk bleek een heel andere. Uren voor zonsondergang stroomde het Wad bijna helemaal leeg. Slechts af en toe werd de horizon onderbroken door het silhouet van een tjalk of een eenzame kimkieler, een tikje uit het lood op een verre bank.

De rest van de vakantievloot had zich al ruim voor het bitteruur door de haveningen van Texel, Terschelling en Harlingen gewrongen. Rijen dik, op zoek naar vier



palen en een vrije stekkeraansluiting. Zelfs de grootste passantenhavens van het land barstten uit hun voegen. Nog nooit ging zo vroeg in het seizoen de rode vlag in top. Kennelijk verkiezen we een praatje met de steigerburen dus boven de rust van onze eigen anker.

Zelfs de moderne vertrekkers lijkt zijn ultieme vrijheid anders te definiëren dan een decennium geleden. Ook die zoekt, nadat hij mailend en chattend de oceaan is overgestoken, aan de overkant graag weer het gezelschap van anderen. Het 'alleen met z'n allen-gevoel' veroorzaakt dit jaar zelfs dat het, als tussenstop in onbruik geraakte, eiland Bermuda weer een populaire bestemming is. In de Zilte Wereldkaart (pag. 89) tellen we zelfs niet minder dan tien Nederlandse jachten op het eiland.

Als vrijheid betekent dat we elkaar graag opzoeken, is daar weinig mis mee. Maar anders wordt het als we ons vervolgens beklagen over de steeds toenemende drukte. Laten we elkaar alsjeblieft niet wijsmaken dat het water overvol is. Dat is alleen maar het geval als er ruimtegebrek is in ons hoofd.

de Zilt bemanning

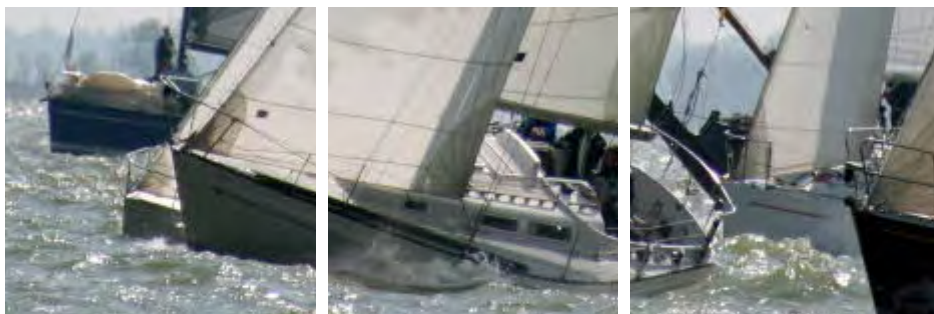




Je uitzicht voor de komende maand werd vastgelegd door Joop Selderbeek. De foto van de botter in het licht van de ondergaande zon werd gemaakt op 26 april tijdens de Kenterschoot race op het Markermeer.

DOWNLOAD





- 2 Overvol?** - Over het 'alleen met z'n allen-gevoel'...
- 4 Download** - Je ziltte scherm voor de komende vier weken.
- 8 Zilt Gesprek** met Ben Hoekendijk.
- 10 Nacht van Spakenburg** - *Zilt* zeilde mee.... 'Trim-trim!'
- 20 Blikvanger** - Het oog wil ook wat....
- 22 'Ik word niet blij van een standaardboot'**
Rob Heijmerink verwerkte eigen ideeën in een wereldschip.
- 26 Strakke Machine** - De nieuwe *Mean Machine* is mooi.
- 28 Hard tegen Hard** - op de Delta Lloyd Regatta.
- 30 Agenda** - Weer of geen weer, er is van alles te doen.
- 32 Snelle leerlingen** - op de Extreme 40.
- 34 'Hé!, Hé!, Héé!'** - Over de ondergang van de *Renate*.
- 44 Liften naar Boston** - De Artemis Transat.



- 46** **Pinkster Passaat** - Op naar het volle Wad...
- 52** **Wolk van vliegen** - Je gelooft je ogen niet!
- 56** **Zilt's Windcalculator** - Bestel hem nu!
- 60** **Y-Toren** - start IJsselmeer Cup.
- 62** **Boekrecensie** - Vissen op een zoete zee.
- 64** **Zilte Zintuigen** - Een gevederde actie...
- 66** **In de Wind** - Vuurschepen, NSR en een cat-kick.
- 76** **Hangende Heeren** - in Oud Hout.
- 82** **Zilte Wereld** - Bui boven Barbuda.
- 86** **Weer en wind** - Zilt's zeilweerbericht.
- 88** **Bemanning**

Z

26/2008



'Elke zeereis is een
sprong in het diepe...'



Als deze Zilt verschijnt heeft zeezeiler/zeilschrijver Ben Hoekendijk net zijn 70ste verjaardag gevierd. Dat was meteen het startschot van alweer een omvangrijke tocht: Ben vertrok afgelopen weekend richting Lofoten en Spitsbergen. Pal voor vertrek had hij even tijd voor een Zilt gesprek.

Over zijn drijfveer...

"Op zee verlang je naar huis en thuis verlang je naar zee. Het is de lokroep van de ruimte. Maar het is ook een avontuur om nieuwe dingen te willen zien. Ik maak de terugtocht alleen; dat is 1700 mijl. Van hier naar Cairo of iets dergelijks..."

Over het opzoeken van de 'grenzen van de beschaving'...

"Op de Faroer kun je puffin eten en ook walvisvlees. De bewoners daar hebben een heel andere kijk op walvissen. Men staat daar veel dichterbij de natuur. Dat bedoel ik met 'aan de rand van de beschaving komen'. Dat doe je ook als je alleen op zee bent."

Over zijn boot...

"Ik heb een Victoire 933 uit 1978. Iets met je boot ondernemen geeft een enorme voldoening."

Over navigeren...

"Ik ga voor het eerst volledig elektronisch navigeren. Tussen die rotsige kust van Noorwegen ben je *pinpoint* aan het navigeren. Het is dan prettig dat je snel kunt zien waar je bent. Die laptop bekijk ik argwanend en ik heb sowieso kaarten aan boord. Die zijn de basis. Plus een geijkt kompas. Ik ben wat dat betreft een ouderwetse zeiler."

Over het verre reisdoel...

"Het nieuwe is leuk; de spanning van de voorbereiding. Elke zeereis is een sprong in het diepe. De ervaring leert: alles kan gebeuren. Dat is het fantastische van zeezeilen."

Klik hier en luister naar
het Zilt-gesprek



Nacht van Spaken

burg

Verbeeld je een haven aan de vooravond van een zeilwedstrijd. Wat zie je tegenwoordig? Platte rompen in felle kleuren, afgehakke boegen, brede spiegels, hoekige kimmén, bossen koolstof masten, laminaatzeilen met Kevlar patroon. Overal stickers aan boorden en gieken. Honderden bedrijfsvlaggen wervend in het want. Koele zeilers in modekleuren achter zonnebrillen; kijk ons professionele bikkels zijn.

Niets van dat alles voor de start van de Nacht van Spakenburg. De haven is goed vol, dat is waar. Maar de vloot bestaat uit dofgeslagen boten, sommige al museaal. De 'Nacht' is een uitstalkast van een halve eeuw zeilsportgeschiedenis. Ik vergaap me onder andere aan een Neptune 22, een Halcyon 28, een Friendship 23, een kistige Westerly, een Varianta, twee Contests uit de tijd dat kajuiten hoger waren dan het boord, een stalen Carena 32, een eenzame Northbeach die dan wel nieuw is, maar de lijnen heeft van een vooroorlogse werkboot. Soms weet ik echt niet wat het is en roep ik: "Meneer, wat is dat voor een boot?"

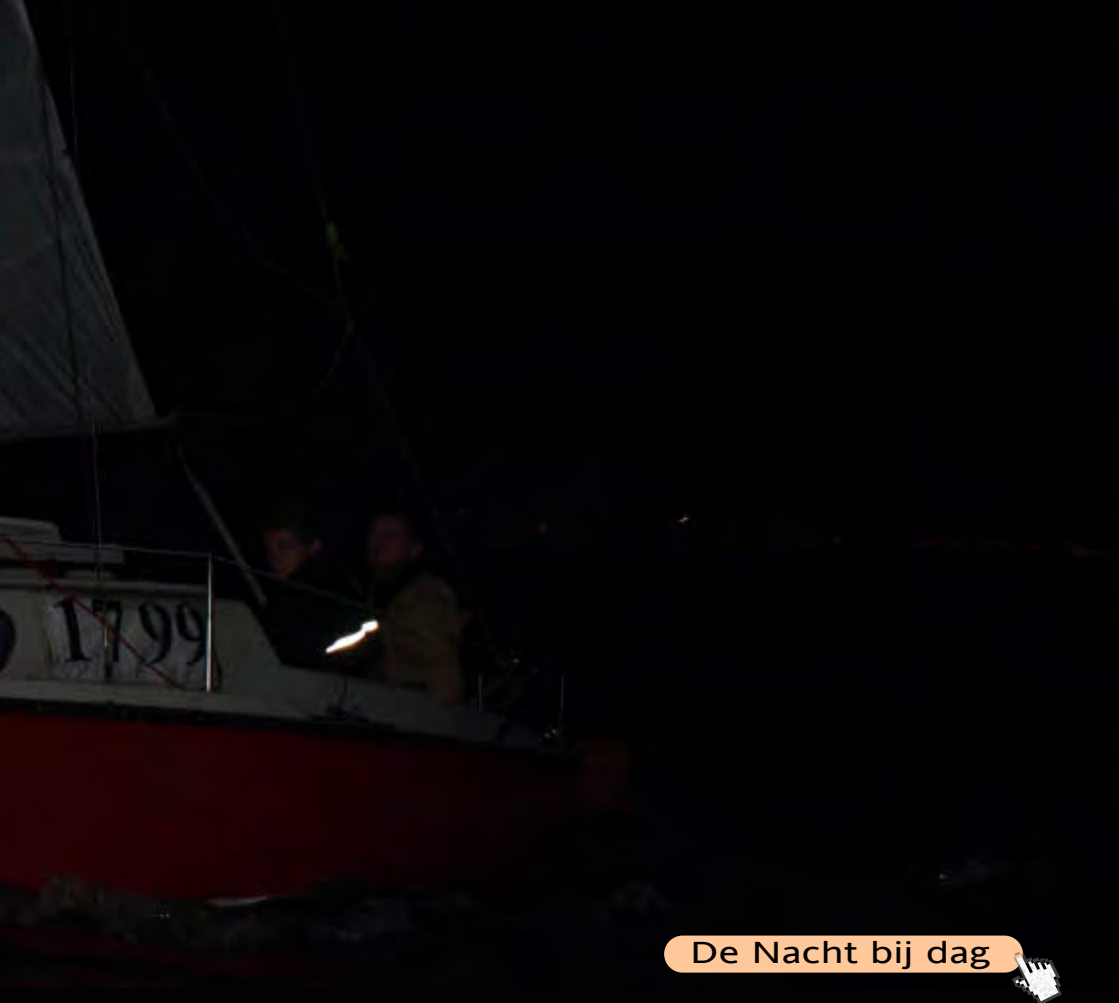
"Een Comet, jongen!"

"Oh."





Natuurlijk heb je de onvermijdelijke Albin Vega's, Waarscheepjes in soorten en maten, een tuiltje Dufours 28 en wat Dehlers uit de tijd dat die nog overhangen en smalle konten hadden. Er doen zo'n 140 boten mee; botters, schouwen en ander rond & plat inclus. De masten zijn van hout of aluminium, beperkt in hoogte door de Stichtse en de Hollandse Brug (H12.5m). Ze staan merendeels dicht bij de midscheeps, zoals van vroegere handicapsystemen de uitkomst was en dragen dus kleine grootzeilen, flinke genua's en een ratjetoe aan originele en zelfgebreide vliegende voorzeilen. Laminaat? Kevlar? Eh, ja toch, een paar gezien. Op die zeegezige Marieholm daar, op een Waarschip Kwarttonner en op een buikig toerjacht dat met dacron ook wel blij zou zijn geweest.



De Nacht bij dag



En de zeilers? De meeste komen uit de regio. Ze zijn niet 'racy', ze dragen alle kleuren van de regenboog, ze zijn van alle leeftijden, strak en met buiken. Tot vlak voor de start veroorzaken ze een opstopping bij de visboer, drinken bier uit plastic glazen in het clubgebouw van de organiserende WVS Eendracht en banjeren ontspannen over de kade, links en rechts zwaaiend en grappend naar vrienden van hier en bekenden van vorig jaar.

Hardcore toerzeilers, zeilt dat echt wedstrijd dan? God nog an toe, jawel. Bij de start ziet het er niet zo uit, maar dat komt doordat het niet waait. Het eerder vertrokken rond & plat drijft net moeizaam over de startlijn als de eerste van de zes SW-klassen al start. *Zilt* raakt met *Ofelia*, een Mariholm 261,





in strijd met de rest van SW-3 (roze linten). Alleen kiest *Zilt* voor de benedenboei, terwijl bij de bovenboei in de luwte van de dijk de meerderheid elkaar smoort in wolken slaphangend dundoek. En zie! *Ofelia* vangt bijna als enige wat luchtverplaatsing en glijdt als een geestverschijning onder alles door naar voren, vlechtend, wijkend, parerend, brutaal onderlangs bij de kleinen, timide bovenlangs bij botters, aken en schouwen. We trimmen bloedfanatiek, plat aan dek, oog op de verklikkers. We roepen 'druk, druk, druk' en 'trim, trim, trim' en hebben grote schik. Bij de Stichtse brug liggen we voor in het veld.

Op het Gooimeer steekt een windje op, noordoost. De spinnaker kan omhoog. Achter en naast ons raakt de horizon dichtgesmeerd met spi's:



De Nacht bij dag

blauw, geel, wijnrood. Nu komen de snellere klassen opzetten, grotere Dehlers, wat Bénéteaus. Van onze eigen SW-3 zitten er slechts drie nog in de buurt. We blijven hangen onder een ouderwets racertje. De enige J24 vaart zich uit de wind onder ons. Iets lager loeven twee Dehlers elkaars spi's in de zandloper. We horen zowaar bij de snellen.

Bij de Hollandse Brug is het bijna donker. Je moet er motoren met 4 knoop en niemand mag er een ander passeren. In rondekaatsend motorgebrul en geel kunstlicht haast de voorhoede zich naar het nachtelijke IJmeer. Dan gaat het ruimwinds naar Pampus, dat aan stuurboord moet blijven. Het waait nu 4 Beaufort. Achter de wolken schijnt de maan. Geruis van jagende schaduwen vermengt zich met gebruis van flinke golven die helemaal komen aanrollen van Lelystad.





Na Pampus loeven we tot hoog aan de wind. Sport-F voor Edam is niet bezeild. We lopen niet. Niet hoog en niet hard. Nu wrekt zich onze onbekendheid met de boot en elkaar. We doen ons best. Cunningham door, gewicht verplaatsen. leioog achteruit, genuaschoot door, overloop vieren. Dat is beter, maar niet genoeg. Anderen varen langzaam van ons weg. Waarom?

Ineens schuift achter ons langs de boeg van een geladen vrachtschip. Shit, niet gezien! 'Tuurlijk, hier loopt de geul van Amsterdam naar de Hollandse Brug. Het binnenschip zet zijn schijnwerper op onze achtervolgers. Een platbodem valt, een jacht houdt koers. Haalt-ie het? Haalt -ie het? Hij haalt het! Pfff.

“Jongens, wedstrijd of geen wedstrijd, blijven uitkijken!”



De Nacht bij dag

De rest van het aandewindse werk blijven we bezig met het tuig. Het gangboord gaat onder water. Rifje? Nee, geen rifje, liever de vlagen bespelen met overloop en schoot. *Ofelia* stuurt met een pink, een wolk van een langkieler. Intussen snoepen we koek, banaan en broodjes kaas en genieten van de talloze rode en groene lichtjes zuidelijk van ons. We wenden onder Marken en gaan over stuurboord dwars door het veld. Water kolkte om mijn zeilbroek. Maar we overzeilen Marken, want we hebben geen idee hoe hoog we zeilen.

Na de EA-2 en de keerboei voor de Gouwzee, vliegen we halve wind terug naar het Paard van Marken. Wacht even, er is iets aan de hand, schepen met zwaailichten zijn er in de weer. Een boot in nood? Jawel, nu kun je in een schijnwerper een scheepje zien. Het driekleurentoplicht rolt waanzinnig. Nu





trekken ze, je ziet het licht hevig schokken als de kiel de keien raakt. Zijn er slachtoffers?

Na Marken gaat de spi er bij. Ik vecht het onwillige zeil aan dek, stoot mijn knie snoeihard aan de voordekkikker, blij ruggelings op het voordek liggen tot ik niet misselijk meer ben. Maar dan is het ook weer genieten. We gaan zo hard, zoveel harder dan andere schimmen, harder dan de donkere omtrekken van een botter die vlakbij als een mammoet over de golven gaat, harder dan... Dan wie eigenlijk? We hebben geen idee meer waar we zitten in het veld.

Na Pampus gaat het schemeren. Op het Gooimeer vechten we geestdriftig de laatste duels uit met een enkele boot uit een hogere SW. Zaterdagochtend half zeven gaat de finishtoeter voor *Ofelia*. Druppelsgewijs komen wat





De Nacht bij dag

deelnemers nu voorbij. Waar is iedereen? Ligt de rest al in Spakenburg? Het begint te regenen. Ineens is de energie weg. We worden stil, zitten bij elkaar in de regen. Een uur later zijn we in Spakenburg. Er ligt nog geen dozijn deelnemers. Bij WSV Eendracht worden voor de vroege binnenkomers de eerste eieren met spek gebakken. Een paar schippers zitten zelfs al aan het bier alsof ze niet zijn weggeweest.

's Avonds bij de prijsuitreiking zitten ze er nog, maar nu met honderd zeilers. Ze overstemmen met hun lachen en geroezemoes de wedstrijdleader, die goedmoedig klassen en prijzen afroept als een afslager kratten vis. Geen winnaar die bij de microfoon iets vertelt over zijn belevenissen. Alles is blijkbaar al onderling besproken en de hele dag herhaald. De verhaallijnen liggen al als een dicht geweven tapijt over het dorp en de regio. Er is gevlamd. Er kan weer een jaar onbekommerd worden getoerd.



Blikvanger

Oog in oog, oogcontact, een oogje in het zeil... Er zijn genoeg woordspelingen te maken bij deze in het oog lopende spinnaker in het TP52-veld. Natuurlijk had topfotograaf Thierry Martinez als ooggetuige ter plaatse, oog voor deze fascinerende blikvanger.







‘Ik word niet
blij van een
standaardboot...’



Van een afstand lijkt de boot zonder kiel zich nauwelijks te onderscheiden van al die zelfbouwprojecten die jarenlang wedijveren met baan, huwelijk en overschatte budgetten. En waarvan alleen de bouwer nog niet weet dat die strijd verloren is. Ook deze grote zilveren romp detoneert al drieënhalf jaar het groen. Toch verschilt de Zeerover op het meest belangrijke detail van heel veel andere goede bedoelingen. De boot is af! Rob Heijmerink bouwde niet alleen een boot die vrijwel elke langeafstandszeiler wil hebben, maar combineerde daarin ook nog eens de ervaring van tienduizenden oceaanmijlen en zijn opvattingen als interieurarchitect.

De stap van zijn traditionele eikenhouten kotter naar een moderne aluminium cruiser lijkt groot. Maar volgens Rob is het meer het gevolg van het voortschrijdend inzicht dat zo onlosmakelijk verbonden is met het traject naar de ideale boot. Twee jaar lang zeilde hij met Annemarie en vier kinderen de *Zeeland* over de Atlantische Oceaan. Wat anderen als de meest fotogenieke boot van de ankerplaats beschouwden, was voor Rob een voortdurende bron van werk en zorg. "Ook over de veiligheid, ja," geeft hij tien jaar na thuiskomst ruiterslijk toe. "Ik zou het nu waarschijnlijk niet meer doen met zo'n boot."



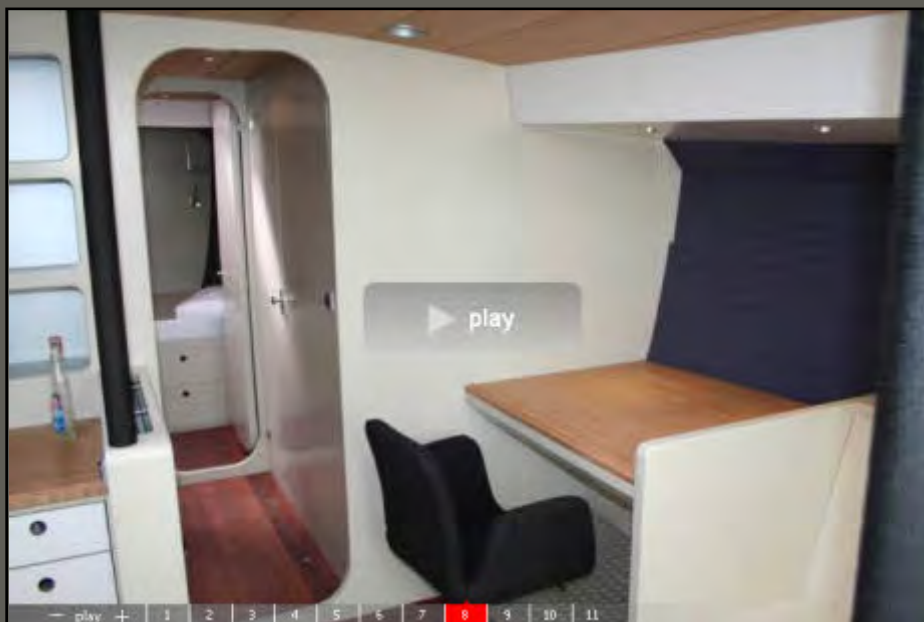
‘De meeste boten zijn heel

Na thuiskomst maakt de *Zeeland* plaats voor eindeloze discussies met zeilvrienden en stapels schetsen, variërend van bekladde bierviltjes tot strak uitgewerkte computertekeningen. Dat die boot niet kant en klaar te koop is, is inmiddels wel duidelijk. “Van standaardboten word ik helemaal niet blij,” weet Rob.

De zoektocht neemt een andere wending als Rob op een Hiswa te Water zomaar een boot tegenkomt die veel van zijn ideeën verenigt. Weliswaar vooral aan de buitenkant en allerminst binnen het budget, maar toch...

Gerard Dijkstra's *Bestevaer 53* leidt tot nieuwe plannen en nieuwe tekeningen. Uiteindelijk wordt de romp besteld. Niet in Turkije of Polen, maar gewoon in Nederland bij K&M. “Met het oog op de kwaliteit en de vrees voor veel buitenlands gezeur...”

Drieënhalf jaar later hebben duizenden uren hard werken en eigenzinnige ideeën een heel bijzondere boot opgeleverd. Een boot die uitnodigt om gezeild te worden naar al even bijzondere bestemmingen. En dat is precies wat de trotse eigenaar van plan is. Luister naar het interview...



armoedig gedetailleerd..'

Klik hier en luister





Strakke Machine

Over TP52 gesproken, dit is de nieuwe *Mean Machine* van Peter de Ridder. Nummer zoveel in de rij *Mean Machine*'s. Een ongelooflijk mooi strak schip. Let bijvoorbeeld op het obstakelvrije dek, geen lijn te bekennen. Al het touwwerk loopt onderdeks naar de kuip en komt aan weerszijde van de opbouw door gaten in de kuip. Voor het ultieme vingertoppengevoel wordt de TP52 met een helmstok en joystick gestuurd... En niet zonder succes, slechts veertien dagen na de tewaterlating schreef het team van Peter de Ridder het eerste toernooi van het Audi Med Cup circuit overtuigend op zijn naam.



Hard tegen Hard



De Nederlandse zeilers oogstten goed op de Delta Lloyd Regatta: een gouden, twee zilveren en een bronzen medaille. Goud in de Yngling voor Renee Groeneveld, Marije Kampen en Brechtje van der Werf. Zilver voor Dorian van Rijsselberge in de RS:X Windsurfer klasse en voor de Tornado-kanonnen Mitch Booth en Pim Nieuwenhuis. Brons voor 470-vrouwen Marcelien de Koning en Lobke Berkhout. Maar op thuis- en trainingswater waren de Oranje-zeilers dat ook wel aan hun stand verplicht. Bovendien ontbrak een aantal landen, waaronder China.

Nu zijn de Medemblikker plakken zijn mooi, maar het draait dit jaar om Qingdao. Vanaf zaterdag 9 augustus zijn daar de olympische zeilwedstrijden. Bondscoach Jaap Zielhuis kijkt met er met vertrouwen naar uit: "Het proces gaat goed en we weten waar we mee bezig zijn," zei hij na afloop van de DLR.



Hard tegen hard gaat het in de Yngling, waar begin juli de tickets worden uitgereikt. Het winnende team van NED 1 schroomde niet om een protest in te dienen tegen de NED 11 van Mandy Mulder...

Zure druiven waren er ook. Surfer Casper Bouman kreeg direct na de finish van de slotrace van de Delta Lloyd Regatta van Topsportcoördinator Hessel Evertse de verzekering dat hij zijn olympische ticket had veilig gesteld. Om nadien op de wal te horen dat de bondsmannen waren uitgegaan van een oud uitslagenlijstje. Gevolg: Bouman moet in Kiel alsnog proberen zijn uitzending veilig te stellen. Een sterk staaltje mentale weerbaarheid trainen. De camera's van Studio Sport legden het genadeloos vast. Pijnlijk.



- 
- 30 mei-1 juni 4 Klassen Loosdrecht, www.kwvl.nl
- 30 mei-1 juni 5e Contest Cup, Medemblik. www.contestyachts.com
- 4-7 juni KWS Schuttevaerrace, IJsselmeer en Wad,
www.schuttevaerrace.nl
- 5-7 juni Visserijdagen Urk, www.visserijdagenurk.nl
- 6-8 juni Friese Havendagen Harlingen,
www.friesehavendagen.nl
- 7 juni Ronde om Texel, open cats. www.roundtexel.com.
- 7-8 juni Randmeer en Vrijheid, Westeinder, St. WZW,
www.stichtingwzw.nl.
- 7-8 juni GP Cup Draken, Enkhuizen, www.knzrv.nl.
- 7-8 juni Demonstratiedagen Rebel, Kortgene www.fun4sail.com
- 8 juni Scherpe jachten, Westeinder, St. WZW,
www.stichtingwzw.nl.
- 8 juni Start Lombardini Marine 1000-mijls Doublehanded
Race. www.shorthanded.nl
- 14 juni Schout & Schepenen race, Krabbenkreek,
www.sensrace.nl

Evenement opgeven? Mail naar agenda@ziltmagazine.nl

- 13-14 juni* Ronde om Noord-Holland, IJsselmeer-Noordzee,
www.ysy.nl
- 14-15 juni* 24 Uurs Veerse Meer. www.jachthavenoranjeplaat.nl.
- 14-15 juni* Markervuur Race, Muiden/Volendam, www.knzrv.nl.
- 14-15 juni* NK Kolibri, Amstelmeer, www.wvamstelmeer.nl
- 14-15 juni* U-2008 jeugd. Alkmaardermeer,
www.alkmaardermeer.nl.
- 14-15 juni* Oud Hout Langweerder Wielen,
www.oudzeilendhout.nl
- 21-22 juni* ONK Flying Junior, Alkmaardermeer, www.nfjo.nl.
- 21-22 juni* Watersportfestival Loosdrecht,
www.watersportfestival.nl
- 21-22 juni* Summer Cup Draken, Enkhuizen, www.knzrv.nl.
- 27 juni-6 juli* SLAM Deltaweek. www.deltaweek.nl.
- 27-29 juni* Havendagen Terneuzen,
www.havendagen-terneuzen.nl



Snelle leerlingen

Hoewel het juridische gekrakeel rond de America's Cup nog altijd niet ten einde is, lijkt wel vast te staan dat de volgende wedstrijdserie in multihulls wordt gevaren. Zowel uitdager *BMW Oracle* als bekerhouder *Alinghi* gebruiken elke gelegenheid om zich te bekwamen in het zeilen met meer dan een romp, waaraan vooral de Franse multihull coryfeeën een leuke bijverdienste hebben.

Dat die inspanningen hun vruchten afwerpen, bleek toen *Alinghi* in een Extreme 40 deelnam aan trainingswedstrijden voor de iShares Cup. Ed Baird en zijn mannen bleken zelfs zulke snelle leerlingen, dat zij alle meer ervaren teams achter zich lieten.



Foto: Sabine Albers / OC Events



‘Hé! Hé! Héééé!’



video

Het ooggetuigeverslag van de ondergang van de Regina

Vader Arnold Brouwer zeilde al op zee met zijn zoons Coen en Stef toen het nog jongetjes waren. Je mag wel spreken van doorgewinterde zeezeilers en ook opstapper Jeroen is niet voor het eerst mee. Toch raken ze met hun Finngulf 391 'Regina' in de nacht van 30 april op 1 mei in aanvaring met een Cypriotisch vrachtschip. Hoe gebeurt zoiets? Thuis in Houten kijkt Coen Piccardt terug op een raadselachtige schipbreuk.



“Het waait die nacht behoorlijk uit het zuidzuidwesten, gemiddeld zo'n 28 knoop. Het zeewater is bitterkoud. We hebben drie riffen gestoken en genua 3 een paar slagen opgerold. De zee is fors maar regelmatig. Het schuitje loopt prima, knikje in de schoot, 8 knoop, het dek net niet onder water. Het zicht is goed. Je ziet alles.


Het gebeurt tegen 02.00 uur, een kleine 40 mijl uit de kust. Ik lig in de achterkajuit, Jeroen in de kajuit. Arnold en Stef zijn aan dek. Dat andere schip is er opeens. Arnold vertelde later: ‘Ik was net gaan staan en had een rondje horizon gedaan. Ik zag wat lichtjes, maar niets wat onze richting opkwam.’

“Opeens zien Arnold en Stef wat aan lij, ongeveer dertig seconden voor de aanvaring. Ze koppelen nog wel de stuurautomaat af, maar weten allebei: Het is te laat. Ze kijken recht tegen een aanstormende boeg aan. Mijn broer schijnt nog met zijn zaklamp in het zeil en naar de brug, maar dat helpt niet. Dan een rotklap, een schok, een zwieper van stuur- naar bakboord, ook de mast knapt naar bakboord overboord, daarna drijft *Regina* helemaal langs de bakboord zijkant van dat schip.”

“Ik slaap niet, daarvoor is het weer te rommelig. Hoor ik ineens geschreeuw van mijn broer: ‘Hé! Hé! Hééé...!’ Een boeg van zeventien meter breed komt uit het donker op hem af. Hij dacht: ‘Nou, dit is het dan.’

Ik denk in mijn kooi: Schiet er iets los? Gaan we per ongeluk overstag? Schampen we een boei? Dan die klap! Als ik mijn ogen dicht doe, hoor ik het nog (*grinnikt ongemakkelijk*). Meteen sprint ik de kooi uit. Er ligt een deur op de grond, overal losse planken, de kaartentafel hangt half los, de natte cel total loss. Dan denk je: Dit is goed mis! Geen paniek, wel een molentje in mijn hoofd: Wat moeten we doen? Ik roep naar buiten wat er allemaal gebroken is. Eigenlijk zinloos. Na twintig seconden stel ik die ene belangrijke vraag: Maken we water? Intussen blijft de binnenverlichting gewoon branden. Ik zoek mijn zeilpak en mijn laarzen, want ik loop op blote voeten en overal ligt gebroken hout met scherpe punten.

Intussen drukken de anderen op de noodknop van de DSC-marifoon, tot mijn broer bedenkt dat de marifoonantenne vijftien meter onder water

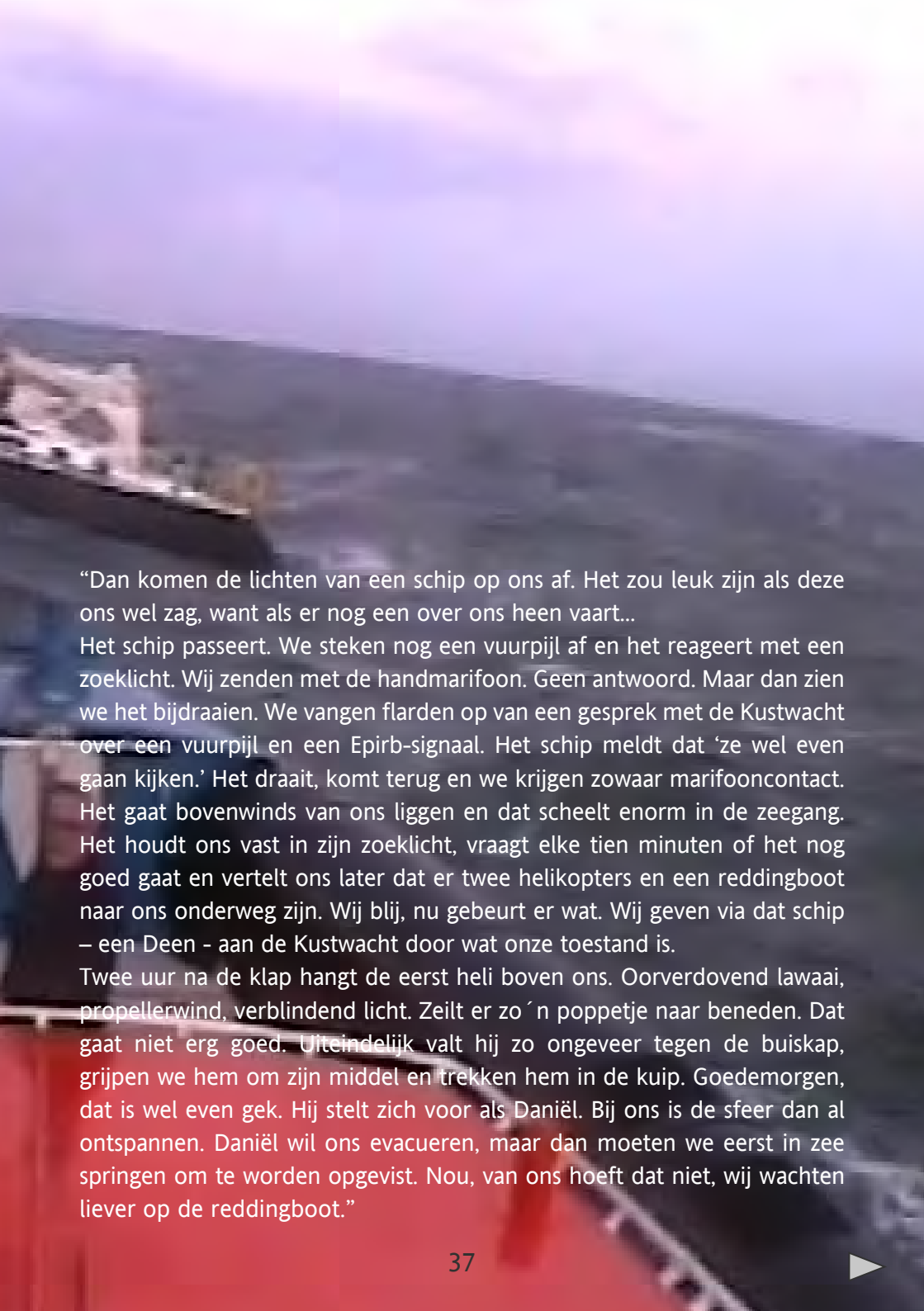


'Oké, die mast moet gekapt, anders beukt hij een gat in de romp...'

hangt. We schieten een paar vuurpijlen af. Ik denk: Nou komt de cavalerie. En die komt niet. Er gebeurt niks. We tuigen de noodantenne op en proberen een Pan-Pan. Niks. We proberen de handmarifoon. Geen reactie. Het voelt heel raar dat je geen antwoord krijgt. We activeren de Epirb, het lampje gaat knipperen, Jeroen houdt hem zo hoog mogelijk in de lucht. Maar je weet niet of iemand wat hoort.“

“Oké, die mast moet gekapt, anders beukt hij een gat in de romp. Ik stap uit de kuip. De reling is weg, dat is vreemd, want die is er mijn hele leven al. Overal een wirwar van touwen. Betonschaar uit de kist. Swiss-army-knive erbij. Brekers over dek doordat de boot zonder mast zulke rukken maakt. Ik snij en knip alles door. Het laatst het voorstag met het rolsysteem. Maar de bek van de betonschaar past niet om het aluminium profiel! Niet door te knippen. Ik ben wel een uur bezig met het voorstag, breek de ijzerzaag, probeer de toggle uit het boegbeslag te slaan maar plet de kop waardoor die niet meer door het gat wil. Kansloos!

Na anderhalf uur geef ik het op. We hebben dan wat rust. Heel veel water maken we niet, we kunnen het met onze twee handpompen bijhouden en er is weinig reden om de boot te verlaten; je gaat immers pas van boord als je omhoog in het vlot moet stappen.”



“Dan komen de lichten van een schip op ons af. Het zou leuk zijn als deze ons wel zag, want als er nog een over ons heen vaart...

Het schip passeert. We steken nog een vuurpijl af en het reageert met een zoeklicht. Wij zenden met de handmarifoon. Geen antwoord. Maar dan zien we het bijdraaien. We vangen flarden op van een gesprek met de Kustwacht over een vuurpijl en een Epirb-signaal. Het schip meldt dat ‘ze wel even gaan kijken.’ Het draait, komt terug en we krijgen zowaar marifooncontact. Het gaat bovenwinds van ons liggen en dat scheelt enorm in de zeegang. Het houdt ons vast in zijn zoeklicht, vraagt elke tien minuten of het nog goed gaat en vertelt ons later dat er twee helikopters en een reddingboot naar ons onderweg zijn. Wij blij, nu gebeurt er wat. Wij geven via dat schip – een Deen - aan de Kustwacht door wat onze toestand is.

Twee uur na de klap hangt de eerst heli boven ons. Oorverdovend lawaai, propellerwind, verblindend licht. Zeilt er zo ´n poppetje naar beneden. Dat gaat niet erg goed. Uiteindelijk valt hij zo ongeveer tegen de buiskap, grijpen we hem om zijn middel en trekken hem in de kuip. Goedemorgen, dat is wel even gek. Hij stelt zich voor als Daniël. Bij ons is de sfeer dan al ontspannen. Daniël wil ons evacueren, maar dan moeten we eerst in zee springen om te worden opgevisd. Nou, van ons hoeft dat niet, wij wachten liever op de reddingboot.”





‘We hebben nú de pomp nodig!’

“Twintig minuten later, rond 05.00 uur komt reddingboot *Koos van Messel* langs. Een stroboscooplampje rolt over de tube bij ons aan boord, hebben we ineens een redder in de kuip en zijn we met z'n zessen (*lacht hartelijk*). Alles oké, iedereen gezond, lek beheersbaar? Ja. Nou, die redder wil ons ook van boord hebben. Wij van ‘ho, ho, ho, we drijven nog en willen het schuitje wel graag mee terug nemen.’ Dat vindt hij prima, maar dan alleen met hem aan boord en wij op de reddingboot. Dus wij op de *Koos van Messel* en een tweede redder op de *Regina*. Eerst de kikvorsman weer naar de heli. Daarop begint de sleepreis naar IJmuiden, met 7 knoop. Na anderhalf uur slepen komt het bericht van de *Regina*: ‘We hebben nú de pomp nodig!’ Ze hebben een breker in de kuip gehad, het water komt harder binnen dan ze met de hand kunnen pompen. We zien de *Regina* zakken. Ineens gaat het hard, een van de redders gebaart ‘dat wordt niks meer.’ In dertig seconden zinkt onze boot met KNRM-pomp en al, totdat ook het puntje in zee verdwijnt. Dat is wel even slikken. Je boot zien zinken is niet leuk. De twee redders proberen de pomp nog te redden, maar springen uiteindelijk in zee. De *Koos van Messel* pikt ze op en haalt nog een MOB-lamp uit zee; niemand hoeft voor niks naar een drenkeling te zoeken.”







“Dat onwaarschijnlijke toeval blijft je bezig houden”

“De vragen die blijven? Natuurlijk de vraag waarom we dat schip aan stuurboord niet zagen. Wij wijken voor beroepsvaart altijd uit, houden altijd alles in de gaten. Misschien was zijn navigatieverlichting niet in orde, misschien was hij niet ankerop gegaan, misschien voer hij eerst parallel en heeft hij plots zijn koers verlegd. Geen idee. Bij de waterpolitie nemen ze het hoog op, ze noemen het daar een misdrijf, omdat hij geen goede uitkijk heeft gehouden en niet op onze noodsignalen reageerde. We vragen ons ook af waarom onze noodantenne niet werkte. En dan het onwaarschijnlijke toeval. Als de sluis van IJmuiden een paar minuten later of eerder de deuren had geopend, als we de fok kort tevoren niet hadden gereefd, zou het niet zijn gebeurd. Die magere 17 meter breedte van zijn boeg over ruim honderd mijl naar Lowestoft, hoe is het mogelijk dat je daar op dat plekje samenkomt? *Two ships heading for the same spot on the water.* Dat blijft je bezig houden.”



Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij

1500 maal per jaar



deckware[®]

by spinlock



More
Marine

**Ontvang een soft loop lifeline met veiligheidsmes
Gratis bij aanschaf van een Spinlock Deckvest in
de maand juni.**

Verkrijgbaar bij onder andere:

- Sailshop
- Maritiem
- Kniest
- Correct
- Tijssen
- Mactack
- Joosten
- Vrolijk
- Dekker
- Landtmeters
- Wittevrongel
- Herni
- Yachting Willemstad

Kijk voor meer info op www.moremarine.nl

DE MOOISTE ZEILFOTO'S

OP WWW.MORELSTUDIO.NL



Morelstudio

Grafische vormgeving & fotografie



Liften naar Boston



Licht weer, gerenommeerde uitvallers en een opmerkelijke redding kenmerkten de zojuist gefinishte *Artemis Transat*. Het weerhield Loïck Peyron er niet van om de afstand tussen het Engelse Plymouth en het Amerikaanse Boston in een nieuwe recordtijd af te leggen. De Fransman had 12 dagen, 11 uur en 45 minuten nodig voor zijn oversteek van de Noord-Atlantische oceaan. Een bijzondere prestatie als je bedenkt, dat Peyron zo'n 700 mijl voor de finish en passent ook nog zijn landgenoot



Vincent Riou moest redden (Video). Riou's splinternieuwe Open 60 had een aanvaring met een haai, die niet alleen de vis maar ook zijn kielophanging het leven kostte. Met een naderende storm vond Riou het risico zijn kiel te verliezen te groot, en verkoos hij een lift naar Boston. Met dat voorval dreigde de komende Vendée Globe een van zijn grootste favorieten te verliezen. Inmiddels is de kreupele boot echter in veiligheid gebracht. Na zijn overwinning lijkt echter vooral Peyron de te kloppen man.



Pinkster Passaat

Wekenlang matige wind, zon en aangename temperaturen zijn zeilcondities die je vooral associeert met de Middellandse Zee of het Caribisch gebied. Maar de afgelopen weken hoefden we helemaal niet ver weg. De dagen rond Koninginnedag en Pinksteren leverden niet alleen een prachtige serie zeildagen op, maar ook bijzondere foto's. Zoals deze van een North Beach 24 die voor de kust onderweg is naar de Wadden. En dat onder passaattuig...





foto: © Manja Thiry



De boot op de vorige pagina's was niet de enige met de Wadden als bestemming. Zowel op Texel (foto) als op Terschelling moest al tijdens de eerste dagen van mei de Rode Vlag worden gehesen, ten teken dat alle ligplaatsen waren vergeven. In de haven van Vlieland was op datzelfde

Code Rood



moment geen jacht te bekennen. Daar wordt nog altijd gewerkt aan de uitbreiding van de jachthaven. (foto boven) Als alles goed gaat, kan de haven van Vlie op 6 juni weer open, maar voorlopig blijft het aantal ligplaatsen beperkt, tot de aannemer later deze zomer definitief het veld heeft geruimd.





Geven en Nemen

Eind april, begin mei konden we een week lang zeilen door slechts twee vakantiedagen op te nemen. Lekker rustig, dachten we nog. We hebben de hele winter in de weekeinden doorgezeild en zijn ongemerkt gewend geraakt aan rust en leegte.

Nu liep het ietsje anders. In de jachthaven van Oudeschild kregen we al een voorproefje van de plots toegenomen drukte en de volstromende havens, maar we vonden er toch nog vrij makkelijk een leuke box. De volgende dag koersten we naar Terschelling over het wantij. Dat blijft telkens weer spannend met een diepgang van 1,70.

Op Terschelling waren we twee dagen getuige van aan- en afvaarperikelen bij wisselende windsterktes. Overigens alle lof voor de havenmeester in zijn RIB die sommige schippers te hulp schoot als het wat moeilijker of riskanter werd.

In een overvolle haven blijft het natuurlijk altijd geven en nemen. De een doet niet moeilijk als er door dit soort omstandigheden in de loop van een dag tientallen mensen over zijn dek naar en van de wal lopen. Zolang die 'passanten' maar niet als piraten over dek stormen natuurlijk. Anders reageert een eigenaar van een 15+ meter jacht die dreigt een groepje van drie langszijliggers los te gooien zodra er een vierde wil aansluiten. Waarschijnlijk de stress van weer de eerste keer op het water na een winter in de loods, vermoed ik, terwijl ik het tafereel van een afstandje gadesla.

Het belooft wat voor de komende zomer...





foto: ©Maarten Boonen

‘Die zwarte wolk...

‘Op de prachtige Pinksterzondag met zon en iets te weinig wind waren we op weg van Vlieland naar Den Helder,’ schrijft Maarten Boonen in de



mail waarvan je het attachment op deze pagina's ziet. Huiver verder op de volgende pagina's....



...was helemaal geen

In verband met de windrichting en -sterkte besloten we het 'lange' rondje via Harlingen - Kornwerderzand (buiten blijven) - Den Helder te nemen, gaat Maarten verder.

Vlakbij Kornwerderzand zagen we, om ongeveer twee uur 's middags, een zwarte rookwolk op zo'n mijl of anderhalf achter ons drijven. We stonden op het punt om de spinnaker te grijpen op ons schip, de *4 Sea-Sons*, een Van de Stadt Rebel uit 1965, toen het aantal vliegen op en rond ons schip verontrustend begon toe te nemen. Na een paar minuten realiseerden we ons dat dit niet normaal, en zeker niet leuk was. We haalden de spi naar beneden, startten de motor en hoopten dat ze zouden verdwijnen.

Dat was helaas niet zo: alles zat vol: zeilen, dek, staand en lopend wand, zeereeling en, voor de volledigheid: wijzelf. Zie de foto hiernaast!

Anderhalf uur later, na vele emmers water en hard werken, stond in krioelende lagen zwarte brij, was de *4 Sea-Sons* weer toonbaar en konden we weer verder varen.

We realiseerden ons toen ook dat de eerdere zwarte rookwolk helemaal geen rook was geweest, maar een nog dichtere wolk vliegen dan de lading die wij over ons heen kregen. Wie daar in gezeten heeft, moet het echt heel slecht hebben gehad. Wij waren allang blij dat het geen muggen, killer-bee's of sprinkhanen waren; dan hadden we waarschijnlijk toch voor zwemmen gekozen!

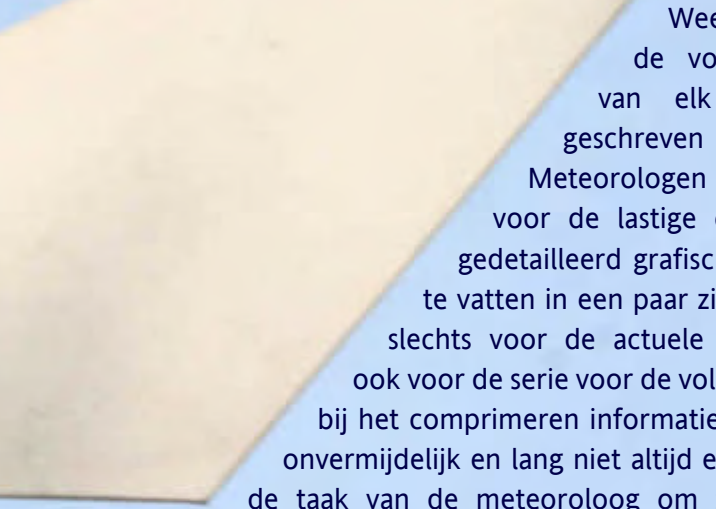
rook!'



De Zilt Windcalculator!

In de vorige editie werd Zilt's Meteo Website te water gelaten. Op de site is een selectie gemaakt van meteoproducten, die vrij op het internet beschikbaar zijn. Op deze plaats belichten we met regelmaat één van die producten. Ditmaal: de weerkaart en de Zilt Windcalculator.





Weerkaarten vormen de voornaamste bron van elk gesproken of geschreven weerbericht. Meteorologen staan dagelijks voor de lastige opgave om zo'n gedetailleerd grafisch product samen te vatten in een paar zinnen. En dat niet slechts voor de actuele weerkaart, maar ook voor de serie voor de volgende dagen. Dat bij het comprimeren informatie verloren gaat, is onvermijdelijk en lang niet altijd erg. Het is immers de taak van de meteoroloog om zo min mogelijk relevante informatie weg te laten. Maar daar wringt nu precies de schoen. Want wat is relevant voor wie? Wat voor de planning van de barbecue of een dagje naar het pretpark onbelangrijk is, kan voor zeilers essentiële informatie zijn.

Ligt dat laag over twee dagen inderdaad boven de Wadden of blijft het misschien 50 mijl zuidelijker hangen? Het antwoord op die voor iedereen aan de wal weinig relevante vraag, kan voor zeilers het verschil tussen een oosten- of een westenwind zijn. Maar zelfs als de verschillen minder extreem zijn, ontbreekt het zeilers die zich alleen op die handige hapklare weerberichten baseren aan inzicht in de systemen die het weer veroorzaken. En daarmee onthouden ze zich elke indicatie van de betrouwbaarheid van de prognoses.

Weerkaarten zijn niet geschreven in een geheimtaal die alleen weerkundigen verstaan. De symbolen zijn universeel en bovendien zijn de meeste redelijk eenvoudig te interpreteren voor iedereen met wat



basiskennis van druksystemen en fronten. Die volstaat zeker als het alleen om het herleiden van windrichting en windsnelheid gaat.

Wind wordt veroorzaakt door het verschil in luchtdruk tussen hoge- en lagedrukgebieden. De luchtdruk wordt in een weerkaart weergegeven met isobaren. Rondlopende lijnen waarop de luchtdruk (vroeger in Millibar en tegenwoordig in hPa, hectoPascal) gelijk is. Als we weten dat de lucht om een hoog met de klok mee draait, en om een laag in tegengestelde richting, kunnen we aan de isobaren vrijwel direct de windrichting aflezen. De wind staat immers vrijwel evenwijdig aan de richting van de isobaar.

Het bepalen van de windsnelheid is lastiger. Afhankelijk van de instantie die de weerkaart uitgeeft, worden de isobaren om de 4 of om de 5 hPa ingetekend. Hoe dichter de isobaren op elkaar staan, hoe groter de drukverschillen, hoe hoger de windsnelheid. Complicerend is, dat niet alleen de afstand, maar dat ook de geografische breedte een rol speelt. Er zijn verschillende manieren om de isobarenafstand te vertalen in windsnelheid zonder in ingewikkelde formules te belanden. Voor de kaarten van Bracknell, waar we in het *Zilt* weerbericht gebruik van maken, kun je daar de grafiek linksboven in de kaart voor gebruiken. De bedoeling is dat je de isobarenafstand op de gewenste positie afzet op de juiste breedtegraad van het schaalteje. Iedereen die dat wel eens geprobeerd heeft, weet dat die methode nogal grof is en bovendien lastig toe te passen op het computerscherm van een schommelende boot.

Het is de reden dat we onze eigen *Zilt Windcalculator* hebben gemaakt. Een volledig bruikbaar exemplaar voor kaarten met 4 hPa isobarenafstand (Bracknell) vind je hiernaast. Hoe je hem gebruikt leggen we uit in een korte video.

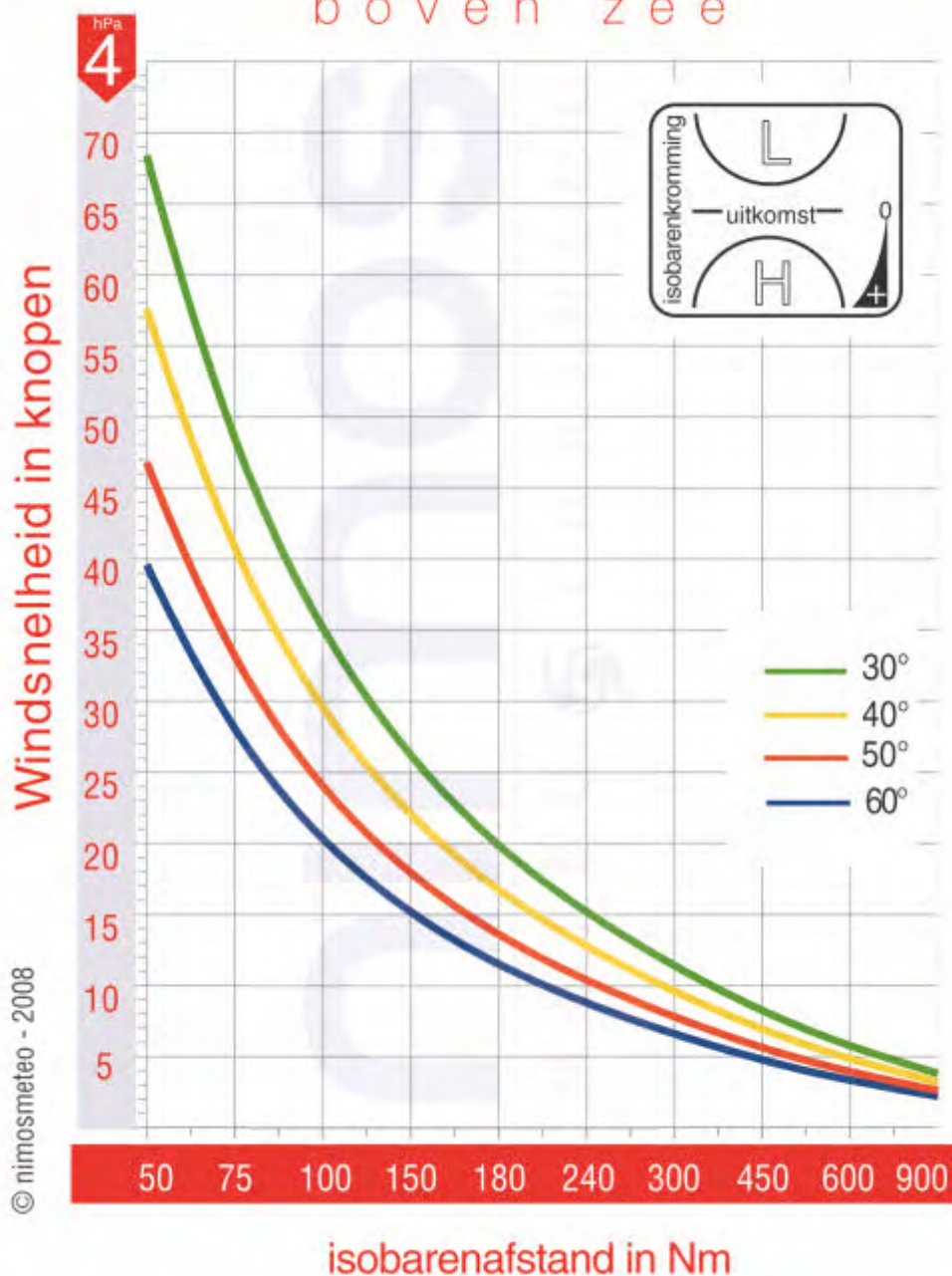


De Windcalculator is er ook in een geplastificeerde versie met op de andere kant een grafiek voor 5 hPa kaarten, bijvoorbeeld die door de Duitse Weerdienst worden gebruikt.

Je kunt de *Zilt Windcalculator* voor 6 euro [online bestellen](#)

windcalculator

b o v e n z e e



© nimosmeteo - 2008



A photograph of two sailboats racing on a body of water. The sailboats have large, light-colored sails. Several crew members are visible on the decks, wearing sailing gear like life jackets and helmets. The water is choppy with whitecaps. The sky is clear and blue.

IJsselmeer Cup van start met Y-toren Race

Vier verenigingen rondom het Marker- en IJsselmeer werken vanaf dit jaar samen. Het streven is om tot grotere wedstrijdelden te komen. ZV het Y, WSV Hoorn, WSV Westergo en de KNZRV hebben een nieuwe cup in het leven geroepen: de IJsselmeer Cup 2008. Eind april werd de eerste wedstrijd in deze serie verzeild, de



KLIK HIER



foto: ©Ruud Kattenberg

Y-toren Race bij Durgendam. Verder maken de Flevo Race bij Enkhuizen, de Zuiderzeeweek bij Hoorn en de Oktober Races bij Hindelopen deel uit van deze reeks. De strijd voor de IJsselmeer Cup 2008 staat open voor zeilers uit de ORC 1, 2, 3, 4 en 5, eenheidsklassen en bij voldoende deelname ook voor IRC gemeten boten.



Vissen op een zoete zee



Toen in 1932 de Afsluitdijk werd gesloten, veranderde het leven van de voormalige Zuiderzeevissers dramatisch. Sindsdien heeft de IJsselmeervisserij vele veranderingen gekend, van zout naar zoet water, van zeil naar diesel, van overvloed naar schaarste en in verband daarmee de ene sanering na de andere. Tot ver in de jaren tachtig vormden IJsselmeerkotters voor zeilers een vertrouwd beeld op het water en in havens. Tegenwoordig houdt nog maar een goed dozijn visserijbedrijven rond het IJsselmeer het hoofd boven water. De IJsselmeervisser wordt

een zeldzaamheid. Jammer voor zeilers die hechten aan de rijkdom van een multifunctioneel vaargebied.

Gees R. Gmelich-van Hemert, telg uit een Fries vissersgeslacht, gevoed door haar wortels in de recente geschiedenis van de Zuiderzee/IJsselmeervisserij, besloot er een boek over te schrijven. Het is een stevig, degelijk en doorwrocht werk geworden, 350 pagina's beschrijvingen, portretten en interviews met index en fotoverantwoording. Dit boek was hoognodig als vervolg op 'nostalgischer' werk over de visserij onder zeil, zoals dat van Peter Dorleijn. Het behandelt weliswaar ook de periode kort voor de Afsluitdijk, maar concentreert zich toch vooral op de gemotoriseerde en naoorlogse visserij tot nu toe. Elke IJsselmeerhaven heeft een eigen hoofdstuk, per plaats komen volhardende vissers uitgebreid aan het woord over hun verleden, de visserijtechnische en sociaal-economische kanten van hun bedrijf en hun motivatie om te stoppen of ondanks alles door te gaan. Gmelich is volledig en sluit af met een algemeen hoofdstuk over de driehoek visserij, natuurbeheer en overheid, waarin bestuurders en onderzoekers hun kijk geven op de laatste en toekomstige ontwikkelingen. Het is een plezier dit werk in de hand te houden en door te bladeren nog voor je een letter gelezen hebt.

Michiel Scholtes

Uitgeverij Hollandia, ISBN 9789064104442 Prijs 29,50 euro.



YachtTronics
Elektronica & Multimedia aan boord

ENJOY SAILING

ZEILJACHTVERHUUR - LEMMER



Olav Cox

Zeiljachtexpertise

Het hele vaarseizoen
online?

Tot 1 juli 2008 25% korting op
een halfjaarabonnement.

hotspots  kpn sluit je aan



SHIPTRON

Marine Communication Specialists

Wifistick

IN de boot
toegang tot
WiFi hotspots



importeur van:

4-Force
YACHTS



FUN4SAIL
sailing to the limit

OCEANPEOPLE



Nieuw vaarwater met je eigen jacht?
Met OCEANPEOPLE kom je verder!



Hoe ruikt de zee? Hoe voelt een storm? Hoe klinkt een windstilte? Zelfs in onze multimediale wereld zijn er nog talloze schijnbaar onmogelijk te beantwoorden vragen. Maar dat weerhoudt ons er niet van naar antwoorden op zoek te gaan. Zintuigen in twee dimensies...



Passant

Heel even dacht dit sterntje een geschikte landingsplaats gevonden te hebben aan boord. Maar ongedurig als hij is, vertrok de vogel alweer snel. Saskia van der Sluis, maat op de chartertjalk *Noordfries* en tevens fotografe, was snel genoeg om de gevederde actie vast te leggen.



North Sea Regatta

Veel zon, weinig wind

Zon zat tijdens de ABN Amro North Sea Regatta, maar de wind was niet altijd optimaal (zie foto); zwak tot matig en vooral draaiërig. De gennaker kon zomaar bak komen te staan... Gelukkig zette de wind af en toe wel lekker door. In de IRC 1 won de *Eclectic* van Koen Lockefeer door de beste overalprestatie in de offshores en inshores. Het ging niet vanzelf.

"Het niveau is hier zo hoog dat je niet zomaar kunt komen en winnen," zo verklaarde Lockefeer, "je moet alles *tunen*." Hij had niets aan het toeval overgelaten en zijn *Eclectic* onder meer van een nieuwe kiel voorzien. In de IRC2 zegevierde de *Rosetta from the Rocks* van Radboud Crul. De *Moshulu* van Hans-Albert de Graaf eindigde bovenaan in het ORC 2-klassement. *Geintje* van Frits van Dijk won de ORC 3 en *Celestine* van Van der Hout de ORC 4/5.

Kijk voor de volledige uitslagen op www.nsr.nl



KLIK HIER



Symposium Veiligheid door communicatie

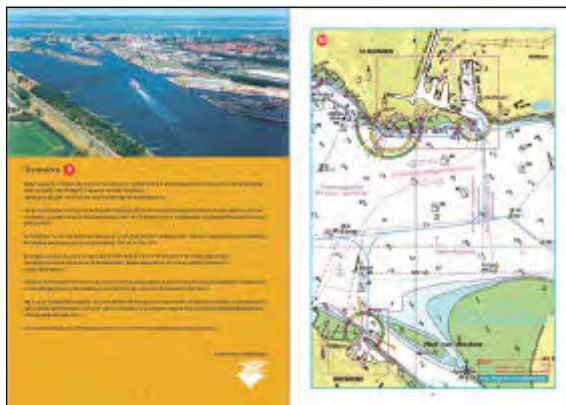
Vergroot alle communicatieapparatuur aan boord de veiligheid van zeiljachten? Deze vraag staat centraal op het symposium tijdens de komende natte Hiswa. Toepasselijk getiteld: Veiligheid door communicatie: radar-AIS-VHF.



Sprekers zijn:

- Wim van de Heijden, over de mogelijkheden en de onmogelijkheden van AIS.
 - Egenolf van Stein Callenfels, ervaren zeezeiler, over zijn ervaringen vanuit de kuip met een AIS-B transponder, de elektronische kaart, radar, radartransponders en communicatie met de beroepsvaart.
 - Kees Koning van de Kustwacht, over de betekenis van het AIS-netwerk op de Noordzee en de verhouding tussen jachten en zeeschepen.
 - Leon Bart, ex-loods en gezagvoerder, bekijkt de jachten vanaf de brug van een groot schip en vertelt hoe de communicatie moet verlopen.
 - Harry de Jong van Correct Marine, zeezeiler, laat video-opnames zien van scheepvaart op de radar en AIS-plotter en vertelt over zijn ervaringen.
- Het symposium is op vrijdag 4 september, 13.00 uur in Seaport Beach IJmuiden. Prijs: 30 euro, inclusief toegang Hiswa te Water. Inschrijven voor 15 augustus op www.navnin.nl.

Knooppuntenboekjes



Een aantal grote water-organisaties heeft vorig jaar het convenant *Varen doe je samen!* gesloten. Voorlichting en bewustwording zijn de eerste speerpunten. Er zijn vijf boekjes uitgebracht, waarin de belangrijke vaarwegknooppunten en de aanbevolen vaarroutes

staan beschreven. Handige geheugensteunen met prima kaartjes. De Stichting Recreatietoervaart Nederland (SRN) verzorgt de projectorganisatie. Op www.varendoejesamen.nl staat meer informatie en download je de handige boekjes op de *Zilt*-manier.



Richard Vooren overleden

Op 27 mei overleed Richard Dirk Vooren, 64 jaar oud. Richard is in de zeilwereld vooral bekend als auteur van heldere cursusboeken als *Leidraad voor Kajuitjachtzeilers*, *Leidraad voor het Vaarbewijs* en *Leidraad voor Marifonie*. Verder was hij een succesvol zeilschoolhouder en cursusleider. Na een loopbaan bij de Marine en in de jeugdzorg begon

hij in 1975 samen met zijn vrouw in Muiderberg een zeilschool. Hij verplaatste de zeilschool naar Naarden en initieerde de CWO-lijn kajuitbootzeilen. Honderden hebben bij hem de fijne kneepjes van het zeilen met kajuitjachten geleerd. Velen heeft hij als instructeur bijgestaan tijdens tochten naar Scandinavië, Engeland en Spanje. Twee keer zeilde hij de Atlantische Oceaan over. Wie hem kende, zal zijn kundigheid, zijn humor en menselijkheid missen. *Zilt* wenst zijn nabestaanden veel sterkte.



Flitsende Vuurschepen



Foto: © Roland van der Hoek

De Vuurschepen Race vormde traditioneel het begin van de North Sea Regatta. Line honours van de, voor de verandering eens geheel bezeilde wedstrijd, pakte de *Pleomax*. Harm Prins en zijn team realiseerden zelfs een nieuwe recordtijd door in 10 uur 29 te finishen. In de IRC 2 ging de strijd tussen de *FRD-Xperience* van John van der Starre en de *Rosetta from the Rocks* (foto) die zijn titel moest verdedigen. Radboud Crul van de *Rosetta*.



Race



"We hebben de hele nacht naast Van der Starre gelegen. Helaas moesten we hem vlak voor de finish toch voor laten gaan. Ook omdat we een boot voorrang moesten verlenen bij de shipping lane." Toch kijkt hij tevreden terug op de Vuurschepenrace: "Het was een heel bijzondere race. Spectaculair en spannend omdat we zo dicht bij elkaar lagen. Dat is ontzettend leuk om mee te maken."





Cat-kick

Hoe maak je een nieuwe jonge groep enthousiast voor zeilen? Dat was de opgave die de organisatie van de Catamaran Opstapdagen zich had gesteld. Geholpen door het gunstige weer trok het evenement op 24 en 25 mei een groot aantal nieuwe zeilers, van wie sommigen nog nooit in een boot hadden gezeten. Ze raakten al snel vertrouwd en scheerden over het vlakke water bij Muiderzand. De oostenwind zorgde voor hoge snelheden zonder extreme golfslag. Ideale omstandigheden om kennis te maken met catamaranzeilen. Het lukte menigeen om om de boten op een drijver te trekken (zie foto), wat zowel de zeilers als de toeschouwers een extra cat-kick gaf.

De Catamaran Opstapdagen krijgen volgend jaar zeker een vervolg.



Eendracht wacht opknapbeurt

De tekeningen voor een viermast-*Eendracht* liggen klaar. Een viermaster zou een logische volgende stap kunnen zijn, vindt *Eendracht*-directeur Tom Petersen (foto). Immers, de eerste was een tweemaster, de huidige is een driemastschoener. Toch blijft het ontwerp voorlopig op de plank liggen. Te duur. Een nieuw schip is een van de mogelijkheden die het



foto: © Laurens van Zijp

Eendracht-bestuur

heeft onderzocht om de koers naar de toekomst te bepalen. Een andere optie was het verlengen van het bestaande schip."Maar dan ben je minstens negen maanden uit de vaart," aldus Petersen, "dus dan loop je inkomsten mis en het

kost je marktaandeel." Daarom is gekozen voor de meest efficiënte oplossing, een grondige opknapbeurt. Die staat gepland voor januari en februari 2009; het zeilschip is dan twintig jaar oud.

Om de *Eendracht* gezond in de vaart te houden wil directeur Petersen ook sponsors aantrekken. Nieuw is het initiatief om donateurs te werven; sinds april kan iedereen met het *Eendracht*-gevoel voor minimaal 2,50 euro per maand 'Vriend van de Eendracht' worden. In ruil daarvoor krijgt een donateur twee keer per jaar het *Eendracht* Magazine en een pas waarmee hij kan meedoen aan evenementen, dagtochten en reizen.

Van oudsher heeft de stichting Het Zeilend Zeeschip als doel jongeren in contact te brengen met de zee en het zeezeilen. Dat doel staat nog steeds, maar de veranderde wereld vraagt om nieuwe strategieën. Zo zeilt de *Eendracht* in de winter in de Caribbë vooral met ouderen, een doelgroep met tijd en geld. Deze zomer staan wel jongerenreizen op het programma, onder andere in de Tall Ship races en Sail Den Helder.

Ga voor meer informatie naar: www.eendracht.nl.

De non-jetsettersfairrr

Een gemoedelijke boel. Zo valt de open botenshow te omschrijven die WV De Koenen hield ter gelegenheid van het 75-jarig bestaan. In de loods presenteerden eenheidsklassen zich en er lagen ook boten in het water waarin belangstellenden konden proefvaren. Het had wel iets van een reunie met veel 'heehallo-jij-ook-hier?!' Maar er stapten ook genoeg ouders met nieuwsgierige kinderen binnen en dat is natuurlijk hoopvol voor de zeiltoekomst. Een prettig kleinschalig evenement, gelukkig zonder 'jetsetterfair', dat weer de aandacht op de open boten-zeilerij vestigde.



foto: © Floris Wijnbergh

Scherpe knikken

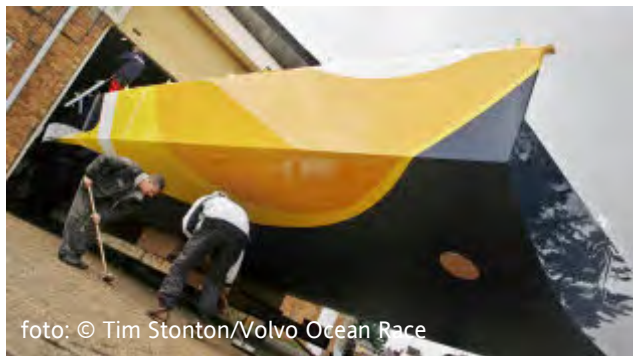


foto: © Tim Stonton/Volvo Ocean Race

In oktober staat de volgende Volvo Ocean Race alweer op het programma. Of het evenement met 5 teams en 7 boten de ambities van de organisatoren waarmaakt, zal nog moeten blijken. Dat

de race opnieuw heel bijzondere boten op het water brengt staat echter vast. Deze week werd de VOR 70 van *Team Russia* te water gelaten. Het ontwerp van Rob Humphreys heeft zulke scherpe knikken dat de beide oude ABN Amro boten haast vloeiende S-spanten lijken.



Hangende Heeren

'Gouwe Ouwe'. Onder deze kernachtige titel zeilde een aantal houten eenheidsklassen begin mei de seizoenopener. Op de Kralingse Plas, ` altijd lastig met veel winddraaiingen, bij wsv Rotterdam. Aan de start van de 27ste editie kwamen de Twaalfvoetsjol, Zestienkwadraat, Olympiajol, Regenboog, Sharpie en de Valk, een vloot van zo'n zeventig boten met een torenhoog gehalte strakke lak. Fotograaf Laurens Morel registreerde veel 'Hangende Heeren', doorgewinterde zeilers met en voorliefde voor een mooie houtnerf en schuurpapier korrel 800.



Het mooie van zeilen is: je kunt alle kanten op. Letterlijk. De een zoekt uithoeken van de wereld, de ander valt het liefst droog met een platbodem. En dan is er nog een regiment verstokte plassenzeilers. Zij doen niets liever dan wedstrijden zeilen in heerlijk houten eenheidsklassen. Zoals de Regenboog, uit 1917, kan je nagaan. Een ontwerp van G. de Vries Lentsch die er een prijsvraag mee won. Elke boot zou een andere kleur krijgen, zo was het ambitieuze plan. Vandaar de



naam: Regenboog. Een zware houten bak, die Boog, met een lel van een grootzeil: 28 m2, aan een gaffel, zie dat maar eens strak te trimmen. Met een genua van 12,1 en een spi van 30 m2 sleurt een vloot Bogen-op-snelheid bijkans de plas leeg. Je zeilt 'm met drie man. En o ja, de klasse heeft een koninklijk tintje, want Willem-Alexander bezit er ook een. En daar zijn ze maar wat trots op binnen de Regenboogklasse.





De Olympia-jol, kortweg O-jol, is een voormalige houten olympische klasse die op de Spelen van 1936 debuteerde. En het was onze landgenoot Daan Kagchelland die toen in Kiel het olympische zeilgoud in deze boot veroverde. Behalve Stephan van den Berg is dat nadien geen enkele Nederlandse zeiler meer gelukt. De O-jol is in ons land nog altijd zeer in



trek, want de boot is met zijn tijd meegegaan. Er worden voortdurend nieuwe schepen gebouwd, tegenwoordig in polyester. De 5 meter lange en 1,66 meter brede eenmansboot voert 10,5 m² zeil. Mast en giek zijn van aluminium en het tuig is uitstekend te trimmen. De O-jol zeilt als een tierelier.





Nog een voormalige olympische klasse: de Twaalfvoetsjol.
Het ontwerp stamt uit 1914(!) en behoort met de A-klasse en de Star tot de oudste eenheidsklassen. Met zijn overnaadse romp, die natuurlijk blank gelakt hoort te zijn, steelt de jol nog altijd de harten van *shiplovers*.



Het spriettuig meet ruim 9 m2 en daarmee is de jol niet eens de makkelijkste boot om te zeilen. Je zeilt 'm solo of -in zwaardere condities- met z'n tweeën. 'Karaktervol' zo is-ie te omschrijven. De boot gaat al lang mee. En dat geldt ook voor heel veel jollenzeilers...





Bui boven Barbuda

In *Zilt* nummer 15 zagen we de *Zee van Tijd* nog voor de kust van Portugal, nu is het einde van het Rondje Atlantic al weer in zicht. Kort voor hun tweede Atlantische oversteek was deze ankerplaats bij Barbuda (boven Antigua) het decor waarin Marein en Marinda van der Torn en hun twee jonge dochters zich voorbereiden op de volgende etappe.



Onverwacht hoogtepunt

Begin mei is het druk in de noordoosthoek van het Caribisch gebied. Veel Nederlandse zeilers zijn bezig met de voorbereidingen op de Atlantische oversteek. De meeste boten vertrekken van Antigua of Sint Maarten voor de trip richting de Azoren. Maar weinig zeilers van die terugkerende vloot doen het ten noorden van Antigua gelegen Barbuda aan.

Het is Marien van de *Zee van Tijd* een raadsel waarom niet meer boten dit eiland een onderdeel van de reis maken. Marein: “Barbuda lijkt eigenlijk wel een beetje op Isla Graciosa, maar dan op z'n Caribisch: een kleine hechte vissersgemeenschap op een dor, maar schitterend eiland zonder verharde wegen. Met een vissersbootje van een *local* bezoeken we de fregatvogelkolonie in het mangrovebos en we klimmen door de grotten aan de *windward* zijde van het eiland.”



De *Zee van Tijd* ligt voor anker bij het spierwitte strand van Eleven Mile Beach. Een van de weinige andere boten daar is de Nederlandse *Fulmaris*, waar ook een peuter aan boord is.

Op hun laatste dag bij Barbuda barbecuen de twee Nederlandse vertrekkersgezinnen gezamenlijk op dit eindeloze en lege strand. Onverwacht wordt onbekend Barbuda een van de hoogtepunten in de reis van de *Zee van Tijd*. Het eiland verdient een hogere plaats op het lijstje van te bezoeken plaatsen tijdens een rondje Carieb.

Zoom in op een desolate ankerplek in Patagonië of een tropische baai in de Pacific en zie welke boten daar in een droomdecor liggen. Of tik de naam in van de boot die vorig jaar nog naast je in de marina lag en nu onderweg is naar de zon. Met een muisklik ga je door naar de website van de wereldzeiler om de laatste logboekbijdragen te lezen en de jaloersmakende foto's te zien.

Google Earth

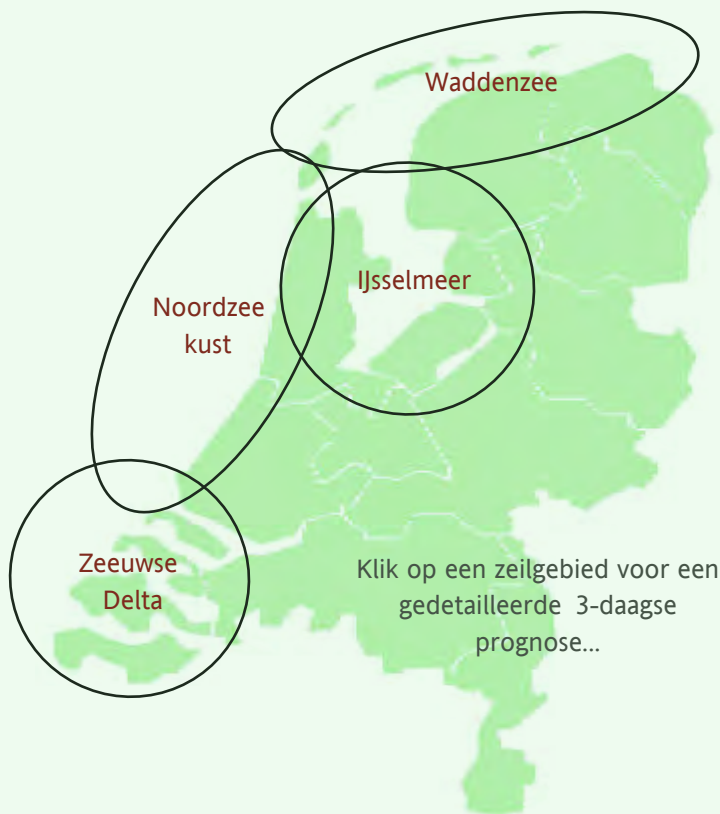
In *Zilte Wereld* is slechts ruimte voor een deel van de wereldkaart. Door op de punaise in de kaart te klikken open je alle posities in Google Earth. Staat Google Earth nog niet op je computer, dan kun je het gratis [downloaden](#).

Geef je positie door

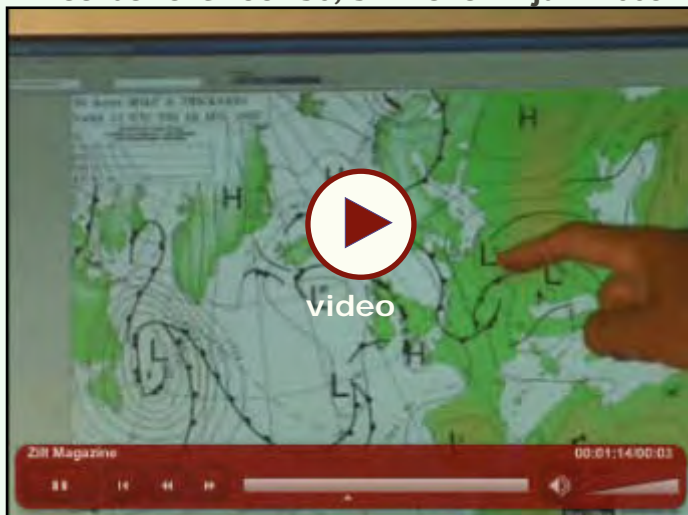
Alle zeilers die Nederland voor een jaar of langer achter zich laten kunnen een plek krijgen op de Zilte Wereldkaart. Mail daarvoor je positie naar ziltewereld@ziltmagazine.com. In de pop-up bij de positie is ook plaats voor een of twee korte zinnen over jezelf, je boot of de plek waar je bent. Een link naar je eigen website past daar ook in. De positie en begeleidende tekst veranderen elke maand.



Wekelijks vertelt Zilt huismeteoroloog Henk Huizinga hoe het zeilweer voor het komende weekend wordt. Kijk en luister naar zijn verhaal en klik daarna op je eigen vaarwater in de kaart hieronder.



Weerbericht voor 30, 31 mei en 1 juni 2008



Zwakke wind en veel bewolking

Dat een depressie niet altijd een puist wind bij zich heeft, bewijzen de afgelopen dagen. Dit weekend wordt de regio nog steeds door lagedruk bepaald en dit betekent veel bewolking en grote kans op neerslag. Doordat de exacte positie van de ondiepe kern uiteindelijk zomaar 100 mijl kan verschillen met de prognose, kan de windrichting ook iets anders uitpakken.

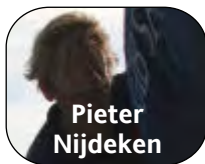
Vrijdagmiddag +36: het sturende laag bevindt zich ten noorden van de Alpen en een front met regen deelt ons land in tweeën. In de zuidwestelijke helft komt de wind met 5-10 knopen uit het westen en de noordoostelijke helft staat een knoop of 5 uit een oostelijke richting.

Zaterdagmiddag +60: het front zwabbert nog over ons land en het laag is dichterbij gekropen. Daar komt de wind uit met 5-10 knopen het noorden.

Zondagmiddag +60: het laag wordt niet meer aangegeven, maar de laagste druk ligt in de Duitse Bocht. De wind is zwak en komt uit uiteenlopende richtingen. Na het weekend blijft de atmosfeer onstabiel en kunnen er zo nu en dan buien vallen.



De bemanning van *Zilt Magazine* bestaat uit:



Aan de kajuitafel

Onze manier van werken is even onconventioneel als *Zilt* zelf. Verwacht ons daarom niet in een spectaculair kantoor. We zijn het liefst aan boord, op het water of onderweg naar een goed verhaal.

De redactievergadering houden we aan wisselende kajuit- en keukentafels en verder zijn we uitgerust met e-mail, chat en Skype.

De beste manier om ons te bereiken, is een e-mail te sturen aan: redactie@ziltmagazine.nl

De inhoud van *Zilt Magazine* mag op geen enkele wijze worden overgenomen zonder schriftelijke toestemming van de makers. De uitgever kan niet aansprakelijk worden gesteld voor fouten in deze publicatie.

Zilt Zoekt Zeilers

Abonneer je nu en ontvang gratis:

- elke week het zeilersweerbericht
- elke maand Zilt Magazine

Surf naar www.ziltmagazine.nl
en vul je e-mailadres in

of klik hier om Zilt naar een zeilvriend te sturen