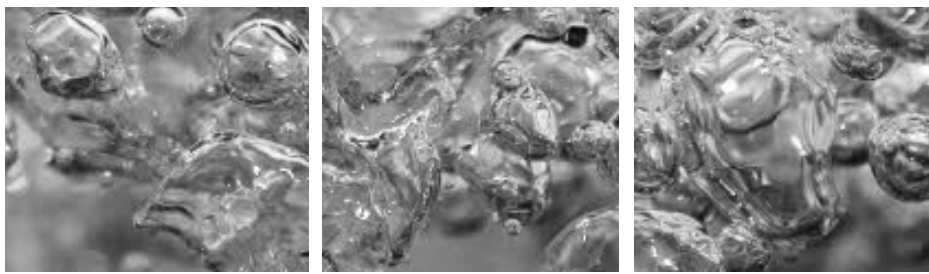




foto: © Huang Jian/Volvo Ocean Race

**Volvo Ocean Race: nieuwe richting --- Zeilers kiezen hun droomboot ---  
Saamhorigheid op drie vierkante meter --- AIS is groot geworden ---  
Logboek van de 24-Uurs --- Hang je camera aan een vlieger! ---**





## Blauw Hart

Op 9 september was het symposium 'Het Blauwe Hart van Nederland' in Amsterdam. De derde bijeenkomst van een serie, georganiseerd door de Stichting Verantwoord Beheer IJsselmeer. Aanwezig waren alle belanghebbende natuurorganisaties, waterwetenschappers, de aannemers en projectontwikkelaars en 'de politiek'. Rede van het symposium? De ecologische verloederding van en de hap-snap besluitvorming rond het IJsselmeergebied. Doel van het symposium? Een gezamenlijk advies formuleren aan de overheid, die met een Beleidsnota IJsselmeergebied komt.

De bijeenkomst was in meerdere opzichten gedenkwaardig. Partijen die elkaar decennia te vuur en te zwaard bestreden over de Markerwaard, IJburg, Almeerse ambities en andere watervijandige plannen, zaten schijnbaar broederlijk op het podium en putten zich uit in het benoemen van gedeelde belangen, niet te missen kansen en de voordelen van geven en nemen. Tot elkaar veroordeeld, kwamen ze tot twee uitgangspunten:

- 1) Stop de juridische oorlog tussen bouwlustigen en natuurbeschermers die leidt tot bestuurlijke verlamming en een integrale aanpak frustreert.
- 2) Aanvaard een opdeling van het gebied in plekken die bouwers mogen volbouwen en stroken waar de natuur voorrang krijgt. Een doorbraak.



Toch klonk door alles heen een schrille toon. De oude helden van de behoudsvereniging wilden niet sterven voor ze hun achterban en hun vijanden in elkaars armen hadden gedreven. Het moest uit zijn met radicale 'not in my backyard' standpunten. Ze slaagden, maar het vertrouwen tussen de partijen leek verre van compleet. Zo hoorde de zaal Elco Brinkman (Bouwend Nederland) versluierd dreigen met verdere verloedering van het hele gebied als een deel ervan niet werd overgeleverd aan zijn betonlobby. Fred Wouters (vogelbescherming) eiste daarentegen in ruil voor gezamenlijk optrekken absolute garanties voor de overleving van trekvogels die van een 'natuurlijk' IJsselmeer afhankelijk zijn. Andries Greiner (Toekomstagenda Markermeer-IJmeer) vond dat Almere best naar de landzijde zou kunnen uitbreiden. In de zaal stelden actievoerders uit het gebied rond het IJ-meer verbijsterd vast dat in het uit te brengen advies verstedelijking van hun gebied geen discussiepunt meer is. Dat zij hun achterhoedegevecht voor een natuurlijk open IJmeer wel moeten verliezen. Geofferd in ruil voor bescherming van natuurwaarden in het overige IJsselmeergebied.

Ecologische opwaardering van het IJsselmeergebied is mooi, het vooruitzicht dat het zuidelijk IJsselmeer zijn ruime aanzien zal verliezen stemt somber. Is er over tien jaar een symposium over verstedelijking langs de Houtribdijk als prijs voor het behoud van natuur en water elders?

de Zilt bemanning





**DOWNLOAD**

‘Half juli hadden we het plan naar Schotland te zeilen, maar door de westen en noordwesten winden besloten we toch maar zuidwaards te gaan,’ schrijft Hans Valk van de *Zeline*. ‘De foto is genomen voor de Nederlandse kust, Ook daar hadden we geen gebrek aan wind.’

Maak deze prachtige foto je zeilende uitzicht voor de komende maand door op de downloadknop te klikken.







- 2**    **Blauw Hart**  
Een overpeinzing van de bemanning
- 4**    **Bureaublad**  
Je zilte scherm voor de komende vier weken.
- 8**    **“Geen boot waar ik geen commentaar op heb”**  
Vertrekkers zoeken hun volgende boot op de Hiswa.
- 22**   **Favonius wint**
- 24**   **Agenda**
- 26**   **Saamhorigheid op 3 vierkante meter**  
Een vakantie in Friesland met twee pubers
- 32**   **Volvo Ocean Race slaat nieuwe richting in**  
8 boten liggen klaar voor een nieuwe race. Een overzicht...
- 46**   **Dynamisch gepuzzel**  
Een kermiskoers midden in Amsterdam? Hartstikke leuk...



- 48 Keuzes, keuzes, keuzes...**  
Een logboek uit de 24-uurs race
- 58 AIS wordt groot** Concludeerden de sprekers op het navigatie symposium. Maar niet zonder nuances...
- 64 Cinema op zee** Hang je camera aan een vlieger...
- 68 Verstekeling**  
Vlieger-bemanning in de ban van een Fitis.
- 72 In de wind** - Het nieuws van overal
- 76 Zilte wereld**  
'Het water is echt blauw hier...'
- 80 Weer en Wind**  
Zilt's weersverwachting.
- 82 Bemanningslijst**



# “Er is geen enkele boot waar ik

## Thuiszoekers zoeken hun volgende boot op de Hiswa te Water

Net terug van een lange zeilreis nodigen we vier vertrekkers uit na te denken over hun volgende boot. Een opgave die ze weinig moeite kost; zonder uitzondering hebben de tienduizenden mijlen ieders blauwdruk al getekend. De Hiswa te Water lijkt ons een goede gelegenheid om die eens naast het aanbod van standaardboten te leggen. De opdracht is simpel: kom thuis met een boot waar je je volgende reis mee wil maken. Het imaginaire budget kent geen beperking, de maat wel. De nieuwe boot mag niet meer dan een meter langer zijn dan hun bestaande.

Moe van slenteren, folderslepen en verkooppraatjes zakken ze aan het eind van de dag onderuit aan aan de *Zilt* tafel. Tijd voor de conclusie...





geen commentaar op heb...”



## WOUTER KRUIJT

*Callista*, Koopmans 43,  
lengte 13,07 meter

In 1996 vertrok Wouter Kruijt samen met Brigitte en twee jonge kinderen voor een drie jaar durende reis om de wereld. De stalen Koopmans bleek voor deze familie de perfecte boot. In 2007 scheepste het gezin weer in op dezelfde boot, dit keer een uitgebreid rondje Atlantic via Paramaribo en New York. Wouter en Brigitte kochten destijds een kale stalen romp en bouwden de *Callista* samen in twee jaar af; in hun schaarse vrije tijd.



De *Callista* en de *Loesje* liggen sinds augustus weer in hun thuishaven. De twee gezinnen maakten een rondje Atlantic en raakten bij elke volgende havenplaats meer bevriend. Op een tropische ankerplaats was het praten over boten een populaire bezigheid. Schippers Wouter Kruijt en Harry de Jong zijn daarover na hun reis nog lang niet uitgepraat. Welke boot in het huidige aanbod komt in aanmerking als vervanging voor hun beproefde schepen?

Wouter en Harry komen goed voorbereid in IJmuiden. Ze hebben thuis een lijst gemaakt met uitgangspunten: geen gepeilde zalingen, wel bakskisten waar ook grote spullen zoals vouwfietsen in kunnen, een wc bij de kajuitingang, de douche bij voorkeur gescheiden van het toilet, een zeevaste kombuis, een voordek waarop de bijboot te stouwen is, en de ankerlier en -ketting en het ankerbeslag zijn van serieuze kwaliteit.

Hun wensboot heeft een achterkuip die niet te breed is en goed beschermd is door een vaste buiskap. Daarbij moet de boot vlot varen, is hij nog goed te bemannen door twee personen en past hij in de kleinere havens van Europa. Wouter: “De boot die we hier op de Hiswa uitkiezen moet zeker geschikt zijn voor lange zeereizen, maar de komende jaren zeilen we vooral in Nederland. Een veel grotere boot dan onze *Callista* (een 43-voeter) is

dan niet handig.” Naast de objectieve eisen moet de boot voldoen aan de subjectieve eis van schoonheid. Zowel Wouter als Harry willen dat hun volgende boot weer uitstraling heeft, ze willen trots kunnen zijn op een mooie en stoere zeiler met karakter. Aan de hand van de objectieve eisen vinken ze de boten aan die ze gaan bekijken: de Bavaria 43, Hanse 43, Wauquiez 47,

## “Het moet een boot met karakter zijn...”

Bestevear 50, Xc45, Hutting 45, Allure, Atlantic 43, de Hallberg Rassy 43 en de Breehorn 44 komen in aanmerking.

Harry: “De eerste drie boten vallen af door de bijkomende eis: karakter. Dat aspect mis ik bij de producten van de grootste werven.” Verwachtingsvol stappen ze vervolgens in de Hutting 45. Zeker een boot met karakter, volgens Wouter, en prachtig afgewerkt met een goed doordacht interieur. Door de kleine kuip belandt dit Koopmans-ontwerp echter niet op de *shortlist*.

De aluminium Allure heeft veel voordelen als vertrekboot, maar het zwaard en de daarbij behorende interieurbepalende zwaardkast zijn de reden dat deze Fransos het niet gaat worden voor deze twee zeilers. Wouter: “Voor een lange reis wil ik

## HARRY DE JONG

*Loesje*, Atlantic 43, lengte 13,30 meter.

Harry zeilde met Caroline en twee zonen in de puberleeftijd een rondje Atlantic. Hun knalrode Atlantic 43 *Loesje* zeilde pas een paar weken geleden weer de thuishaven Scheveningen binnen. De *Loesje* voer tijdens de reis veel samen op met de *Callista*. In de havens onderweg waren de plus- en minpunten van beide boten al een populair gespreksonderwerp.



een stevige vaste kiel. We hebben veel opgevaren met een zwaardjacht. Het voordeel om ondiepe baaien te kunnen bereiken weegt voor mij niet op tegen het nadeel van de mindere zeileigenschappen en het risico van bewegende delen onder de boot.”

## Weinig twijfel, hard oordeel

Bij de Xc45 staan de zeilers langer stil. Ze roemen het doordachte ontwerp, de grote op de kiel geplaatste water- en dieseltanks en de handige berging voor het reddingsvlot. De U-vormige kombuis krijgt een ruime voldoende en er is weinig twijfel over het snelheidspotentieel van deze nieuwe toerboot van X-Yachts. Wouter: “Deze boot klopt gewoon, maar is hij ook mooi?” Het subjectieve oordeel is hard, maar bepalend: “net niet mooi genoeg.” De Atlantic 43 is beide zeilers voldoende bekend. Voor Harry komt dit ontwerp zeker weer in aanmerking als zijn eigen *Loesje* zou zinken. Wouter heeft z'n bedenkingen over de hefkiel. Op naar iets groters: de Bestewind. Met 50 voet vindt Wouter deze boot net een maat te groot. Harry ziet minder problemen: “De Bestewind komt het dichtste bij het ideale toerschip voor een lange reis.” Het dekhuis van dit Dijkstra ontwerp vinden beide schippers helemaal goed. “De perfecte plek om in ruig weer toch droog en warm je wacht te kunnen lopen, maar ook prettig bij regenachtig weer in de haven. De hoge opbouw geeft een beschermd gevoel in de kuip, terwijl door de vele ramen het uitzicht toch goed blijft.” Als de Bestewind in een maat kleiner op de Hiswa zou liggen is de kans groot dat *Callista II* en *Loesje II* een Dijkstra-ontwerp worden.

## Beste kuip van de show

Omdat Harry (links) en Wouter zich moeten beperken tot het aanbod in IJmuiden, valt hun keuze op de Breehorn 44. Het tijdloze Koopmans-ontwerp spreekt de doorgewinterde zeilers aan door de goede indeling, de degelijke bouw en de goede zeileigenschappen. Wouter: “Of die Breehorn niet veel lijkt op mijn





eigen Koopmans 43? Deze boot is toch net even wat ruimer. Maar belangrijker is de fors langere waterlijn dan mijn *Callista*, waardoor je zeker zeker hogere daggemiddelden kan halen. Beide zeilers laten ook de vaste buiskap zwaar meewegen. Het biedt effectieve beschutting tijdens een ruige nachtwacht en verstoort de lijn van de boot nauwelijks. En in warme streken zorgen de openslaande ramen toch voor de nodige luchtstroom. “Ik begrijp niet dat dit soort kappen niet bij meer boten op de optielijst staan.” Harry roemt ook de kuip van de 44-voeter als de beste van de hele bootshow. “Zulke hoge rugleuningen zie je bijna nergens meer.” Zeilers met zoveel zeemijlen zijn kritische kijkers maar anderzijds hoeft een nieuwe boot, wat Wouter en Harry betreft, niet direct geschikt te zijn voor een lange reis. “De basis moet goed zijn, zodat een paar aanpassingen de boot echt geschikt maken voor een lang verblijf aan boord.” Want, zo besluit Wouter: “Er is geen enkele boot waar ik geen commentaar op heb...”



## MICHEL POULIE

*Pas de Deux*, Bianca 111,  
lengte 11,10 meter

Bij zijn eerste rondje Atlantic (2005-2006) volgde Michiel Poulie met zijn *Pas de Deux* de gebruikelijke route. De Bianca 111 uit 1984 werd daarna klaargemaakt voor een tweede Atlantische trip: via IJsland, Groenland en Labrador zeilde Michiel naar New York. De polyester boot doorstond de noordelijke route zonder problemen. *Zilt* nummer 14 staat nog steeds online, lees daarin het artikel over deze bijzondere reis, met prachtige foto's van de *Pas de Deux* in het ijs.



## Alles op de goede plek

Een zeezeiler met een wedstrijdverleden beoordeelt boten op een andere manier dan de doorgewinterde toerder. Michiel Pouli stapte als 9-jarige in een A-jol, een soort houten Optimist. Hij werd fanatiek wedstrijdzeiler in de Pluis, de Stern en de Hornetklasse voordat hij de open boten verruilde voor de IOR kajuitjachten. Daarna toerde hij tienduizenden ruige zeemijlen in zijn *Pas de Deux*. De sportieve boot uit 1984 is op veel punten aangepast aan zijn persoonlijke wensen. Michiel: “Ook al is mijn boot wat ouder, het zal me nog veel moeite kosten om iets te vinden dat in de buurt komt van deze goede allrounder. Mijn boot past me als een handschoen.”

Een volle dag is voor Michiel eigenlijk nog te kort om alles wat op deze Hiswa voor hem in aanmerking komt goed te kunnen zien. “Ik vind het een erg goede bootshow hier in IJmuiden. Als je je wilt oriënteren op de huidige markt moet je hier zijn, dat is duidelijk. M'n complimenten voor de organisatie.” Pouli concludeert na zijn ronde over de steigers dat de meerderheid van de boten wordt ontworpen voor de vakantiemarkt. Dat is niet vreemd, want ongetwijfeld is dat ook de grootste markt. Maar voor Michiel vielen er daardoor al direct erg veel boten af. Zijn volgende boot heeft namelijk absoluut een smalle en diepe kuip. Negentig procent van de

## “Op een ruige zee is zo'n brede kuip een onding...”

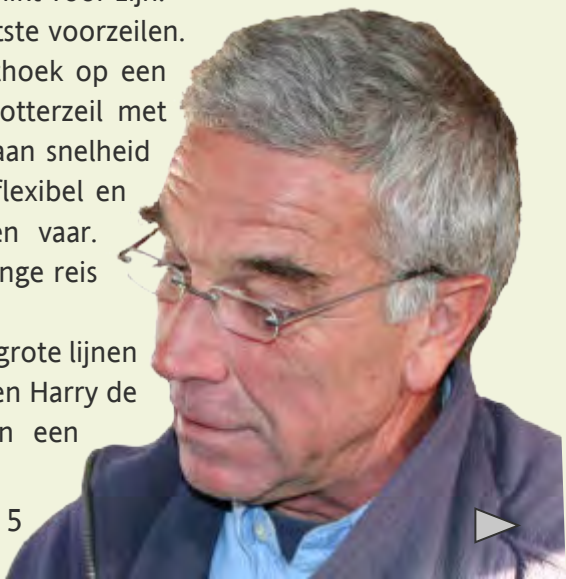
producten van de grote werven heeft een kuip die volgens Michiel te breed en te hoog is

om op zee comfortabel te kunnen zijn. “De kuipen worden ontworpen om de twee grote achterkajuiten heen, dat zie je. In de haven heeft zo'n brede kuip weinig nadelen, in rustig weer gaat het ook zeilend nog prima, maar op een ruige zee zijn het ondingen. Het is gewoon onveilig.” De brede achterschepen van veel jachten hebben volgens Michiel een onprettig zeegedrag op aandewindse koersen. “Een breed achterschip op een racer is prima, die worden door hun bemanning, door waterballast of door een zwenkkiel rechtop gehouden. Op een onderbemande toerboot lukt dat niet, zo'n boot moet onder helling gewoon nog lekker kunnen varen.”

Verder valt het Michiel op dat steeds meer boten sterk gepeilde zalingen hebben met wantputtings op de volle breedte van de romp. Dat levert een sterke tuigage op, maar het grootzeil heeft op voordewindse koersen erg veel te lijden. Poulie: “Het argument dat dit bij Open 60's en andere racers goed werkt, klopt. Maar een pure racer vaart praktisch nooit pal voor de wind, omdat zijn eigen snelheid al snel in een ware halve windse koers resulteert. Op een lange reis vaar je geen 15 knopen en zeil je vaak voor de wind, daar moet de tuigage geschikt voor zijn.”

Michiel kiest zeker weer voor gesplitste voorzeilen. Een genua III met een hoge schoothoek op een roller voorop en daarachter een kotterzeil met leuvers. “Aan de wind lever ik iets aan snelheid in, maar het maakt de zeilvoering flexibel en makkelijk hanteerbaar als ik alleen vaar. Mijn grote genua neem ik op een lange reis nooit mee.”

De rest van het eisenpakket komt in grote lijnen overeen met dat van Wouter Kruijt en Harry de Jong. Ervaren zeezeilers kunnen in een



totaal verschillende type boot varen, maar de zeewaardigheid en comfort op zee staat altijd voorop, daarover is blijkbaar weinig meningsverschil. Op Michiel's shortlist staan vier boten. De aluminium German 39 voldoet met z'n brede achterschip en brede gepijlde zalingen niet aan belangrijke eisen, maar de boot is bijzonder genoeg om er langer bij stil te staan. "Die lelijke ramen, daar moet je even niet op letten. Dit is bouwnummer 1, een boot als dit moet nog verder ontwikkeld worden. Er zitten veel leuke vernieuwingen in dit voor langeafstandszeilen bedoelde ontwerp en dit ding moet zeilen als een speer."

## “Dit ding moet zeilen als een speer...”

Een meer beproefd ontwerp, maar ook van aluminium, is de Ovni 365. Michiel: "Onderweg ben ik zoveel van die boten tegengekomen, en ook als het een totaal afgeragd Frans exemplaar is, blijft het een goede boot." De grote zwaardkast in het midden van de boot vindt hij een voordeel. Het domineert weliswaar het interieur, maar op zee maakt het de brede

kajuit een stuk veiliger, omdat de stevige kast de ruimte minder groot maakt en goed houvast geeft. Het zwaard heeft zeker voordelen, maar voor een volgende boot kiest hij toch weer voor een lager zwaartepunt van een vaste kiel.

Op naar de Comfortina 39, de boot die volgens Michiel aan de meeste van zijn criteria voldoet. "Ik voel me direct thuis in deze boot. Dat komt misschien wel, omdat hij het meeste op m'n *Pas de Deux* lijkt, ook in constructieve details."

Deze bouwer weet wat belangrijk is op zee en dat zie je terug in dit mooie en goed gebouwde ontwerp.

Maar voor zijn volgende boot kiest hij uiteindelijk voor de 2 voet







langere Breehorn 41. Voor een onge oefend oog mag dit Friese product er misschien uitzien als een Koopmans ontwerp, maar deze Breehorn kwam tot stand op de tekentafel van het innovatieve duo Simonis-Voogd. Michiel constateert dat hier overduidelijk eerst een goed zeilende zeeboot is ontworpen, waar pas later een prettig interieur in is getekend. Het is mooi dat moderne ontwerpers ook iets kunnen tekenen met een geveegd achterschip. En ze bewijzen dat een comfortabele vaste buiskap fraai kan zijn. Dat behalve de U-keuken niets standaard is in het interieur van deze boot, maakt eigen keuzes mogelijk. Maar het is maar de vraag of Michiel's ideaal veel zal afwijken van het hier getoonde model. “Er is ongelofelijk goed nagedacht over deze boot. Alles zit op de juiste plek. De Breehorn 41 heeft alles wat een goede zeezeiler moet hebben.”



## SASKIA HOCKS EN WOUTER BROEKHUIZEN

*Schorpioen*, Alan Buchanan  
kits, lengte 9,45 meter.

De houten romp van de *Schorpioen* was een opvallende verschijning op elke ankerplaats die Saskia en Wouter tijdens hun rondje Atlantic in 2005-2006 aandeden. De kleine tweemaster is in 1967 in Durgendam gebouwd van Iroko hout. De opbouw is teak. Het juweel staat nu te koop. Saskia en Wouter willen over drie jaar weer losgooien voor een lange reis.



## Opvolger voor romantische kits

Saskia en Wouter kochten hun *Schorpioen* destijds niet met het idee er een lange reis mee te maken. Maar toen zeilvrienden op pad gingen en het thuisfront na de Atlantische oversteek een mail stuurde met de kop 'We zijn er!' begonnen ze ook plannen te maken. Saskia: "We dachten: als zij het kunnen, kunnen wij het ook." De *Schorpioen* was tijdens hun reis op veel ankerplekken de kleinste boot. Voor een nieuw avontuur willen beide zeilers een boot met iets meer comfort. De uitnodiging om voor *Zilt* het Hiswa aanbod te komen bekijken, komt als geroepen.

## Graag waterdicht...

Een eis die we bij de andere vertrekkers niet hoorden, is dat de volgende boot waterdicht moet zijn. Voor eigenaren van een houten boot is dit blijkbaar niet zo vanzelfsprekend. De *Schorpioen* lekte vooral bij de luiken en bij de wandputtings. Vaak was het interieur onprettig vochtig, en moesten ze kleding opbergen in plastic zakken. Met deze achtergrond is ook de wens voor minder onderhoud goed voorstelbaar. Verder willen Saskia en Wouter op hun volgende boot zeker helmstokbesturing. Wouter: "Dat voelt gewoon veel beter. En op een kleine boot zit een stuurwiel teveel in de



weg. Daarbij vind ik het een suf gezicht, al die mannen die als een echte kapitein achter het wiel van een kleine boot staan...”

Voor het interieur zijn er weinig specifieke wensen. Saskia meldt dat ze met een maat grotere boot er per definitie enorm op vooruit gaan. “Een kleine natte cel, dat lijkt me wel lekker, en dat zit op alle boten rond de 11 meter. Twee toiletten is volgens ons echter absolute ruimteverspilling.” De wens voor een boot zonder teveel wit plastic lijkt moeilijker vervulbaar. Polyester als bouw materiaal hoort zeker tot de mogelijkheden, als het er maar niet te goedkoop en als massaproduct uit ziet. De voorwaarde dat ze beslist geen teak dek willen voor hun volgende boot zal met deze wens moeilijk te combineren zijn.

## Weinig keus

Aan het eind van hun Hiswadag schuiven Saskia en Wouter met slechts een paar folders aan tafel. Wouter: “Als je een sterke boot voor gebruik op zee zoekt, is er in de lengtemaat waarin wij moeten zoeken op deze Hiswa eigenlijk maar weinig keus.” De boten van de grote werven spreken deze zeilers niet genoeg aan. Het gevoel van teveel wit plastic wordt door een blauwe romp of een uitgekende striping niet voldoende weggenomen. Het gros van het aanbod valt daarmee af.

Van staal is in deze lengte in IJmuiden niets meer te vinden, als bouw materiaal lijkt dat voor kleinere boten geen optie meer. Wouter: “Een stalen opvolger voor de *Schorpioen* is voor ons wel degelijk een optie. Daarvoor zullen we ons vooral moeten oriënteren op de tweedehands markt. Met ons budget is een gebruikte boot ook waarschijnlijker, en ik vind dat helemaal niet zo'n nadeel.”

Voor deze *Zilt* beschouwing hoeft er gelukkig niet op het geld te worden gelet. De aluminium Ovni 365 kan voor Saskia en Wouter dan wel in aanmerking komen. Aan boord van deze Franse ondiepwaterzeiler bespreken ze de voordelen van dit midzwaardjacht. Saskia: “Onderweg zagen we de Ovni's vaak op plaatsen waar niemand anders lag. Ik denk dat de werf bij elke boot een boek levert met ondiepe ankerplaatsen, en daar gaan die Ovnizeilers allemaal heen.”



“Ja, dat is een prachtboot, maar dan moet hij wel zonder teak dek geleverd kunnen worden.”

Ondanks de onmiskenbare voordelen ziet Wouter op een rondje Atlantic minder vaak het nut van een ondiep stekende boot.

Dat de Atlantic 36 niet op de Hiswa ligt, vindt Wouter jammer. “Die zou ik graag eens beter bekijken, maar als ik echt beperkt zou zijn tot het aanbod wat hier ligt wordt het wat mij betreft de Breehorn 37.” Saskia onderbreekt hem: “Ja, dat is een prachtboot, maar dan moet hij wel zonder teak dek geleverd kunnen worden.” Op de Breehorn stand vonden ze dit maar een rare vraag. De verkoopster wilde weten of het

onderhoud of het financiële aspect de reden is om geen teak te willen. Saskia weet uit ervaring dat teak onderhoud vergt, twee winters lang was ze bezig om de rubbernaden op het dek van de *Schorpioen* te vervangen. Maar ze stelt: “Als je in 2008 een boot bestelt kun je er met goed fatsoen geen teak dek meer op laten leggen.” Saskia had het idee dat iedereen daar nu toch 'wel vaagjes over na begint te denken', maar van groen denken blijkt op deze bootshow nog bitter weinig.

Een boot met FSC keurmerk komen ze niet tegen. Niemand schijnt zich nog te schamen voor overdadig gebruik aan fout hout. Tijdens ons gesprek krijgt Wouter telefoon van Breehorn:





“Het kan tòch, we kunnen de 37 leveren zonder teak dek.”

Dan zijn ze er snel uit: als de *Schorpioen II* hier gekozen moet worden, wordt het een Breehorn 37. Wouter: “De boot is goed gebouwd, heeft een helmstok, zeilt lekker en je voelt je veilig in de diepe kuip. Maar minstens zo belangrijk is dat we vallen voor de mooie lijnen van de Breehorn. Onze houten kits heeft een bijzondere uitstraling. Een polyester boot heeft dat natuurlijk minder, maar op deze boot met karakter kunnen we ons prima thuis voelen.”





foto: © Kurt Arigo/Rolex

Het blijft een imposante bak, de Swan 80 *Favonius* van Roel Pieper. Team Favonius won de maxi-klasse van de Rolex Swan Cup in Porto Servo. Een soepele boothandling van de bemanning, gekoppeld aan het tactisch sterke varen van schipper Roy Heiner, leidde tot de winnende serie van



# Favonius wint



1-1-2-2. “Het is de eerste keer dat wij hier winnen,” aldus een tevreden Roel Pieper, “maar het team heeft hier wel jaren voor gewerkt. We zaten er dikwijls goed bij, maar moesten vaak iemand voor ons dulden.” Pieper prees zijn bemanning om het vlekkeloze teamwork.



- 1-5 oktober **200 Mijls**, IJsselmeer, Wad en Noordzee  
www.200myls.nl
- 4 oktober **Proloog Volvo Ocean Race**, www.volvoceanrace.org
- 4 oktober **Goofies 1**, winterserie, Colijnsplaat, www.wsvnb.nl
- 4-5 oktober **Friesehoek Race**, Lemmer, platbodems,  
www.zevenwolden.nl
- 4-5 oktober **Oktoberaces**, Hindeloopen, jachten,  
www.westergo.watersportverbond.nl
- 4-5 oktober **Studentenkampioenschappen Heeg**,  
www.studentensport.nl/nsk
- 4-5 oktober **Rhederlaag sluiting**, wsv giesbeek,  
www.wsvgiesbeek.nl
- 4-5 oktober **Primus Inter Pares**, Loosdrecht,  
www.gwwde.vrijbuiters.nl
- 10-13 oktober **ONK H-boot**, Zuidplas, RR&ZV Maas en Roer,  
www.maasenroer.nl
- 11 oktober **Darp competitie**, Spakenburg, wsv de Eendracht.  
www.dedarp.nl.
- 11 oktober **Mosselrace**, Westerschelde, scherpe jachten,  
www.wvhonte.nl
- 11 oktober **Regenboog & Draak**, www.alkmaardermeer.nl
- 11 oktober **Cooling Down J22**, Braassem, www.J22.nl
- 11 oktober **Coen Gülcher Memorial** Loosdrecht, www.kwvl.nl
- 11 oktober **O-Jol finale**, Noordeinderlas, wv Noord-Zuid  
Nieuwkoop, www.olympiajol.nl
- 11-12 oktober **Klipperrace**, Enkhuizen, www.klipperrace.nl
- 11-12 oktober **Zeilschoolkampioenschappen**,  
Langweerder Wielen, info@garijp.nl
- 11 oktober **Start Volvo Ocean Race**. Alicante-Kaapstad.  
www.volvoceanrace.org



- 12 oktober **Start Ijspegel** serie, Scheveningen, [www. ijspegel.com](http://www.ijspegel.com)
- 12 oktober **ASK sluiting**, Nieuwe Meer, [www. wvde koenen.nl](http://www.wvde.koenen.nl)
- 12 oktober **Springerrace**, Westerschelde, [www. wvhonte.nl](http://www.wvhonte.nl)
- 18 oktober **Antwerpen Race**, Westerschelde,  
[www.waterkantantwerpen.be](http://www.waterkantantwerpen.be)
- 18-19 oktober **NCK Teamzeilen**, Maashaven, WV rotterdam,  
[www. worldportsail.nl](http://www.worldportsail.nl)
- 18-19 oktober **Boerenkool Cup**, Loosdrecht, Finn, Star,  
[www. wsv-hetwittehuis.nl](http://www.wsv-hetwittehuis.nl)
- 18-19 oktober **Sluiting**, Zuidplas, RR&ZV Maas en Roer,  
[www. maasenroer.nl](http://www.maasenroer.nl)
- 18-19 oktober **Winterwedstrijd** Braassem, [www. braassemermeer.nl](http://www.braassemermeer.nl)
- 18-19 oktober **Kuiper Brandarisrace** Harlingen-Terschelling.  
[www. kuiperbrandarisrace.nl](http://www.kuiperbrandarisrace.nl)
- 18-22 oktober **32e Singlehanded**, IJsselmeer, Wad en Noordzee  
[www.singlehanded.nl](http://www.singlehanded.nl)
- 19 oktober **Winterwedstrijd 1**, Hoorn, [www. wsvhoorn.nl](http://www.wsvhoorn.nl)
- 20-23 oktober **Strontrace en Beurtveer** – Workum-Warmond,  
[www. zeilvracht.nl](http://www.zeilvracht.nl)
- 20-25 oktober **Visserijdagen** Workum, [www. visserijworkum.nl](http://www.visserijworkum.nl)
- 21 oktober **Witte Woerd Antivries Cup**, Enkhuizen,  
[www. wv-almere.nl](http://www.wv-almere.nl)
- 24-26 oktober **Muider Hardzeildagen**, platbodems,  
[www. muiderhardzeildagen.nl](http://www.muiderhardzeildagen.nl)
- 25-26 oktober **Bontekoe Races**, platbodems, Hoorn.  
[www. bontekoerace.com](http://www.bontekoerace.com)

**Evenement opgeven? Mail naar [agenda@ziltmagazine.nl](mailto:agenda@ziltmagazine.nl)**





# Saamhorigheid op drie vierkante meter

*Eén zoon (15) weet het zeker: hij wil niet meer mee zeilen in de vakantie. De oudste (16) wil per se wél. Probleem. De oplossing: met z'n allen naar Berlijn. Daarna gaat één smaldeel zeilen en het andere smaldeel fietsen. Een vondst. Iedereen is het er mee eens.*

**M**aar ja, waar ga je zeilen? Ik vind met twee kinderen op pad al experiment genoeg en kies voor van-vroeger-vertrouwd: Friesland. Toen ik 16 was waren die Friese meren toppie, hopelijk vallen mijn pubers er ook voor.

Waar huur je een betrouwbare boot? En wat ga je doen in zo'n week? Julius en Anne moeten wel even worden voorbereid. Zeilen in Friesland is van een andere orde dan zeilen in Griekenland, wat wij eerder hebben gedaan. Daarbij is hun vader bezig met het plannen van een fietsroute langs veel-sterren hotels met zwembaden en tennisbanen in Oostenrijk. Wat staat daar bij ons tegenover?

Een Hurley-22 van 35 jaar oud met kimkielen, *Bon Vivant* genaamd, via mijn oude zeilschool. Kamperen op een boot dus. Zoonlief bedingt overnachtingen in een jachthaven met fatsoenlijk sanitair en niet aan een 'kantje. Dan is er nog het weer. Hoop op blauwe luchten en wind, maar geen Griekse warmtegarantie. En het is druk in Friesland, dus moeten we zeilend goed uitkijk houden en op tijd in de haven zijn.

Wij ontbijten aan boord en dineren aan de wal. Anne en Julius blijven enthousiast voor het idee.

Verhuurder Piet neemt met mij de boot door, terwijl Anne en Julius de spullen uit de auto halen. Maar op krap 7 meter bagage voor drie personen stouwen vergt beleid. We besluiten het meeste kommaliewant, de genua en een onnozel plankje met overbodig kussen thuis te laten. Ruimtevreter als een fok en een stormfok bergen we benedende, evenals drie zwemvesten, regenpakken en ontbijtspullen. De 22-voeter puilt uit.



Tegen vijf uur duwen we af en zetten vanuit Oppenhuizen koers naar Sneek. In jachthaven de Domp willen we de nacht doorbrengen.

Een dag later starten wij met het zeilklar maken van de boot. Het buit af en toe,



maar Julius vindt dat we gekomen zijn om te zeilen en dat we ons daar niet vanaf moeten laten brengen. Als we uitvaren gutst het. In de Houkesloot volgt donder en bliksem. Terug naar de Domp, waar we nog een nacht bijboeken. Julius en Anne blijken doorweekt. Hun regenpakken voldoen niet. "Meekomen," sommeer ik ze. De zeilwinkel heeft een goede klant aan ons.

's Middags tuffen we in vol ornaat alsnog naar het meer. Alles is wennen. Onze een-cilinder diesel die zeer bedrijfszeker is maar weinig vermogen levert, de helmstok die tot halverwege de kuip reikt, wat gaan verzitten bemoeilijkt, lieren die linksom draaien, een stroeve overloop... Maar we gaan onder zeil en daar gaat het om. Julius en Anne blijven warm en droog in hun kekke pakken. Friesland, *here we come!*

De volgende dag: nog steeds regen. *Damn' it.* In Oostenrijk fietsen ze in de zon! Ontbijten in het piepkleine kajuitje zonder stahoogte vergt een kleine verbouwing. Alle slaaptroep moet worden opgeborgen onder de kuip. Een plank achter de bank kan tussen de traptreden worden geschoven en dient als tafel en daarna kan niemand meer een kant op.



Na het ontbijt verlaten wij als echte *diehards* de Domp, nagestaard door vele ogen achter raampjes.

Er staat een stevige westenwind op het meer. Gezien de schuimkoppen en -strepen schat ik windkracht 5. Uit voorzorg hebben we de stormfok aangeslagen en het eerste rif gestoken. Anne mag aan het roer en ze zeilt het water in de gangboorden. Na de middag wordt het lichter en breekt zowaar

een zonnetje door. Later horen we dat het dik 6 heeft gewaaid...

De volgende ochtend loopt de routine hoe langer hoe beter en zijn wij vlot weg. Weer met de stormfok en het eerste rif gestoken, de zeilpakken, de laarzen en de zwemvesten aan. Op naar Langweer via de Noorder Oudeweg. De wind is inmiddels naar het zuidwesten gedraaid en nog steeds krachtig. Op de Langweerderwielen krijgt



de *Bon Vivant* het zwaar te verduren met een wind die in de lengterichting van het meer blaast, stevige golven en een haven die nagenoeg recht in de wind ligt. We halen het. Wij voelen ons erg stoer! Gerechtigheid. In Oostenrijk hebben ze de eerste bergetappe gehad en behoorlijk afgezien. 's Avonds dineren we feestelijk bij Het Jagertje.



Het is zowaar droog. Heeg is onze volgende etappeplaats. Helaas niet bezeild en met onze 7 paardenkrachten nemen we de Janesloot en de Jettesloot. Blijkbaar heeft Piet Paulusma het sein op groen gezet, want alles en iedereen wil naar buiten. Zes rijen dik stomen ze op. We zijn niet langer alleen op de wereld. De boten zijn groot en varen allemaal hard...Julius is

bang met deze drukte in Heeg bot te vangen, dus zetten we direct koers naar de passantenhaven. Plekzaten we worden naar een box in een smal deel van de haven gedirigeerd. 's Avonds ligt het er inderdaad tjokvol.

De volgende dag varen we in het zonnetje uit, op zoek naar wind. Tevergeefs, na anderhalf uur gaan we voor anker. Niks lier, niks motor. Edel handwerk. Julius klaart dat karwei soepeltjes. Het Heegermeer lijkt nog niet op 'One House Bay' op het Griekse Athakos en de bemanning heeft geen zin in een zwempartij. De landerigheid slaat toe.





Met pubers kun je beter striemende regen en windkracht 5 onder in het meer hebben. Na een uur gaan we ankerop en, omdat de wind nog steeds afwezig is, terug naar de haven. Oostenrijk, zo komt door, is inmiddels grijs en motregenend.

In de verwachting dat het de volgende dag wederom windstil zal zijn, stippel ik een route via IJlst naar Sneek uit. Veel

bruggen, bruggeld, waarschijnlijk een klomp en in Sneek goed zicht op de Waterpoort. Mooi Friesland. Maar de skûtsjeschippers in Lemmer en wij in Heeg worden op windkracht 3 à 4 uit het oosten getrakteerd. Wij gaan dus niet via de bruggen naar Sneek, maar via het Margrietkanaal dat voor een groot deel bezeild is. Eén brug ligt er op onze route, die van Uitwellingerga. Geroutineerd wordt deze genomen. Hurley en ik raken aan elkaar gewend.

Snel het Sneekermeer op, want het is een door God geschonken dag. Na zes dagen krijgen we door hoe de lierhendel werkt en dat scheelt een hoop. Mooi hoog zeilen kan zo'n kimkieler niet. Anne zit ontspannen aan het roer en heeft compleet maling aan een moeder die een killend voorlijk een blamage vindt. Zij is zelf sailing-Friesland getrimd met een Friese-vlag-zwembroek, rood topje en überhippe zonnebril, dus wie kijkt er dan nog naar een voorlijk? Anne is vooral druk met kijken wie er allemaal naar haar kijkt...



Twee dagen later zit het erop. We varen terug naar Oppenhuizen om de boot in te leveren. Het einde van een week waarin we alle soorten weer over ons heen kregen. Naarmate de week vorderde groeide de routine. Friesland is ook voor moderne pubers leuk, bij voorkeur in barre omstandigheden. De saamhorigheid met drie personen op 3 vierkante meter was onverwacht groot. En stoer dat we waren...



# FURUNO®

## Een nieuwe dimensie voor 3D navigatie

# NAVnet 3D

Bekijk de video  
en oordeel zelf



Exclusief importeur van: Furuno, Garmin, Jotron, Lopolight,  
MX Marine, RR Electronics, Sailor, Tacktick en Transas

**sailtron**  
NAVIGATIE- EN COMMUNICATIEAPPARATUUR

Voorveste 7 • 3990 GB Houten • 030 - 2840850 • [www.sailtron.com](http://www.sailtron.com) • [sailtron@sailtron.com](mailto:sailtron@sailtron.com)



# Volvo Ocean Race slaat

Met de komst van Volvo in 2001, ging de voormalige 'Whitbread Round the World Race' een nieuwe koers voorliggen. Aanvankelijk nog met slechts een professionelere organisatie en meer prestigieuze teamsponsors als uiterlijke kenmerken. Maar al bij de aankondiging van de tweede editie in 2005 bleek de ambitie van de Zweedse autofabrikant. Een nieuw bootontwerp, de Volvo Open 70, en havenraces in de etappeplaatsen moesten de race sneller, mediagenieker en aantrekkelijker voor het bedrijfsleven maken.

De komende Volvo Ocean Race, die op 4 oktober in Alicante begint, gaat de vernieuwing verder. En daar waar dat de vorige keren nog geleidelijk gebeurde, lijkt evolutie dit keer niet het uitgangspunt. De nieuwe koers krijgt zelfs een letterlijke betekenis. Voor het eerst volgt de wedstrijd rond de wereld niet de meest logische route langs de grote kapen maar slingeren de boten zich over de globe. Race-directeur Knut Frostad, ook al nieuw, deed dit voorjaar voor de *Zilt*-microfoon helemaal niet geheimzinnig over de motieven: natuurlijk spelen commerciële belangen een rol bij de ongebruikelijke route langs onbekende etappeplaatsen, gaf de voormalige deelnemer ruiterslijk toe. "Want misschien hadden we anders wel helemaal geen race gehad."

De grootste verandering is de omweg via het Verre Oosten. Na de passage van Kaap Hoorn zullen de boten koers zetten naar India, een lastige etappe door de Indische Oceaan waarbij windstille gebieden een grote rol spelen. En ook tijdens de daaropvolgende etappe naar Singapore, vrijwel op de nul meridiaan, zullen lichtweer condities overheersen. Daarvandaan, op weg naar het olympische Qinqdao in China, wordt opnieuw een volkomen onbekend vaargebied doorkruist.

De kritiek dat het zware traject door de Zuidelijke Oceaan werd verlaten, pareert de organisatie graag door op de etappe van China naar Brazilië te wijzen. Met twaalfduizend mijl is het de langste in de 35-jarige gezamenlijke geschiedenis van de Whitbread en de Volvo die de vloot bovendien nog steeds langs Kaap Hoorn voert. Dat neemt echter niet weg dat vijf van de tien etappes zich afspeelen aan beide zijden van de evenaar met zijn onvoorspelbare doldrums.





# nieuwe richting in

Gaan de organisatoren daarmee voorbij aan het feit dat je de wedstrijd baan niet kunt veranderen zonder ook het karakter van de race aan te tasten?

Of was de race eigenlijk wel weer toe aan een impuls? Vormen die onbekende omstandigheden misschien juist een nieuwe sportieve uitdaging waar de race alleen maar spannender van wordt? Het antwoord op die vragen ligt besloten in de 37.000 mijl die Alicante scheidt van de laatste eindstreep in Sint Petersburg, Rusland.

Feit blijft dat ook de Volvo Ocean Race Nieuwe Stijl de meest spectaculaire 70-voeters en de allerbeste oceanzeilers van vandaag aan de start brengt.

Op de volgende pagina's stellen we ze aan je voor.



foto: © Sally Collison/Puma Ocean Racing



# puma ocean racing

Het liep niet zo lekker met de aanmeldingen voor de nieuwe race. Na de vroege aankondiging van Erisscon bleef het lang stil. Tot Puma zich meldde. Ongetwijfeld was de organisatie meer dan blij met het grote sportkledingmerk dat het zeilen omhelst.

Puma pakte zijn campagne niet kinderachtig aan en startte direct een intensief programma met de voormalige ABN Amro 2 als trainingsboot. In de nieuwe boot, die van de tekenafel van Botin Carkeek komt, werd veel research gestoken. De boot werd gebouwd op de high tech werf van Goetz in de Verenigde Staten.

Ook op de bemanning werd niet bezuinigd. Het internationale gezelschap kan terugvallen op talloze Whitbread's, Volvo's en wereldomzeilingen. Schipper Ken Read heeft vooral een America's Cup achtergrond, maar voer in de vorige editie een paar etappe's op Ericsson. Navigator Andrew Cape is ook al een ervaren rot. Tussen de vorige Volvo Ocean Race en deze, rondde hij de aarde nog even in de Barcelona World Race. Een navigator met zo veel ervaring zou juist deze race wel eens doorslaggevend kunnen zijn.

Net als bij de andere twee boten van ontwerpers die zich voor het eerst waagden aan een VO 70, is er ook nog weinig bekend over de potentie van *Il Mostro*. Desondanks wordt het Puma-team tot een van de absolute kanshebbers op een hoge eindklassering gerekend.



Ontwerp

**Botin Carkeek** ESP

Schipper

**Ken Read** USA

Navigator

**Andrew Cape** AUS





foto: © Oskar Kihlberg/Ericsson Racing



# ERICSSON RACING TEAM

Ericsson maakte de hooggespannen verwachtingen in de vorige race niet waar. Een grote tegenvaller voor de Zweedse telecomgigant die kosten noch moeite had gespaard.

Naar het recept voor de ultieme revanche hoefden de Zweden niet lang te zoeken. Onder het motto 'beter goed gejat dan slecht bedacht' werd de volledig ABN Amro campagne zorgvuldig gekopieerd. Al in een vroeg stadium claimde het team het alleenrecht op zowel de winnende ontwerper Juan Kouyoumdjian als op de bouwer van de beide ABN Amro's. En ook het twee-boten-concept werd een op een gekloond. Inclusief een boot met een internationale sterrenbemanning en een tweede met jonge talenten, dit keer exclusief uit Scandinavische landen. Met hun gedegen organisatie, grote budget en windtovenaar Torben Grael aan het roer hoort de eerste boot van Ericsson tot de absolute favorieten. Voor de tweede boot onder leiding van Anders Lewander lijkt niet meer dan een outsiderrol weggelegd.



Ontwerp

**Juan Kouyoumdjian** ARG

Schipper

**Torben Grael**, BRA

Navigator

**Jules Salter**, GBR



Ontwerp

**Juan Kouyoumdjian** ARG

Schipper

**Anders Lewander**, SWE

Navigator

**Aksel Magdahl**, NOR





foto: © Maria Muina/Equipo Telefonica



Telefonica is de voortzetting van de Movistar campagne uit de vorige Volvo Ocean Race. Iedereen herinnert zich nog wel de dramatische beelden van de zinkende boot en de redding door ABN Amro 2. Dat de sponsor toch doorging is bijzonder, en dat ze terugkomen met twee boten maakt de rentree van de Spanjaarden extra opmerkelijk. Maar dat de beide boten, opnieuw van de tekentafel van Farr Design komen, verbaast nog wel het meest. De campagne wordt geleid door Bouwe Bekking, de voormalige Movistar schipper. Dat onze landgenoot ook dit keer een boot schiptert, werd pas op het allerlaatste moment duidelijk. Kennelijk had Bouwe wat tijd nodig om zichzelf en zijn thuisfront te overtuigen. Met zijn ervaring van zes eerdere races en de talentvolle navigator Simon Fisher aan boord, lijkt het erop dat alleen de boot nog maar heel moet blijven voor een rol op de eerste rij. Schipper van de tweede boot is de Spanjaard Fernando Echavarri. Zijn navigator Roger Nilson begint aan zijn zevende race en is met 59 jaar de oudste zeiler van de vloot.



Ontwerp  
**Farr Design USA**  
Schipper  
**Bouwe Bekking NED**  
Navigator  
**Simon Fisher GBR**



Ontwerp  
**Farr Design USA**  
Schipper  
**Fernando Echavarri ESP**  
Navigator  
**Roger Nilson SWE**







Ook in het verleden namen incidenteel Russische deelnemers deel aan de race. En altijd waren dat projecten die in niets leken op hun westerse concurrenten. Dat is ook dit keer het geval, maar van het geld- en materiaalgebrek uit het verleden is zeker geen sprake. Waar deze campagne zich in onderscheidt, is het ontbreken van een sponsor. Het hele project wordt uit eigen zak gefinancierd door Oleg Zhrebstov.

De Russische miljonair was een van de betalende gasten op Andreas Hanakamp's oude Volvo 60. De Oostenrijker heeft een bedrijf dat met oude oceaanracers chartert. Zijn onervaren Russische gast raakte zo enthousiast dat hij spontaan besloot aan de volgende Volvo Ocean Race deel te nemen. En natuurlijk met de in het oceaanracen onbekende Hanakamp als schipper. De bemanning is een mix van oud-olympiërs en Volvo veteranen. Navigator Wouter Verbraak zorgt voor de Nederlandse inbreng aan boord. Na een kort avontuur op Djuice Dragons in 2001 moet dit Wouter's eerste complete rondje wereld worden.

De *Kosatka* werd getekend door Rob Humphries en is daarmee de eerste Volvo 70 van de hand van de bekende ontwerper. Tijdens hun kwalificatie verbeterde het team en passent het record rond Engeland en Ierland. Of het Russische team ook in de komende race een rol van betekenis kan spelen, is echter nog de vraag.



Andreas Hanakamp



Wouter Verbraak

Ontwerp

**Rob Humphreys** GBR

Schipper

**Andreas Hanakamp** AUS

Navigator

**Wouter Verbraak** NED







De Ierse Green Team campagne werd tegelijkertijd gelanceerd met de bekendmaking van Galway als etappeplaats. Door de terughoudendheid van lokale sponsors bleek het echter niet zo eenvoudig om de Ierse identiteit te bewaren. Gaandeweg is er een sterke band met China ontstaan. Het was niet alleen de plaats waar de Volvo 70 van het team werd gebouwd, maar ook het land dat uiteindelijk de sponsors opleverde. De financiering komt van een conglomeraat van Chinese bedrijven die zich vreemd genoeg nauwelijks op de romp en zeilen laten zien. Gevolg is wel dat het team niet alleen uit Angelsaksische zeilers bestaat, maar dat er ook vier, in wedstrijdkringen volkomen onbekende, Chinezen aan boord zijn. Zij lijken de voornaamste onzekere factor van het team waarin verder heel wat oceaanrace-ervaring samenkomt. Natuurlijk zal ook de boot zich nog moeten bewijzen, maar door de handtekening van ontwerper Reichel en Pugh twijfelen niet veel zeilers aan zijn potentie. Als die er inderdaad blijkt te zijn, zal het Green Dragon Team een factor zijn om rekening mee te houden. Voor schipper Ian Walker, een voormalig olympisch medaillewinnaar en TP52-zeiler, is het zijn eerste rond de wereld race. Navigator Ian Moore won de race al eens op Illbruck.



Ian Walker



Ian Moore

Ontwerp

**Reichel Pugh** USA

Schipper

**Ian Walker** GBR

Navigator

**Ian Moore** GBR





De voormalige ABN Amro 1 krijgt zijn oorspronkelijke zeilteken NED1 terug en zal Rotterdam als thuishaven hebben. *Black Betty* vaart net als de vorige keer onder de vlag van de KRZV de Maas.

Nauwelijks drie weken voor de start meldde zich tot veler verrassing een achtste team en ook nog eens een met een flinke Nederlandse inbreng. Maandenlang zocht de Ier Ger o'Rourke vruchteloos naar sponsors. Aan zijn boot lag dat niet. O'Rourke had de winnende ABN Amro 1 gekocht en al volledig gemodificeerd. In een allerlaatste poging hun race nog te redden kwam het team bij Delta Lloyd terecht. De Nederlandse verzekeraar, co-sponsor van ABN Amro in de vorige race, had de mogelijkheden voor een eigen campagne al eerder onderzocht, maar wilde niet het budget voor een nieuwe boot vrijmaken. Aanhaken bij de Ieren bleek wel mogelijk. In recordtijd werden de handtekeningen gezet en een walteam, onder leiding van ex-Team ABN Amro's Tom Touber, geformeerd. Ook de bemanning wordt deels Nederlands. Wie dat zijn wordt pas op het allerlaatste moment bepaald. Een selectietraject onder leiding van coach Maurice Paardenkooper is in volle gang.

Dat het haastig samengestelde team zonder veel trainingsuren al in de eerste etappe tot grootse prestaties komt, lijkt niet waarschijnlijk. Maar eenmaal ingeslingerd kan het Team Delta Lloyd nog wel eens voor een verrassing zorgen. De grote vraag is of de boot die de vorige keer met afstand de snelste was, zich nu kan meten met de jongste generatie VO70's. Ger O'Rourke schippert de boot, in ieder geval tot Kaapstad. Wie daarna het bewind overneemt is nog niet bekend. In het geruchtencircuit circuleren Nederlandse namen. Voor de positie van navigator is de Amerikaan Matthew Gregory de voornaamste kandidaat.



Ontwerp

**Juan Kouyoumdian**

Schipper

**Ger O'Rourke** IRL

Navigator

**Matthew Gregory?**





# 'Dynamisch gepuzzel'

## Extreme 40's racen in Amsterdamse IJhaven

De Amsterdamse IJhaven is bepaald geen regatta-hotspot. En al helemaal niet voor extreme cats van 12 meter lengte en bijna 8 meter breedte. De finale van de iShares Cup, van 19 tot en met 21 september, was dan ook een kermiskoers. Maar wat is er mis met kermiskoersen?

Grote winnaar was het publiek dat er met de neus bovenop kon staan. Honderden Amsterdammers zagen de tien Extreme 40's omzichtig manoeuvreren in de pakweg 100 x 200 meter grote 'arena' en waarschijnlijk heeft het gros van de toeschouwers zelden een zeilwedstrijd van zo dichtbij kunnen volgen.

Publieksvriendelijk was het evenement zeker; een commentator gaf tekst en uitleg en krom zelfs aan boord om bijvoorbeeld Alinghi-schipper





Ed Baird, tweevoudig America's Cup winnaar, een quote te ontfutselen. (Beluister het fragment).



Catcrack Mischa Heemskerk, tacticus op de Holmatro, wist het IJ-zeilen raak te typeren: “Het is dynamisch gepuzzel om hier de juiste posities te veroveren.”

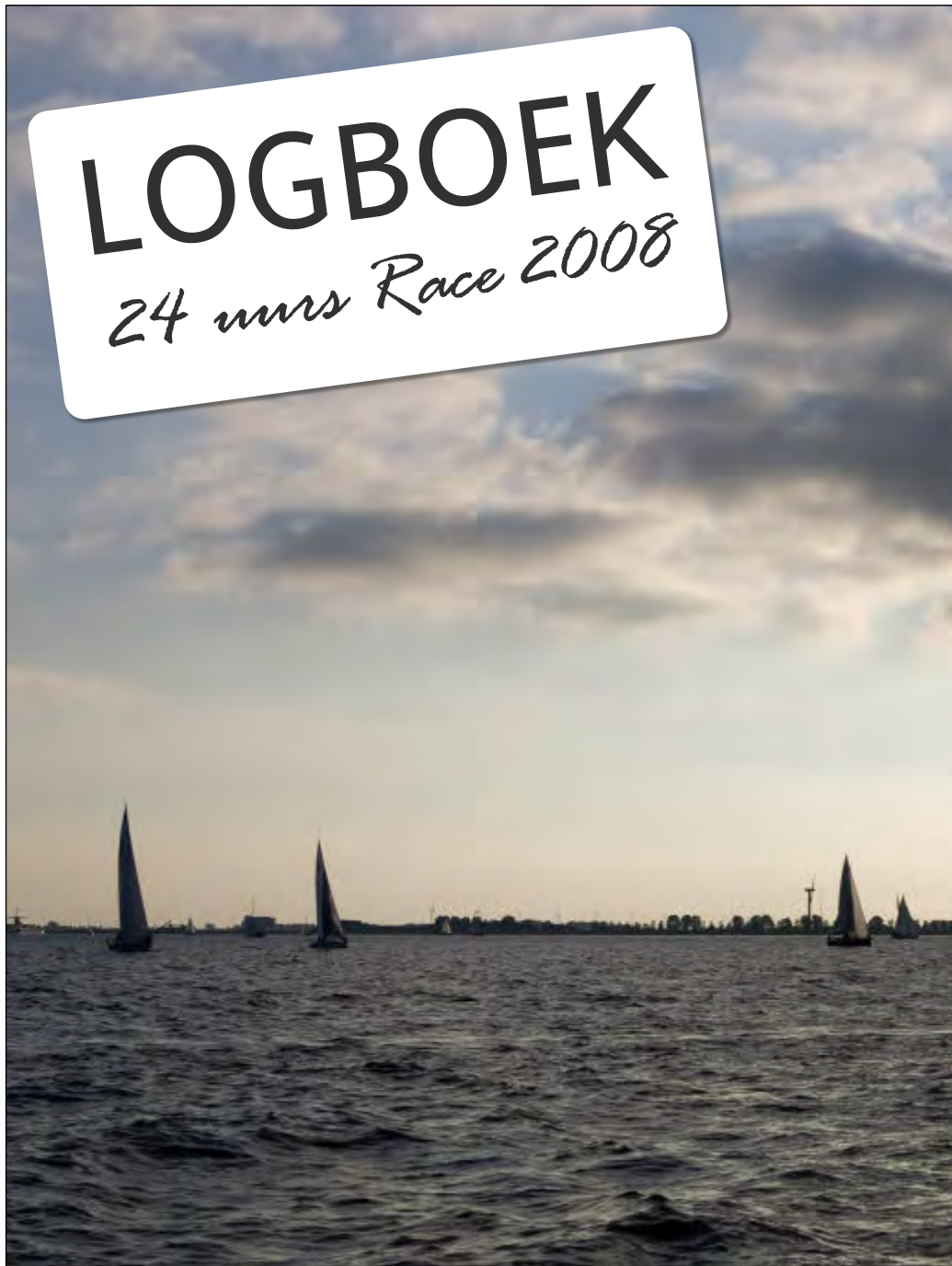
Het is trouwens niet voor niets dat de Alinghi-ploeg op cats te vinden is. Er bestaat kans dat de volgende strijd om de America's Cup met multihulls wordt uitgevochten. Voor Piet van Nieuwenhuijzen maakt het niet veel uit waar hij in zeilt. “We gaan altijd voor de winst,” legde de nuchtere Alinghi-voordeckker uit. En inderdaad, het Zwitserse team zeilde naar de eindoverwinning in de Ishares Cup. Tekst: Laurens van Zijp



# LOGBOEK

*24 hrs Race 2008*

foto: © [www.sailshoot.com](http://www.sailshoot.com)





Keuzes,  
keuzes,  
keuzes...



*Je eerste 24-uursrace. Sommige zeilers kunnen het zich al niet eens meer herinneren, maar ik zie het stiekem als mijn eerste mini Volvo Ocean Race. De eerste keer op open zee, in het holst van de nacht onder een heldere sterrenhemel... wachten tot de zon weer komt.*



**Vrijdag 17:00**

**52.47.5N/005.07.5E**

Een eerste kriebel in m'n buik, de gezonde spanning voor een wedstrijdweekend. Hebben we alles? De warme maaltijd, de koffie en broodjes voor vannacht, eieren met spek voor morgenochtend?



Snel de maaltijd opwarmen en weg uit Medemblik, nog slechts twee uur voor de start. Een laatste check op het internet voor de strategie die we hebben uitgedacht. "Hmmm, totaal andere wind. 's Nachts bijna niets bij Den Oever. En nu?" roep ik richting mijn tacticus en schipper. Beiden pakken de eerder gemaakte planning erbij en zijn even diep verzonken in getijkaarten en weersvoorspellingen. Ondertussen zet ik een nieuwe pot koffie. "We zijn eruit, we houden vast aan het eerdere plan. En nu koffie en dan wegwezen, op naar de start," roept de schipper. Gelukkig, ik ben niet de enige met gezonde spanning vandaag!

foto's: © www.sailshoot.com

**‘En nu?’,  
roep ik richting  
tacticus en schipper...**





## Vrijdag 18:30

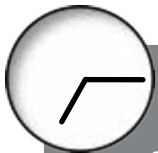
52.46.5N/005.07.2E

Op het water het vaste ritueel.

Spinnaker omhoog en meteen weer laten zakken, paar keer overstag en we zijn er zeker van dat alle schoten aan boord goed liggen. We willen geen verrassingen in het donker



als er een spinnaker gezet moet worden op zee. Plots valt ons oog op een oranje rib die zenuwachtig heen en weer schiet, willekeurig op de diverse deelnemers af. “Tuurlijk, controle!” verzucht iemand in de kuip. Bij nader inzien is het de burgemeester van Medemblik die zijn eerste 24-Uursrace meemaakt. Enthousiast deelt hij aan alle deelnemers een blik koeken uit en wenst iedereen een goed vaart. Ongemerkt beginnen alle boten steeds dichterbij elkaar te kruipen, de start is nabij. Maar eerst mag de toerklasse nog van start, iedereen is over stuurboord weg.



## Vrijdag 19:15

52.47.2N/005.08.3E

Ook ons startsignaal klinkt en ook wij zijn weg. Direct varen we richting de onheilspellende lucht die net voorbij Medemblik hangt. Een juiste keuze, want de toerklasse die een kwartier voor ons is gestart,



ligt redelijk stil. Bij het rondenvan de verplichte WP6 zijn we bijna iedereen voorbij, op naar Den Oever.





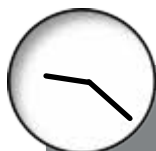
## Vrijdag 20:58

52.53.3N/005.07.5E

We hebben de gang er lekker inzitten. Met een constante snelheid van 6,5 knopen varen we op Den Oever af. Iedereen is in z'n hum, goeie start, lekker briesje, het ziet er allemaal prima uit. Hopelijk zijn we nog op tijd voor het schutten



bij de sluis. Dan kunnen we immers maximaal profiteren van de compensatie die je daarvoor krijgt.



## Vrijdag 21:20

54.3N/005.07.5E

Het begint donker te worden en zien slechts één boot voor ons ter hoogte van Den Oever. Het is even goed opletten, buiten de vaargeul is het erg ondiep. Onze tacticus weet ons, vanachter de Raymarine, er veilig doorheen te loodsen. Bij de



sluizen komen we precies op tijd aan, achter ons sluiten de deuren direct. We bedanken sportief alle andere deelnemende boten voor het 'wachten'. De zilte lucht van de Waddenzee komt ons tegemoet zodra de sluisdeuren opengaan, het serieuze werk kan nu echt beginnen!

‘Hier doe je het nou voor’,  
hoor ik ze nog roepen  
in de kuip...



**Vrijdag 22:05**

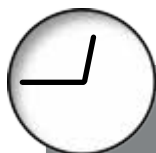
**52.54.3N/005.04.3E**

“Hier doe je het nou voor,” hoor ik ze nog roepen in de kuip. “We hebben de wind nog in de zeilen, nagenoeg vlak water en een geweldige skyline van gekleurde lampjes en af en toe een vuurtoren die ons



toelacht. Wat wil je nog meer?” Het is nog niet gezegd of de wind begint heel snel weg te vallen. En dat terwijl de stroming ons met 3 mijl verzet. Collectieve angst wordt werkelijkheid, we halen de T6-VH1 niet! Met wind in de zeilen varen we 1 mijl/uur achteruit, maar zijn niet alleen. Ook de andere schepen die we tijdens het schutten al waren tegengekomen hebben dit probleem. Dat wordt dus wachten, gauw al twee uur tot de kentering. Doelloos varen we wat heen en weer, tellen de sterren en brengen via internet alvast verslag uit aan de organisatie. Voor een paar teamleden het moment om wat nachtrust te pakken.

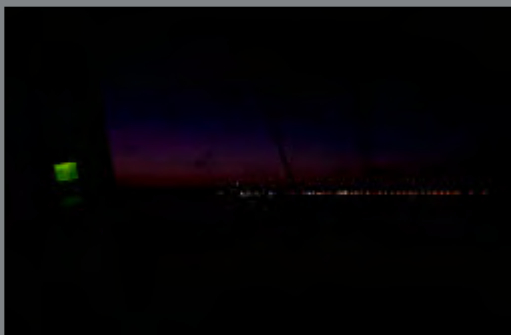




**Zaterdag 01:45**

**52.55.6N/005.02.4E**

Geen besef van tijd, maar plots voelen we de wind aantrekken en de boot accelereren. “Alle hens aan dek!” schalt er door de kuip. Gestommel en gebrom vanuit de hondenkooi vanwege een bruto verstoorte nachtrust. Ondertussen ronden we de T6-VH1 en T5-MH2 en varen eindelijk de Noordzee op. Vrijwel meteen kan de spinnaker erop en zijn we onderweg naar de MG. Ik hou het even voor gezien en ga zelf wat rust proberen te pakken.



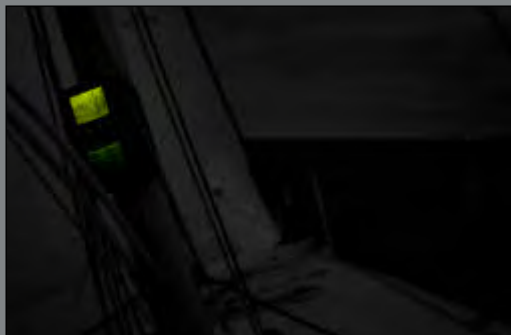
## Schimmen veranderen in contouren

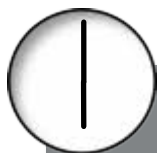


**Zaterdag 04:00**

**53.19.3N/004.58.3E**

Van slapen komt weinig. Bovendien w zijn ze erg druk en tot overmaat van ramp hebben ze de motor moeten starten om de accu's bij te laden. Weer een leermoment, voortaan maar op de bank slapen, ver weg van alle hectiek en machinerie. Met kunst en vliegwerk zet ik met ruime wind verse koffie. Eenmaal buiten word je weer overvallen door de charme van zeezeilen. De vuurtorens van Texel, Vlieland en Terschelling laten onze gezichten een beetje oplichten in de duisternis.





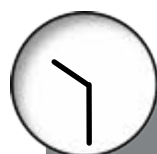
## Zaterdag 06:00

53.19.3N/005.06.2E

De eerste tekenen van een zonsopkomst worden merkbaar. Om ons heen veranderen schimmen in contouren. We zijn staan op het punt om bij Vlieland de VL1 te ronden en de Noordzee te verruilen voor het wad. Een schouwspel ontvouwt



zich aan de horizon. Eerst een voorzichtige glimp van de ochtendzon, gevolgd door een 'God Rays' een kwartier later. 'Jammer dat dit moment niet langer duurt,' mompel ik terwijl ik alles uit mijn camera probeer te halen om dit zo natuurgetrouw mogelijk vast te leggen.



## Zaterdag 10:30

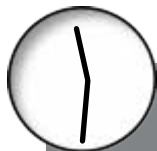
53.17.8N/005.10.2E

Het ontbijt is verorberd en langzaam komt alles aan boord van de *Junky* weer tot leven. Ineens is er een bepaalde mate van paniek. De snelheid loopt rap terug, van 6,6 knopen naar maximaal 5,2. De sfeer is



navenant, niemand kan plaatsen wat er gebeurt. Ondertussen schiet de *Zuidfries* ons voorbij alsof we voor anker liggen. Alles wordt geprobeerd, infuckers strakker en weer losser, onderlijk grootzeil aan en weer los... niets helpt.

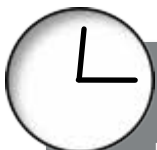




## Zaterdag 11:31

53.02.3N/005.20.5E

Kornwerderzand in zicht. Snel de BO8 rondon onder spinnaker en vervolgens vol gas op de sluis af. We hebben groen licht wanneer we om de kom indraaien. “Yes! Yes! Yes!” roepen we. Een ware hallelujastemming is voelbaar aan boord. Van korte duur helaas, dertig meter voor de sluisdeur springt het licht ineens op rood. “Ik heb er de kracht niet meer voor....” verzucht de schipper op ludieke toon. Zo tracht hij de stemming van enkele seconden ervoor nog vast te houden. Mooi moment om ook even bij te praten met de burens, we hebben immers tijd genoeg. Een half uur later gaat het licht dan op groen, we mogen eindelijk schutten.



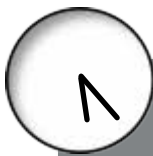
## Zaterdag 12:15

53.02.3N/005.20.5E

Keuzes,keuzes, keuzes. Op basis van de hoeveelheid wind en windrichting wordt er opnieuw gepuzzeld. We hebben immers ruim een half uur verloren bij de sluis. Aangezien we zowat het hele IJsselmeer toch nog niet bevaren hebben, is er keuze genoeg. Eerst maar eens richting Medemblik, kijken hoe het daar met de wind staat. Het valt op dat het hier drukker is. Zagen we op de Noord- en Waddenzee bijna niemand, nu is het zo gek niet denkbaar of het komt voorbij. We worden snel ingehaald door de trimaran ‘SORRY, ALICE’. Waarom krijgt een boot zo’n naam?







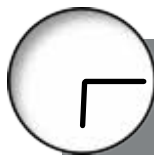
## Zaterdag 17:20

52.46.1N/005.06.2E

Nog een uur te gaan voor we mogen finishen. De laatste verplichte boei WV19-WP2 wordt gerond en het begint nu serieus druk te worden. id. In de verte horen we de twee finishschepen bijna onafgebroken toeteren, zo snel wordt er achter elkaar gefinisht. Na de finish snel de haven induiken om de achteropkomende schepen niet in de weg te zitten. Tijd voor een biertje.



## Volgend jaar zijn we er weer bij...



## Zaterdag 18:15

52.46.1N/005.06.2E

Het is afgelopen, de Delta Lloyd 24-uursrace zit erop. We glijden de haven in, ritselen bij de sponsorboot nog een paar toastjes zalm en genieten van het koude biertje. Op aanwijzing van de havenmeester krijgen we een mooi plekje toegewezen. Met de grootste zorg stickeren we snel onze route op het wedstrijdformulier. “Kom jongens, Medemblik in! We hebben lang genoeg aan boord gezeten,” roep ik. De formulieren worden ingeleverd om de rest van de avond de ervaring van de potentiële winnaars te horen onder het genot van een paar Berenburgers. Een ding is zeker, volgend jaar zijn we er weer bij!



# AIS is groot geworden

HISWA-symposium 'Zien en gezien worden'

*AIS is het instrument voor zeegaande jachten om schepen te zien en gezien te worden door omringende beroepsschepen. De inleiders op het HISWA-symposium zijn het echter over één ding eens: ga er niet vanuit dat de beroepsvaart jou ziet.*

*Hans Martens tekende de meningen op.*





Hans van der Heide:

*‘Alle zeegaande jachten voorzien van AIS-B transponders.’*

Zijn van een AIS-B transponder. Zo worden ze gezien op de brug van de beroepsvaart. Ook al zien de oudere AIS-A transponders aan boord van de beroepsvaart de signalen niet. Dat is een software probleem en wordt opgelost. Tijdens de discussie wordt wel een vraagteken gezet bij ‘op de brug van alle zeeschepen’ want er varen heel veel vrachtschepen zonder elektronische kaart en laat staan met radaroverlay met AIS. Die zien de AIS gegevens als cijfers op een schermje. Binnenkort wordt AIS niet alleen meer toegepast op schepen, maar ook op boeien en er lopen experimenten met AIS-sart stations die geen radarpuls, maar een AIS-signaal teruggeven. Daarnaast is de land based AIS in opkomst en voor het beroepsgoederenverkeer de *long range identification and tracking* AIS via de satelliet.

Ook binnen de Kustwacht neemt AIS en steeds belangrijker plaats in. Volgens Kees Koning gebruikt de Kustwacht AIS voor het bewaken en controleren het scheepvaartverkeer langs de kust, voor

het constateren van overtredingen en het opsporen olieverontreiniging. Daarvoor staan er nu basisstations langs de hele kust, het IJsselmeer en op offshore-installaties. En er bestaat zelfs de mogelijkheid om een virtuele AIS-boei snel neer te leggen. AIS gaat daarbij ook een steeds belangrijker rol spelen bij reddingsoperaties. Aan boord van een jacht geeft AIS een uitstekend beeld van de omringende scheepvaart.

Egenolf van Stein Callenfels, ervaren zeezeiler, gebruikt AIS al een aantal jaren tijdens zijn reizen rond Engeland en naar de Azoren. Hij werkt met een elektronische kaart die met AIS overweg kan. Daarnaast is er aan boord ook nog een AIS-B transponder gemonteerd. Hij zou AIS onder

Hans van der Heijden van Ship Monitoring Consultancy, stond bij TNO aan de wieg van AIS. Volgens hem horen alle zeegaande jachten voorzien te

**Stuurman grote vaart:**

*‘Wij kijken in de zee, niet er over heen.’*

Egonolf van Stein Callenfels:  
*‘moderne elektronica levert  
een substantiële bijdrage aan  
de veiligheid.’*

geen beding meer willen missen.  
“Nuttig voor de zichtbaarheid en dus  
voor de gemoedsrust van de  
bemanning.” Op grote trajecten is de  
alarmfunctie van de *Sea Me radar  
target enhancer* in combinatie met  
AIS erg nuttig om op een ondermand

Leon Bart:  
*‘Onthutsend, vrachtschepen  
op de oceaan zien je dure  
radar target enhancer niet’*

jacht de zaken goed in de gaten te  
houden. De *Sea Me* versterkt het  
terugkaatsen van een ontvangen X-  
band radarpuls, zodat het jacht op  
het radarscherm zichtbaar is als een  
middelgroot vissersschip. Alleen staat  
X-band radar op de oceaan niet altijd  
bij, of wordt er alleen maar gekeken

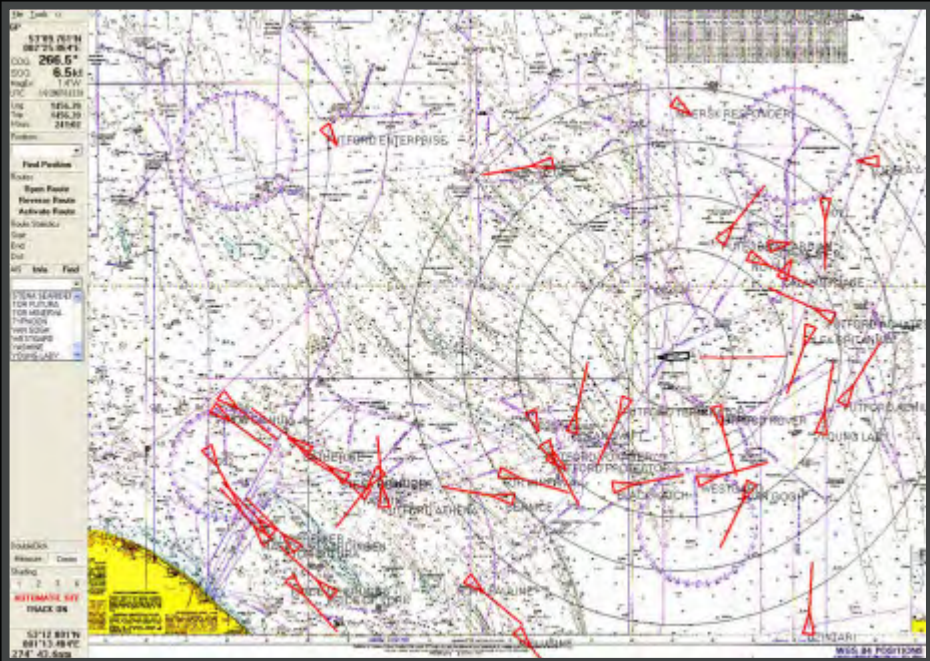
Zoekplaatje:  
*Een wit zeiljacht met  
witte zeilen in een zee  
met wit omkrullende  
golven.*

## AIS wat?

Alle zeeschepen groter dan 300 ton hebben verplicht een AIS-A transponder aan boord. AIS staat voor Automatic Identification System. Die transponder zendt op twee VHF frequenties data van het schip uit. Hiervoor heeft de transponder een eigen gps-ontvanger en is hij gekoppeld aan sensoren van het schip. Tot de statische data horen de gegevens van het schip, zoals naam en afmetingen. Dynamische data zijn: positie, snelheid over de grond, koers over grond. Reisgebonden data: lading en haven van bestemming. De transponders hebben een theoretische reikwijdte van 25 mijl en regelen onderling het tijdstip van uitzenden, zodat ze elkaar niet in de weg zitten.. Veel jachten beschikken over AIS-ontvangers met een eigen gps-ontvanger of over aan de boord-gps gekoppelde ontvangers. Hiermee zijn dus alleen de gegevens te ontvangen. Speciaal voor jachten zijn AIS-B transponders ontwikkeld die nu in hoog tempo op de markt komen. Deze zenden boven een snelheid van twee knopen iedere 30 seconden, onder andere positie, koers en snelheid, naam, roepnaam en MMSI-nummer. AIS-gegevens zijn aan boord zichtbaar te maken als overlay over de elektronische kaart op de kaartplotter of laptop, als overlay op het radarscherm, of op een speciale ontvanger.



op de S-band radar. Helaas, echo's van de S-band radar stuurt de *Sea Me* niet terug. Een stuurman op de grote vaart bevestigt dit.



Drukke scheepvaart op de Noordzee afb. Egenolf Stein Callenfels

Datzelfde valt Leon Bart ook al op tijdens zijn solo zeilwedstrijd. Een onthutsende ervaring vindt hij. “Je investeert een groot bedrag in veiligheid en dan blijkt het op de oceaan niet te werken.” Leon Bart, voormalig gezagvoerder op de grote vaart, loods, en (solo) zeezeiler, kent de praktijk vanaf de brug en vanuit de kuip. Hij gebruikt de Guard Zone van zijn radar als waarschuwing voor naderende schepen. Net zoals Egenolf hecht hij aan goede communicatie van jachten met de omringende beroepsvaart. Ook hij is ervan overtuigd dat je er alles aan moet doen om gezien te worden, want hij weet hoe slecht jachten zichtbaar zijn vanaf de brug. Dus: een gekleurde band op de romp, een gekleurde masttop, gekleurde zeilen, goede navigatieverlichting en geen led-lampjes in normaal driekleuren toplicht.



**Nordic Round!**  
 In 2009 met uw eigen jacht naar Noorwegen en Zweden




www.oceanpeople.nl

**BOMARINE**  
 innovative sailing solutions




**variabele spoed  
 is altijd goed!**




**YachtTronics**  
 Elektronica & Multimedia aan boord



**SHIPTRON**  
 Marine Communication Specialists



**Olav Cox**  
 Zeiljachtexpertise

importeur van:




**FUN4SAIL**  
*sailing to the limit*

**WATERSPORT CURSUSSEN**

- Theoretische kustnavigatie
- Vaarbewijs
- Radar
- Astronavigatie



**Saronic Sailing**  
 SPECIALIST IN ZONNIGE ZEILVAKANTIE'S



Griekenland  
 Turkije  
 Slovenië  
 Kroatië

Spanje  
 Italië  
 Malta  
 Carieb



# Cinema op zee

Vliegercamera filmt de *Schorpioen*



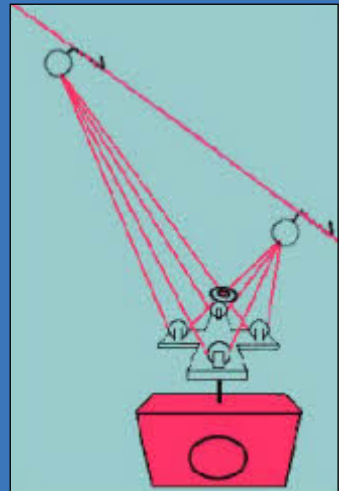


*Maanden geleden zag Saskia Hocks in Zilt (nummer 2) een Amerikaan die zeilend een filmpje vanuit een vlieger had gemaakt. Het intrigeerde haar dermate dat ze op zoek ging naar nadere informatie.*

Ik mailde een aantal vliegerwinkels en verkopers op marktplaats met het filmpje als link, met de vraag welke vlieger ik zou kunnen gebruiken. Mijn camera weegt met onderwaterhuis ongeveer een kilo, dus het moest een flink exemplaar zijn om dat te trekken. Omdat ik de vlieger niet hoeft te kunnen sturen, kan het een model zijn met één lijn. Een verkoper raadt de Power Sled Large aan. Een paar dagen later heb ik hem in huis.

## Bevestiging

Maar dan de moeilijker vraag: hoe bevestig je de camera? Eerst dacht ik dat de camera direct aan de vlieger te hangen is. Maar met een camera van een kilo krijg je die vlieger natuurlijk niet omhoog. Je moet de vlieger eerst ongeveer 10 meter omhoog laten gaan en dan maak je het ophangstelsel vast aan de vliegerlijn met speciale haken. Dat ophangstelsel (ook wel Picavet genoemd naar de Franse uitvinder Pierre Picavet) bestaat uit een kruis met vier oogjes waardoor lijnen lopen naar twee ophangpunten. Dit zorgt ervoor dat de camera altijd in dezelfde hoek blijft hangen ondanks dat de vliegerlijn van hoek verandert. De camera zelf zit op een verstelbare beugel onder de picavet, zodat je zelf de hoek waarin je wilt filmen kunt bepalen.



## Op zee

Dinsdag 22 juli, we zeilen van Boulogne naar Dieppe, windkracht 3 – 4 en het zonnetje vanuit de goede richting. Dit moet hem worden, vandaag ga ik mijn eerste vliegerfilmpje maken. Binnen zet ik de vlieger in elkaar en doe ik de camera in het onderwaterhuis en vervolgens in het ophangstelsel. Eerst gaat de vlieger omhoog. Ik geef hem zo'n 10 meter lijn, zodat hij goed stabiel staat en bevestig daarna het ophangstelsel aan de lijn. Ik geef meer lijn en het lukt! De vlieger trekt de camera en de boot staat er ook nog op, fantastisch.

De vlieger doet het goed bij windkracht 3 tot 4. Bij hardere wind komt er flink wat kracht op de lijn te staan en dat is als je op een grasveldje staat niet zo erg, maar aan boord durf ik dat niet. We hebben door het matige weer deze zomervakantie eigenlijk maar een goede dag gehad om te filmen.

## Materiaal en kosten



De vlieger die ik gebruik is een Power Sled , singleline lifterkite L 3.0 (voor 80 euro op internet gekocht). Aan de vlieger zit 100 meter spectra lijn van 2 mm. (kosten: 20 euro) gekocht bij Ed van der Kooi. Ik gebruik een digitale fotocamera die ook filmpjes kan maken, en voor de zekerheid in

een onderwaterhuis zit. Bij wat hardere wind is het veiliger om handschoenen aan te doen, omdat er behoorlijke kracht op de lijn staat en die kan snijden in je hand.

Meer info over het maken van de picavet:

[http://www.kaper.us/basics/BASICS\\_picavet.html](http://www.kaper.us/basics/BASICS_picavet.html)



Geprikkeld door Saskia's ervaringen ging ook de *Zilt*-redactie op zoek naar informatie. Zo stuitte we op de Actioncam van *Oregon Scientific*. De ATC3K heeft de afmetingen van een kleine zaklantaarn en wordt gevoed uit twee penlight batterijen. De videobeelden slaat hij op een geheugenkaartje op. Omdat het geheel waterdicht is en niet meer weegt dan 200 gram zou het wel eens een goed alternatief kunnen zijn dat minder knutselen vergt. Welke zeiler pakt de handschoen op?





Het is eindelijk droog geworden, en de wind begint wat af te nemen. We zijn net de Farne Islands gepasseerd en snellen met de *Vlieger* zuidwaarts onder dichtgereefd grootzeil met alleen de kotterfok bij. Ik besluit de kluiver bij te zetten om de gang er in te houden. Het rif moet er nog maar even in blijven zitten, want er wordt nog steeds een hoop wind verwacht. Net als ik druk bezig ben met de kluiver, zie ik uit m'n ooghoek een vogeltje de kajuit inschieten.

Ik draai de schoot strak en ga maar eens binnen kijken. Het vogeltje is lichtelijk in paniek en fladdert tegen de kajuitkastjes omhoog. Marie-José die er pal onder ligt te slapen, is kennelijk zo ver buiten westen, dat ze niets van het gefladder merkt. Het beestje is vast door het rotweer van de

# Verstekeling

*Soms is de boot een microkosmos. Een aangewaide vogel kan het boordleven danig bepalen, merkten Joep en Marie-José Dirkx onderweg van Engeland naar huis*



afgelopen nacht uit koers geraakt en nu uitgeput aan boord neergestreken. Het is een fitis, zie ik. Een klein onopvallend vogeltje met een ragfijn snaveltje.

Ik wil Marie-José graag de kans geven lekker door te pitten – we hebben een drukke nacht met veel zeilwisselingen achter de rug - en dat gefladder boven haar hoofd draagt daar niet toe bij. Het arme bestje moet dus naar buiten. Voorzichtig probeer ik het fitisje richting kuip te loodsen. Dat lukt uiteindelijk. Fitis gaat ietwat verontwaardigd kijkend in de kuip zitten. Eigenlijk moet ik hem een meer beschut plekje kunnen geven, bedenk ik me. Het bestje moet misschien wat op krachten komen.



Terwijl fitis de kuip begint te verkennen, vis ik een puts uit het achteronder. Dat beschouwt fitis kennelijk als een belediging. Hij vliegt onmiddellijk weg. Ook goed, denk ik, we zitten niet zo heel ver uit de kust.

Even later strijkt het beestje echter weer aan dek neer, en schuift onmiddellijk, triomfantelijk achteromkijkend - of denk ik dat alleen maar? - de kajuit in. Ik ga er maar weer achteraan. Weer samen in de kuip, weet ik fitis te bewegen een kuipkastje als passagiersverblijf te accepteren. In het kastje ligt het losse eind van de talie van de grootschootrail en dat biedt fitis een mooie surrogaat boomtak.

De rust duurt totdat fitis een opleving krijgt en op verkenning gaat in de kuip. Ik moet oppassen dat ik het rondscharrelende vogeltje niet onder mijn zeillaarzen vermorzel. Het lijkt alsof het beestje voedsel zoekt. Maar voor een insecteneter als de fitis, heeft onze *Vlieger* niet veel te bieden. Stukjes creamcracker die ik hem toewerp blijven onaangeroerd.

Marie-José verschijnt in de kajuitopening. “Ik vroeg me af tegen wie jij aan het praten was.” Een beetje besmuikt wijs ik op mijn fitisje.

Als Marie-José zich in haar oliegoed heeft gehesen, besluiten we dat de boom uit de kluiver moet. De wind is wat meer naar noord gekrompen en we varen meer ruime wind dan voor de wind. Fitis scharrelt gezellig mee naar voren. Het is verbazingwekkend hoe makkelijk het beestje zich op het gladde slingerende dek staande weet te houden. Mij kost dat veel meer moeite.

En dat om me heen scharrelende vogeltje maakt het ook niet makkelijker. Als de boom weer aan dek ligt, is fitis van het voordek verdwenen. Ik kruip terug naar de kuip. “Hij zit weer binnen,” zegt Marie-José, die nog met de kluiverschoot bezig is. “Net of ie weet wanneer wij onze handen vol hebben.” “Eigenwijs kreng,” mopper ik. We weten fitis weer in zijn kuipkastje te praten.

Omdat er erg slecht weer op komst is, hadden we al besloten Hartlepool binnen te lopen. We naderen de kust en hopen dat fitis op eigen kracht naar land zal vliegen. Maar het lijkt of met elke mijl die we dichterbij de

# ‘Tegen wie praatte jij?’

## Besmuikt wijs ik op mijn fitisje...

vaste wal komen, fitis er slechter aan toe is. Hij zit in elkaar gedoken, met het kopje tussen zijn veren, in het kuipkastje.

We wisten natuurlijk ook wel dat als zo'n vogeltje eenmaal aan boord durft te landen, en zich zo makkelijk door bemanning laat benaderen, het eigenlijk al een uitgemaakte zaak is: ten dode opgeschreven. Maar toch. “Hij leek zo af en toe nog zo levendig,” pruilt Marie-José.

Als we in Hartlepool hebben vastgemaakt, haalt Marie-José fitis voorzichtig uit zijn kuipkastje. Maar fitis maakt geen enkele aanstalten om op zoek te gaan naar het 'gevarieerd terrein met laag struikgewas', wat volgens de Peterson's vogelgids zijn eigenlijke habitat is.

We zetten het vogeltje maar weer terug in het kuipkastje. We zijn bedrukt. Onze fitis zal morgenochtend wel met de pootjes omhoog liggen.

De eerste actie die volgende ochtend, na een stevige boerennacht, is uiteraard het kuipkastje checken. “Hij is weg!” juicht Marie-José, die me net voor was. Alleen de poepjes in het kastje herinneren nog aan onze verstekeling. Zou-ie het dan toch gered hebben?



## Kleine onderlinge verschillen

De MaxFun 25-klasse zeilde in het weekend van 20 en 21 september het Nederlands kampioenschap. De mannen van de 18+ waren in de uiterst lichte condities op het IJsselmeer iedereen te snel af. Zij bleven de ook sterk varende Hycos (2e) en de Freewind, met daarop de gaststuurman Sven Coster, (3e) nipt voor. Vooral de Freewind zorgde ervoor dat team 18+ alles uit de kast moest halen. "Het is leuk varen. Het niveau in de MaxFun 25 is redelijk hoog, dus we mogen eigenlijk best tevreden zijn. Eindelijk brons!" aldus een vrolijke Coster.

In het achttien boten tellende veld waren de verschillen klein. Geregeld kwamen er meerdere schepen binnen enkele seconden om de boeien en over de finish. Ondanks dat waren er het gehele weekend geen protesten, wat wel wat zegt over de sportiviteit in de klasse.

Drievoudig kampioen Walter Geurts droeg tijdens de prijsuitreiking de wisseltrofee over aan Erik Wesselman, stuurman van de 18+. Geurts noemde het 'alleen maar mooi dat het niveau zo hard is gestegen in de klasse.'





## Schmitter eindigt als vijfde

Thierry Schmitter is als 5e geëindigd op de Paralympics in Qingdao. Tot de laatste dag maakte de Hagenaar nog kans op een plak. In de negende en voorlaatste race moest hij zijn slag slaan, maar Schmitter kwam als



11e rond de eerste bovenboei. Vervolgens wist hij zich nog terug te vechten tot de zesde plaats. Aangezien zijn directe concurrenten voor hem eindigden, verloor Schmitter daar zijn medaillekansen.

In de slotrace liet Schmitter nog een keer zien dat hij een vermetele wedstrijdzeiler is. Hij startte sterk en bereikte als koploper de bovenboei. Het was echter de Canadees Paul Tingley die de tiende race naar zijn hand zette. Daarmee won hij ook overtuigend de olympische gouden plak in de 2.4mR klasse. Een medaille die Schmitter zich ten doel had gesteld. Tingley en de Amerikaan John Ruf (3e) vormden de verrassing van het toernooi in de 2.4mR klasse.

De serie van Schmitter: 5-3-2-10-7-1-5-12-6-3/28 punten. Een gelijk puntenaantal met de nummer 4, Heiko Kroger uit Duitsland.

Ronald van Vianen, coach van Schmitter in China, legt uit: “Alle sterke Europeanen, zoals de Fransman, Duitser, Deen en wij, wisten van elkaar wel waartoe we in staat waren, maar Tingley en Ruf hebben ons wel verrast. Ze gaan hard en zeilen heel sterk.”



## Tussen twee olympiades

Het Delta Lloyd ONK olympische en paralympische klassen in Medemblik, medio september, kende een opmerkelijke gast. Niet de olympische Tornado deed mee, maar de Formule 18-klasse waarin open cats van diverse merken uitkomen. De F18 is populair en dat bleek ook wel uit het aantal boten op de startlijn: 53, uit zes landen.



In Medemblik waren Mischa Heemskerk en Bastiaan Tentij het sterkst. Zij zeilden hun gitzwarte Hobie Tiger naar de overwinning. Regerend wereldkampioenen Coen de Koning en Jeroen van Leeuwen pakten de bronzen medaille.

Het ONK was een evenement in een tijdsvacuüm. Het markeerde de afsluiting van de vorige olympiade en de start van de volgende. Voor de 470-broers Coster was het een manier om de afgelopen intense vier jaar af te sluiten. En dat deden ze met winst.

Ook Finn-zeiler Pieter Jan Postma veroverde de titel, met maar liefst zeven eerste plaatsen. Waarmee hij iets van zijn olympische teleurstelling kon wegspoelen.

### **De Nederlandse kampioenen 2008:**

Laser: Marc de Haas

Laser Radial (mannen): Ben Koppelaar

Laser Radiaal (vrouwen): Marit Bouwmeester

Finn: Pieter-Jan Postma

Star: Alwin van Daalen/Peter Peet

Yngling: Renee Groeneveld/Annemieke Bes/Marije Kampen

470 Mannen: Sven en Kalle Coster

470 Vrouwen: Margriet Fokkema/Marieke Jongens

49-er: Tobias Schadewaldt/Hannes Baumann (GER)

2.4mR: Megan Pascoe (GBR)

## ‘Vader en zoon naar Spitsbergen’



Zeezeiler en auteur Ben Hoekendijk gaat deze winter weer op tournee langs watersport-verenigingen, bedrijven en bij huisbijeenkomsten met een nieuw programma over zijn avontuurlijke zeiltocht van drie maanden en 3560 mijl (6621 km.) naar de Lofoten en Spitsbergen. Spitsbergen wordt ‘de laatste wildernis van Europa’ genoemd en

ligt slechts 500 km van de Noordpool. Ben toont prachtige opnamen van besneeuwde bergen, walvissen, dolfinen, ijs en de middernachtzon. TV Gelderland maakte een documentaire die ook wordt vertoond. Geïnteresseerd? Kijk op [www.shalomsailing.nl](http://www.shalomsailing.nl)

## 25e DARP



Ooit gehoord van de DARP-competitie? Wij ook niet, maar toch wordt deze wedstrijdserie voor rond- en platbodems dit jaar voor de 25e keer gehouden.

DARP staat voor dinsdagavond rond- en platbodem competitie en het is met een twintigtal wedstrijden een van de meest uitgebreide platbodemsseries in ons land. WSV De Eendracht in Spakenburg is organisator. Het Eemmeer en het Nijkerkernauw vormen het wedstrijdwater, waarop een vloot van botters, schouwen, grundels, aken en hoogaarzen onder handicap tegen elkaar zeilt. Op 11 oktober is de volgende wedstrijd. Meer informatie: [www.dedarp.nl](http://www.dedarp.nl)





# 'Het water is echt heel blauw hier...'

Niet alleen het water is blauw op Bora Bora. Vanaf de *Delicate Dawn* mailt Rosan van Essen: 'We hebben er ruim 12.000 mijl voor moeten varen het afgelopen jaar, maar we zijn op Bora Bora in de Pacific. Al een lange tijd geen Nederlanders gezien, maar ineens liggen we een etmaal met drie vertrekkers bij elkaar.' Drie blauwe rompen, van links naar rechts; *Kind of Blue*, *Mama-Cocha*, *Delicate Dawn*.



## Drie jaargangen

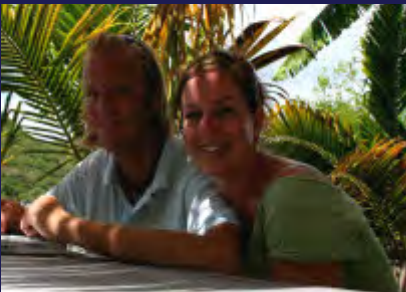
De drie boten die elkaar ontmoeten op een van de meest gefotografeerde ankerplaatsen in de Pacific, maken hun reis niet volgens dezelfde tijdsplanning.



*Kind of Blue* is een Starlight 39 waarmee Anita Idskes en Dick van der Waaij in 2005 uit Nederland vertrokken. Zij nemen de tijd voor hun reis om de wereld. Tussen twee seizoenen in het Caribisch gebied hadden ze tijd genoeg voor een lange zomer aan de Amerikaanse oostkust.



De *Mama-Cocha*, een Concord 47, wordt bemand door Maria en Pieter. Zij vertrokken in 2006 en ze bleven anderhalf jaar in de Carieb alvorens via Panama in de Pacific te belanden.



De kleinste boot van het drietal, de *Delicate Dawn*, is het minst lang onderweg. Om in een jaar tijd op Bora Bora aan te komen moet je flink doorzeilen. Rosan van Essen en Mathijs Dijkema horen bij de jongere vertrekkers, en ze trappen hun Raider 35 uit 1980 blijkbaar flink op de start.

**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](mailto: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.

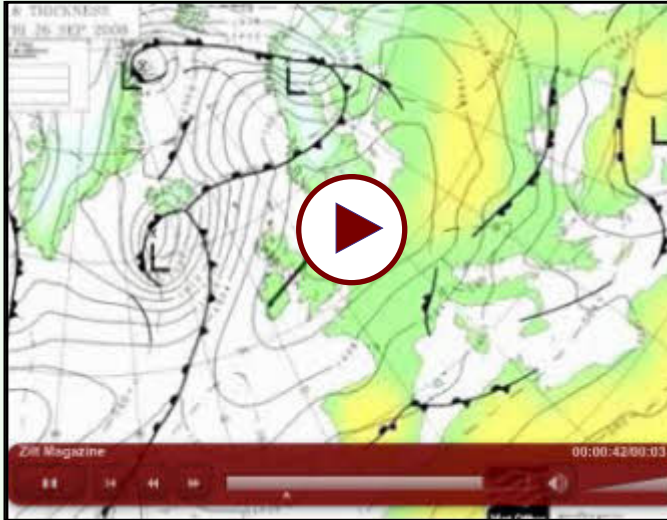


Wekelijks vertelt Zilt huismeteoroloog Henk Huizinga hoe het zeilweer voor het komende weekend wordt. Kijk en luister naar zijn verhaal en klik daarna op je eigen vaarwater in de kaart hieronder.





## Weerbericht voor 26, 27 en 28 september 2008



### Het houdt nog niet op

Al twee weken lang domineert hoge luchtdruk ons weer. Ook dit weekend ligt er weer een 'H' in de buurt, maar toch heeft de oostelijke aanvoer zijn langste tijd gehad.

**Vrijdagnmiddag +36:** het hoog op de Noordzee levert rustig weer op met (nog) een zwakke oostelijke wind met 5-10 knopen.

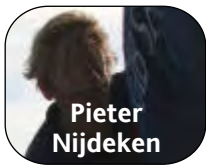
**Zaterdagmiddag +60:** het centrum van het hogedrukgebied is iets naar het oosten opgeschoven terwijl op de oceaan enkele nieuwe kernen ontstaan. De wind is nog steeds zwak en komt in het noorden van het land uit het westen. In het zuiden is de richting nog altijd oostelijk.

**Zondagmiddag +84:** het polaire front ten noorden van ons komt dichterbij maar heeft nog geen invloed. De wind komt met 5-10 knopen uit het zuidwesten.

Na het weekend komt het weer uit het westen en neemt de wind en de wisselvalligheid toe.



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](mailto: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

Op de foto leest Sylvia Zilt aan boord van de *Netjer*,  
voor anker in het Spaanse Water bij Curacao. Foto: Jeroen Meyer

