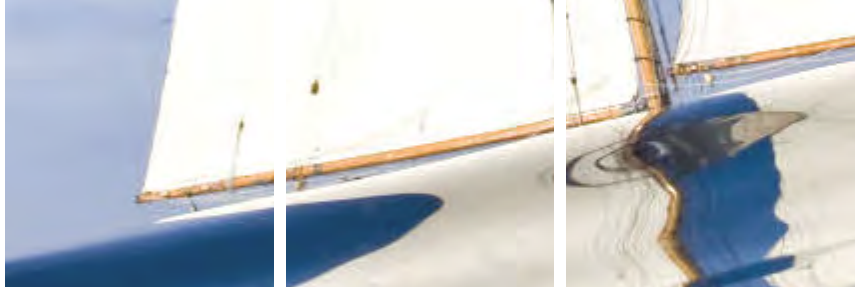




foto: © Istockphoto

Hiswa: in de stemming komen - Swingkielers: waar ligt de grens? -
Boot opknappen: nieuwe klokken, oude draden? - IJzingwekkende ervaring met
AIS - Motor: reviseren, ruilen of vernieuwen? - Tips van een tuiger





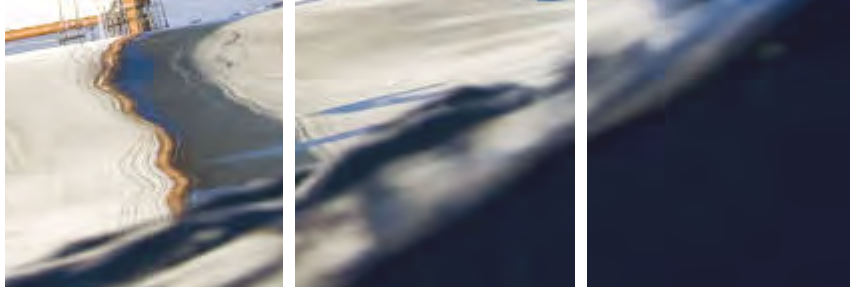
Oude tijden

Oude tijden herleven. We beleven een ouderwetse crisis met massaontslag alsof het weer begin jaren tachtig is. Erg? Ja, voor de betrokkenen zeker, maar voor de rest heeft zo'n crisis ook voordelen. Als je minder te besteden hebt, word je vanzelf vindingrijk en creatief (daar weten we bij *Zilt* alles van).

Ook op andere terreinen herleven oude tijden. Begin jaren tachtig bereikte het verzet tegen de Markerwaard zijn hoogtepunt. Het kwam tot een zeilersdemonstratie op het water met een protestronde om Pampus. Met resultaat: de Markerwaardplannen verdwenen in de ijskast. Daarmee leek het ook gedaan met het ouderwetse demonstreren. Helemaal van de kaart blijkt de inpolderdrang niet. Allerlei plannen tot buitendijks bouwen krijgen steeds nadrukkelijker vorm en draagvlak. Met die plannen keerde ook de aloude protestcultuur terug; tegenstanders hebben zich verenigd en willen een petitie indienen.

De vaarbelasting is ook al zo'n strijdpunt uit de vorige eeuw, dat nu herleeft. Leek van de baan toen de commissie Kamminga in 1999 uitzocht dat het meer kost dan oplevert. Maar zie, een *taskforce* onder leiding van ex-Landbouwstaatssecretaris Gabor ziet kansen voor een 'Blauwfonds', een 'doelheffing', want het moet vooral niet gezien worden als belasting.

Ook hier is de protestvlam aangewakkerd tot een vuurzee. Handen af van onze boot en onze vrijheid en daarmee



basta, luidt de niet mis te verstane boodschap van het bootvolk.

Wat dat betreft is het jongste persbericht van de Hiswa niet bijster gelukkig getimed. De bond van de handel pleit voor het versneld invoeren van registratie van schepen, jawel, alweer zo'n plan uit de vorige eeuw.

'Directe aanleiding is het onderzoek van de waterpolitie van de Korps Landelijke PolitieDiensten (KLPD) naar criminele eigenaren van pleziervaartuigen. Dit jaar zal de waterpolitie meer onderzoek uitvoeren naar witwaspraktijken,' zo meldt de Hiswa. 'Gegevens als merk, type, bouwjaar en kentekennummer gekoppeld aan eigenaargegevens moeten in het registratiesysteem worden opgenomen. Een dergelijk systeem verbetert de controle en handhaving van niet alleen de KLPD, maar ook voor marechaussee, zeehavenpolitie, waterkwaliteitsbeheerders en douane. Het bestaande register voor snelle motorboten, dat nu wordt bijgehouden door de Rijksdienst voor het wegverkeer, is ernstig vervuild en dat moet meteen worden meegenomen.' (Lees die laatste zin nog maar een keer; hij staat echt in het persbericht van de Hiswa.)

Wij zijn de tel kwijt hoeveel keer deze ballon is opgelaten, maar hebben een sterk deja vu-het gevoel. Oude tijden...

de Zilt bemanning



▲ foto: © Sergey Bogdanov/Team Russia/Volvo Ocean Race





DOWNLOAD

Het is een vierwekelijks dilemma. Is het bureaublad een spetterende zelffoto, of een rustige achtergrond met onderhuids zeilgevoel? Dit keer werd onze tweestrijd beslecht door een foto van een van de Volvo Ocean racers. Die abstracte weergave van een zeiler's hunkering naar de horizon kozen wij als ons uitzicht voor de komende maand.

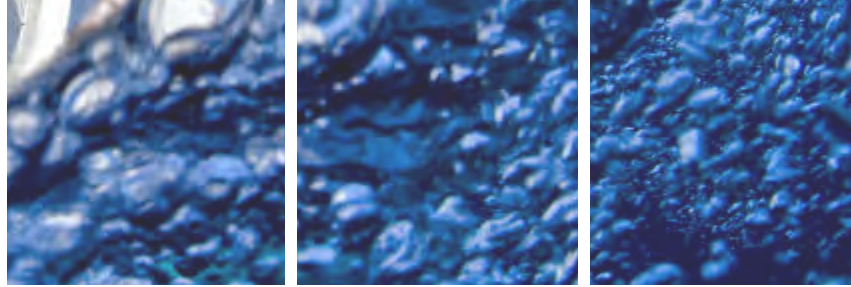


in deze Zilt...

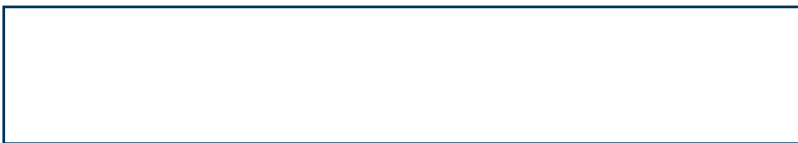


- 2** **Reflectie**
Een overpeinzing van de Zilt-bemanning.
- 4** **Bureaublad**
Je zilte scherm voor de komende vier weken.
- 8** **Waar ligt de grens? - The Boatspeed Doctor over de Vendée- en Volvo-racers.** [video](#)
- 18** **Hiswa: warmdraaien voor het seizoen**
Lekker in de stemming komen...
- 22** **Nieuwe klokken, oude draden**
De boot opknappen is de moeite waard.
- 24** **'Het moet niet veel gekker worden'**
Het bizarre verloop van de Volvo Ocean.
- 30** **De Vis, de Dolfijn en de Zeilboot**
Een Vertrekkersfabel...
- 36** **Zilte zintuigen**
Een adembenemende plaat.
- 38** **'Possible collision...'** - AIS in praktijk.
- 44** **Vendée: Desjoyeaux wint weer** [video](#)
De Vendée 2008/09 is bijna historie...





- 52** Mazzel...
Uit het logboek van een instructeur.
- 56** Reviseren, ruilen of vernieuwen - Wat doe je met je oude motor? De mogelijkheden op een rij.
- 64** In de wind - Zeilnieuws.
- 70** De kou snel vergeten - Impressie van een winterwedstrijd.
- 72** Zilte Spullen - Nieuws van de handel.
- 80** Tuigonderhoud - Vesters Visie: tips van een tuiger.
- 88** Zilte Wereld - Over verwegzeilers.
Plus: de Zilte Wereldkaart: nu online!
- 94** Weer en wind - Zilts zeilersweerbericht.
- 96** Bemanning - Zij maken Zilt.



Niet werkende link? Klik hier



Een diagnose van de Boatspeed Doctor...

Waar ligt de grens?

Zijn de nieuwe oceanracers nog wel geschikt voor open water? Deze vraag is actueel na de ravage in de Volvo Ocean Race en Vendée Globe. Ligt het aan de ontwerpers? Of de bouwers? Zeilforums stonden bol van verhitte discussies en daarin werd naar ontwerpers en bouwers gewezen. Of zijn de zeilers te roekeloos? Profzeiler Jochem 'The Boatspeed Doctor' Visser, nauw betrokken bij de ontwikkeling van diverse wedstrijdjachten, geeft zijn eigen kijk.

foto: ©Guo Chuan/Green

Nee, dit is geen werf. De bemanning repareert Green Dragon tijdens de 4e etappe!



Ligt het aan de ontwerpers?

Het is makkelijk om naar de ontwerpers te wijzen. Natuurlijk zijn zij, samen met de bouwers, verantwoordelijk voor het eindproduct. Maar we praten hier wel over racers met swingkielen, gemaakt om door de geluidsbarrière te kunnen.

De nieuwe generatie 'zwenkkielers' heeft een stormachtige ontwikkeling doorgemaakt, zowel de Open 60's als de Volvo 70's. De snelheidsverschillen ten opzichte van hun vastgekielde voorouders zijn schrikbarend groot. Waar vroeger 12 knopen een goed gemiddelde was, praten we nu over 20 tot 25 knopen en een topsnelheid van 43 knoop (*Il Mostro* in etappe 2). Logisch dat de schepen veel meer op hun donder krijgen. Kijk maar eens naar de video.



Dynamische belasting

Voor de jachtarchitecten zijn de swingkielers een nieuw terrein. De meeste constructieve berekeningen bestaan uit een statisch en een dynamisch gedeelte. De veel hogere aanvangsstabiliteit van zwenkkieljachten en de grotere krachten die hierdoor op de tuigage en de romp komen te staan, zijn relatief eenvoudig te berekenen.

Maar het is aanmerkelijk moeilijker om juist in te schatten hoeveel hoger de dynamische belasting is. De waanzinnige hoeveelheden water die op dit soort schepen beuken, het slaan van de romp in golven en het rukken van de kiel als het schip zich, galopperend voor de wind, in de volgende golf boort... Dat alles is niet eenvoudig te berekenen.

Het dilemma

De brede planerende rompen maken het nog moeilijker. De grote vlakken van dit soort rompvormen hebben weinig weerstand tegen 'paaltjes pikken' en zijn nog gevoeliger voor het watergeweld. En de zee is nu eenmaal een geducht tegenstander. De vraag is dan ook waarom ontwerpers simpelweg niet wat meer veiligheidsmarge nemen.

Dat is makkelijker gezegd dan gedaan. Het probleem is dat stabiliteit nog steeds van grote invloed is op zowel de Volvo 70-ontwerpregels als die van de Open 60. Elke kilo die je kunt besparen in de constructie of tuigage,

kun je toevoegen aan het kielgewicht. Vooral bij een swingkiel is deze toename in kielgewicht van grote invloed op de snelheid. En wat wil een klant die bij jou een racer bestelt? Juist: snelheid om te winnen...

Wankel evenwicht

De VO70-regel kent nu wel een maximum voor kiel- en bulbgewicht, maar de huidige generatie boten heeft de grootste moeite om dit werkelijk te halen. De relatie tussen het gewicht van romp en tuigage enerzijds en de prestaties van de boot anderzijds verhouden zich als vuur en water. Dit blijkt ook wel uit de vele gescheurde zeilen. Je kunt een grootzeil zwaar en degelijk maken, of licht en dus meer kwetsbaar.

De meeste afwegingen die ontwerpers maken, hebben direct consequenties voor de duurzaamheid en snelheid van het jacht. Ontwerpers zijn immer op zoek naar het wankel evenwicht tussen winnen en überhaupt finishen.

Snel versus traag en stevig

De tijd van lamineren met een behangrollertje is voorbij. Nu elke gram telt is de bouw van de jongste generatie racers bijna laboratoriumwerk met een nauwkeurige klimaatbeheersing en een brandschone werkvloer.

Er wordt gebouwd met fabrieksmatig voorbereide laminaten waarin de harsen reeds in de juiste verhouding zijn aangebracht. Tijdens het 'bakken' van dit soort 'pre-pregs' onder vacuümdruk of in een autoclaaf zijn de temperatuur en luchtvochtigheid van cruciaal belang. Kleine afwijkingen of fouten kunnen grote gevolgen hebben, tot delaminatie aan toe.

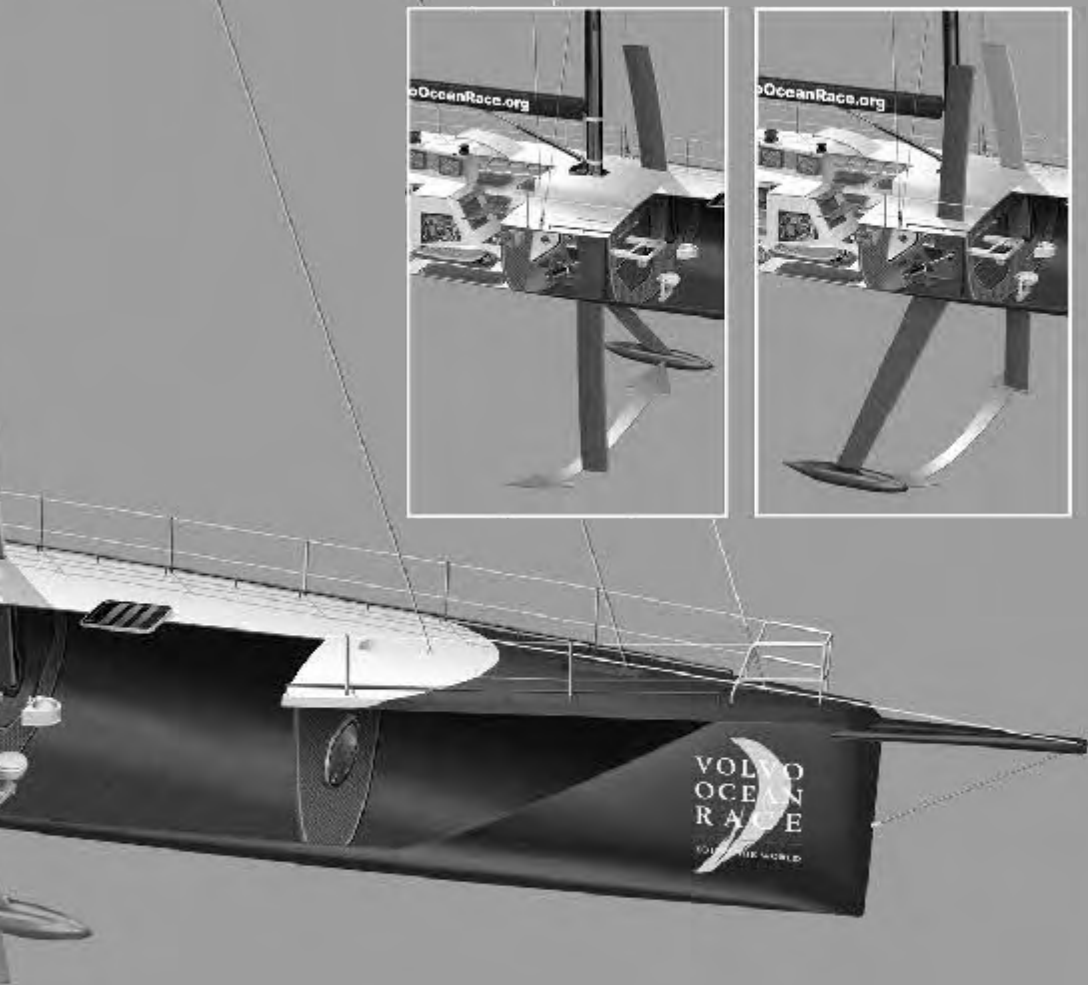
De bouwers van de VO70 's en Open 60's behoren tot de top van hun vakgebied. Hun werk is van zeer hoog niveau, maar ze moeten voldoen aan de eveneens hoge eisen die ontwerpers en zeilers aan deze schepen stellen. Ook zij moeten laveren tussen de veiligheidsmarges van de constructie en het brute geweld waarmee de zeilers de schepen in de praktijk martelen. Ze zoeken naar die grens tussen snel en licht versus traag en stevig. Slaat de balans een fractie door naar te licht, dan straft de zee dat genadeloos af. Gevolg: schade. Blijft de boot heel, maar is hij daardoor minder snel, dan is het ook niet goed. Zo is er eigenlijk weinig eer te behalen voor deze composietkunstenaars.





Zijn de zeilers te roekeloos?

Vroeger leerde ik in mijn open zeilboot al gauw dat er eigenlijk geen limieten zijn. Hoe harder je voor de wind ging, hoe meer controle je had. Het was voornamelijk jouw behendigheid die het verschil maakte. Voor de meeste kielboten geldt eigenlijk hetzelfde. We waren gewend wedstrijd-schepen tot het uiterste te drijven, want de constructie van de boot was zelden de zwakke schakel.



Met de zwenkkielers is aan die aanpak een einde gekomen, omdat deze boten zo ontzettend veel vermogen hebben. Als je met een auto volgas over de Duitse snelweg rijdt, maak je je geen zorgen over de constructie van de wagen. Maar Formule 1 coureurs, die honderden pk's aan vermogen hebben, moeten heel gedoseerd met het gaspedaal omgaan om de boel heel te houden.



De zee is nu eenmaal
een geducht tegenstander...





In Taiwan vervangt het walteam van Ericsson een groot deel van de boeg van Ericsson 3.



Tijdens de Round Britain en Ireland Race werd ik met dit gegeven geconfronteerd toen we op de 50-voets zwenkieler *Chieftain* zeilden [VIDEO]. Zeilend met ruime wind vanaf het onheilspellende Mucka Flucka - het noordelijkste Shetlandeiland - hadden we met 30-35 knopen wind een fantastische run richting Dover. Echter, bij het begin van Het Kanaal stond de stroom tegen de wind.



Toen de wind iets toenam, kwam aan mijn 'alles of niets-theorie' snel een einde. In een paar uur tijd boorde de boeg zich tweemaal zo ver in een golf, dat we water tot de eerste paar zalings over kregen. Als stuurman spoelde ik met stuurwiel en al weg (gelukkig heeft *Chieftain* er twee). We verspeelden drie gennakers. Het werd pijnlijk duidelijk dat je inderdaad te hard kunt gaan. De huidige Volvo-zeilers leren dagelijks hiermee om te gaan. Bouwe Bekking was slim genoeg om in de laatste etappe de kiel te centreren tijdens hun moedige stormpassage ten noorden van de Luzon Strait. Een slimme zet die niet alleen het vermogen van het jacht, en daarmee gepaard gaande krachten, reduceert, maar ook de boot meer laat hellen, waardoor minder vlakken delen van de romp blootstaan aan het geweld. Zo heb ik ook grote bewondering voor Vendée-zeiler Michel Desjoyeaux, de professor van het zeilen, die op de juiste momenten het gaspedaal intrapt, maar tegelijk de kwetsbaarheid van zijn jacht goed aanvoelt. Oceaanraces is meer dan de kunst van hard gaan; zeilers moeten zich een nieuwe rol aanleren: hun schip behouden. De oudere generatie zeilers profiteert op dit punt van een breed opgedane ervaring. Ze zijn niet alleen topzeiler, maar hebben een brede achtergrond als jachtbouwer, zeilmaker en manusje van alles. Daardoor snappen zij feilloos de beperkingen van hun machine.

Valt de organisatie iets te verwijten?

De laatste etappe van de Volvo Ocean Race werd door menigeen geveesd. Was het nou echt nodig om deze etappe in te voeren, onder de

commerciële druk van sponsors? En kan ook de Vendée Globe-organisatie niet nog betere veiligheidseisen formuleren?

Veiligheid staat hoog in het vaandel van beide race-organisaties. Tijdens een recente Ocean Safety Course, die de VOR-organisatie hield, was ik zeer onder de indruk van het niveau van de cursus en van het identieke veiligheidspakket dat elke VO70-racer krijgt van de organisatie. De stelling dat de laatste etappe te extreem was, onderschrijf ik niet. Zeker, de Luzon Strait is berucht om de harde noordoosters en de stroom tegen windgolfslag. Maar dat kom je ook tegen in de Bass Strait ten zuiden van Sydney, voorheen ook een stopover. Als het om de persoonlijke veiligheid gaat, zijn de huidige Volvo- en Vendée-zeilers waarschijnlijk beter uitgerust en veiliger dan ooit. Of de schepen dat ook zijn, is de vraag; de hogere snelheden gaan nu eenmaal gepaard met grotere risico's.

Verwend publiek eist méér

Bij toeval ontmoette ik kort geleden Formule 1-baas Bernie Ecclestone. Al gauw kwamen onze interesses samen in een discussie over media en de sport. De komst van het internet en de verbetering van communicatietechnieken heeft vele sporten veranderd van een passieve kijksport in een interactief evenement waar toeschouwer en sporter dicht bij elkaar komen. Inmiddels zijn wij als publiek daardoor zo verwend geraakt, dat we meer spanning en sensatie verwachten. De op internet gedane suggestie om oceaanwedstrijden weer in oude Swan's te verzeilen, omdat die tenminste heel aankomen, snijdt dan ook geen hout.

Het is dus niet alleen de druk van sponsors en media die sport doet veranderen. We verwachten als toeschouwer ook veel meer persoonlijk drama dat we op het scherm kunnen meebeleven. Liefst live en met regelmaat. Als was het een soapserie. Bij dat spel horen schepen die tot de verbeelding spreken en beelden die menig toeschouwer naar zijn oliegoed doet grijpen. En dat is nu precies wat de Vendée Globe en de Volvo Ocean voor ons doen...





HISWA

AMSTERDAM
BOAT SHOW
2009

Warmdraaien voor het seizoen

Nog maar een paar weken en het zeilseizoen is weer in volle gang. Voor veel zeilers is de gang naar de Amsterdamse RAI synoniem met dat moment. En volgens de organisatoren van de Hiswa is dit keer speciaal aan hen gedacht. De Volvo Ocean Experience, het mini-zeiltheater en het day-sailers paviljoen; in de 7 hallen die de droge Hiswa dit jaar vult zijn die drie nieuwe activiteiten het bewijs dat de beurs zich op meer richt dan alleen de sloepenvaarders. Een beurs om lekker in de stemming te komen.





Warm draaien voor het seizoen

Natuurlijk vinden we in het RAI complex minder kajuitjachten dan straks tijdens de natte Hiswa in IJmuiden. Maar zeilers komen in Amsterdam zeker aan hun trekken.

Op het daysailers paviljoen in hal 1 staat een stel lekkere boten bij elkaar. Naast de nieuwste Saffier zijn we vooral benieuwd naar de 8 meter lange Tofinou uit Frankrijk. De foto's van deze dagzeiler zijn veelbelovend. Dat dit segment boten op de Hiswa een aparte hoek krijgt, is tekenend voor de toenemende populariteit van deze mooie, snelle en vooral handzame zeilers waarbij het interieur maar een bijzaak is.

Aan de zeilbotensteiger, ook in hal 1, liggen de grotere boten. Het zijn er iets minder dan vorig jaar, onder andere door het wegvallen van Dehler en Etap. X-yachts heeft de grootste boot aan deze steiger. De Xc45 zagen we al eerder in IJmuiden, die stoere verwegzeiler blijft een bezoek zeker waard. Naast X-yachts liggen er boten van Hunter, Island Packet, Catalina, Moody, Hallberg Rassy en Hanse.

Het aantal open boten en sportboten is fors groter. Dat zal helpen om meer jongeren naar de beurs te trekken, een van de doelstellingen van de Hiswa dit jaar. Toegang voor jeugd tot en met 16 jaar is daarom ook in 2009 weer gratis. In dit segment gaan we zeker kijken bij de nieuwe X-treme 25 van G-Force Yachts en de nog extremere CQ-6 met zwenkkiel, van het Nederlandse bedrijf Linq boats.

foto's: © Ziltmagazine

Nieuw in het zeilpaviljoen is het mini-theater. Schrijvers van maritieme boeken doen hier iedere dag verslag van de reizen die ze zeilend gemaakt hebben. Bekende namen als Cees van Staal, Edo Ankum, Ben Hoekendijk en Clemens Kok staan op het programma. Van Spitsbergen tot Oost-Afrika, hun verhalen zullen ongetwijfeld een bron van inspiratie zijn voor veel zeilers. Voor zeilers die hun inspiratie dichterbij huis zoeken is er de Water Fun Zone in hal 5, waar onder meer gratis zeillessen gegeven worden. De Hiswa in de Rai duurt van 3 tot 8 maart 2009.



HISWA

AMSTERDAM
BOAT SHOW
2009

Datum: dinsdag 3 maart
tot en met zondag 8 maart 2009
Amsterdam RAI,
Europacomplex (Hal 1 t/m 7)

Openingstijden:

dinsdag 3 en woensdag 4 maart	10 – 18 uur
donderdag 5 en vrijdag 6 maart	10 – 22 uur
zaterdag 7 en zondag 8 maart	10 – 18 uur

Toegangsprijzen

Volwassenen	€ 17,50
Met Nationale Sportpas	€ 15,50
Avondkaart	€ 12,50
Avondkaart met Sportpas	€ 11,50
Met 65+ kaart	€ 13,50
Met 65+ kaart en Sportpas	€ 12,50
Jeugd tot en met 16 jaar	gratis

De aanbieding met gratis openbaar vervoer kan alleen nog op de dag dat deze *Zilt* in je bus valt worden gebruikt, dus bestel direct (t/m 26 februari) als je een gratis treinkaartje wilt. www.hiswa.nl

[Klik voor het zeilbotenoverzicht](#)



Nieuwe klokken, oude draden?

Voorlopig nog maar even geen andere boot. De oude vaart nog prima, maar er zijn wat wensen. De aanwijzing van het log hapert, de windmeter reageert alleen nog boven windkracht zeven en het echolood slaat voortdurend alarm. Tijd voor nieuwe klokjes dus, maar kunnen de oude draden en gevers blijven zitten? Nieuwe trekken betekent immers sloopwerk. Zilt stelde deze vraag aan de voornaamste leveranciers van navigatie-instrumenten in Nederland.

Die zijn het op een aantal punten met elkaar eens: de gevers voor windsnelheid en -richting doen hun werk onder slechte omstandigheden en zijn aan slijtage onderhevig. Het algemene advies is dan ook: vervang met het aanwijsinstrument ook de gever. Van Nexus mag de gever blijven zitten. Maar de draden dan? Alleen als bovenin de mast plaats is voor een goed waterdicht lasdoosje, of je over hogeschool soldeertechniek beschikt, kun je de oude draden gebruiken. Houd het aansluitschema in de gaten in verband met andere kleuren. De kans op storingen neemt wel toe met kwetsbare verbindingen. Datzelfde geldt natuurlijk ook voor de draden naar en van de gevers voor diepte en snelheid.

Met elkaar praten

Veel fabrikanten van instrumenten maken gebruik van dezelfde gevers voor snelheid en diepte, volgens Sailtron. Airmar bijvoorbeeld is een belangrijke fabrikant. Op hun site www.airmartechology.com/xref/default.asp kun je nagaan welke sensoren met welke instrumenten willen 'praten'.

De nieuwe Raymarine instrumenten uit de ST60-serie communiceren moeiteloos met de gevers van de oude ST50, uitgezonderd de windsnelheidsmeter.

Voor de oudere instrumenten, tien jaar of ouder, van Simrad zijn de mogelijkheden gering. Eigenaren van Silva-Nexus instrumenten kunnen de oude gevers in heel veel gevallen gebruiken met de nieuwe instrumenten. Op de supportpagina van Nexus, www.nexus.marine.se, staan de mogelijkheden van het aansluiten van nieuwe instrumenten op de bestaande gevers.

De nieuwe instrumenten van advanSea werken met gevers van Airmar, Plastimo en Navman. Voor alle andere gevallen moet je overleggen met de fabrikant hoe het zit met de 'samenwerking'. Zo kan het voorkomen dat een instrumentenfabrikant bij een volgende serie wel hetzelfde merk gevers voor het echolood toepast, maar met een andere frequentie.

Draadloos

Sailtron ontwijkt het probleem door te wijzen op hun Tacktick instrumenten. De gever voor windrichting en -snelheid communiceert direct draadloos met het afleesinstrument. Dat krijgt zijn voeding uit een lithium batterij die wordt geladen met zonne-energie. De gevers voor snelheid en diepte zijn met draden verbonden aan een centrale zender met 12 volts accu voeding. De zender communiceert draadloos met de afleesinstrumenten.



'Het moet niet veel gekker worden...'

In de eerste e-mail na de start van de 5e etappe van de Volvo Ocean Race, verwoordt een bemanningslid van *Puma* een gevoel dat op dan zonder twijfel ook buiten de rode boot leeft. 'Het moet niet veel gekker worden,' schrijft Rick Deppe als hij achter zich *Telefonica Blue* ziet terugvaren naar Qingdao en voor hem *Ericcson 3*, ook al op tegenkoers, bezig is aan de laatste mijlen van de vorige etappe. Op dat moment zijn niet meer dan drie van de oorspronkelijke zeven deelnemers aan de lange etappe naar Rio de Janeiro begonnen.



VOLVO OCEAN RACE

2008 - 2009



Vrachtboot naar Rio

Het equivalent van de 'Tien kleine negertjes' begon al een etappe eerder met de Russische deelnemer. *Team Russia*

werd, naar eigen zeggen, slachtoffer van de wereldwijde crisis en trok zich definitief terug uit de race. De volgende slachtoffers waren *Team Delta Lloyd* en *Telefonica Black*. Beide teams moesten tijdens de 4e etappe met structurele problemen aan hun boot uitwijken naar Taiwan. Daar bleek dat repareren en doorvaren naar China geen optie was. Beide teams kozen er daarom noodgedwongen voor om de meest prestigieuze etappe van de race over te slaan en de boot naar Rio de Janeiro te verschepen.

Dat lot hing ook lang boven Ericsson 3, het team dat eveneens naar Taiwan

moest uitwijken. Met een uiterste krachtsinspanning lukte het om de boot te repareren. Tien dagen na het uitvallen kon het team van Magnus Olsen aan de rest van de 4e etappe beginnen. In de wetenschap dat de finish direct gevolgd zou worden door de start van de 12.000 mijl lange 5e

etappe. Met als enige vraag, hoe lang de andere boten dan al vertrokken zouden zijn.

Niet op de kaart

Dat bleek uiteindelijk slechts om enkele uren te gaan. En bovendien waren niet alle resterende deelnemers vertrokken. Bouwe Bekkings *Telefonica Blue* raakte twee minuten voor de start een rots, die niet 140 meter verderop op de kaart stond. De klap was zo hard dat Bouwe het niet verantwoord vond zonder een grondige inspectie te beginnen aan de

foto: © Bas Vredenburg/Team Delta Lloyd



lange zware etappe langs Kaap Hoorn. Eenmaal uit het water bleek de schade mee te vallen. De aanvaring heeft zijn sporen nagelaten rond de aanhechting van de bulb aan de kiel, maar na een grondige analyse blijkt de integriteit van de constructie niet aangetast. Een paar kilo epoxyplamuur en twintig uur na de officiële start kan de blauwe *Telefonica* boot aan zijn inhaalrace beginnen.



foto: Rick Tomlinson/Volvo Ocean

Verveling

De eerste tien dagen van de etappe die naar verwachting zo'n 40 dagen zal gaan duren, zeilt de vloot van de winter op het noordelijk halfrond naar de aangename temperaturen van de tropen. Maandenlang is er door de teams gestudeerd op de ideale route door de relatief onbekende Stille Oceaan. Maar die inspanning wordt grotendeels teniet gedaan door de beslissing van de organisatie dat Nieuw-Zeeland aan stuurboord moet worden gehouden en de verplichte 'ice gates' op weg Kaap Hoorn.



foto: ©Guo Chuan/Green

Na een koud en onstuimig begin verbeteren de condities snel. De wind is stabiel en de koers over het algemeen ruim bezeild. Weinig te klagen dus, zou je denken. Maar na een week zonder moeilijke manoeuvres, lastige tactische beslissingen of voortdurende zeilwisselingen blijkt dat er wel degelijk iets te mopperen is. Het mag allemaal wel

wat enerverender melden de e-mails van boord en voor het eerst valt het woord: verveling...



Hergroepering

Dat na bijna twee weken zeilen Torben Graels *Ericcson 4* aan de leiding gaat is geen grote verrassing, zeker niet na het voorlopige wegvallen van *Telefonica Blue*. *Puma* volgt op enkele tientallen mijlen, maar voelt de hete adem van het verrassend teruggekomen *Ericcson 3*.

Bouwe Bekking heeft zijn achterstand terug weten te brengen tot 100 mijl en is inmiddels *Green Dragon* gepasseerd. Of de Ieren terecht investeerden in een oostelijker positie zal in de derde raceweek duidelijk worden. Waarschijnlijker is het echter dat er ten zuiden van de evenaar een hergroepering plaatvindt. Of de etappeoverwinning daarna op de zuidelijke breedten zal worden uitgevochten, is lang niet zeker. De boten zijn zozeer aan elkaar gewaagd dat waarschijnlijk pas het traject van de Kaap naar Rio beslissend zal zijn.



foto: Rick Deppe/PUMA Ocean

UW DEK ALS NIEUW

HOLMENKOL®
LICENSE TO WIN



ONBEHANDELD



BEHANDELD



Uw dek wordt niet glad!



VIDEO

**HOUDT
UW TEAK
AUTHENTIEK!**

Het dek knapt
zichtbaar op in één
behandeling met
Holmenkol.

WOODCLEANER & BRIGHTENER

Milde en tegelijkertijd bijzonder effectieve dieptereiniging voor teak.

Tast andere oppervlakken niet aan!

Woodprotector Nano-houtbescherming, brengt de oorspronkelijke, natuurlijke kleur van het houtoppervlak weer terug. Zeer lang werkzame UV bescherming. Op waterbasis, milieuvriendelijk. De combinatie van Holmenkol Woodcleaner + Brightener en Woodprotector is de meest effectieve en eenvoudigste methode om teakhout langdurig te beschermen!



VOOR MEER DEALERINFORMATIE: WWW.TECHNAUTIC.NL

TECHNAUTIC ONDERDEEL VAN UW SCHIP



*De Vis,
de Dolfijn
en de Zeilboot*

De vorige zomer ruilde de bemanning van de Linea de haven van Scheveningen in voor het blauwe water van de oceaan. Om te ervaren dat de verhalen van andere zeilers echt waar zijn. Zoals de beschrijving van de groepen dolfijnen die met je boot meezwemen en alle mogelijke capriolen uithalen. Of de intrigerende beelden van vliegende vissen die bijna letterlijk de pan in vliegen. 'Twee schijnbaar onschuldige en losstaande gebeurtenissen', filosofeert Pim Blokland: maar waar in werkelijkheid een duizenden jaren durende voorgeschiedenis aan is voorafgegaan. Het inspireerde Pim tot de allereerste Vertrekkersfabel...

In den beginne was er de Vis. De Vis zwom in het water en was zich van geen kwaad bewust. Hij leefde er lustig op los, helemaal alleen, of als het tijd werd, samen met een Gezellinnetje. Hele oceanen waren zijn woonplaats en eten, in de vorm van groenvoer en algen, was er volop. Het leven was geweldig. Maar op een dag verscheen er de Dolfijn. En Dolfijnen eten geen groenvoer en algen, nee, Dolfijnen eten Vis! Dat vond de Vis niet leuk, want nét als hij een nieuw Gezellinnetje had gevonden, kwam er een Dolfijn en die at haar op.

De Vis besloot dat hij niet langer veilig was in de grote oceanen, dat hijzelf een opgejaagde prooi was geworden. Dus begon de Vis listen te bedenken. Sommigen gingen zich verstoppen onder een steen, anderen zorgden ervoor dat hun huidskleur zo sterk op de achtergrond leek dat de Dolfijn ze niet kon zien. Weer andere lieten lelijke stekels groeien, want daar houden Dolfijnen niet van en een hele grote groep ging in formatie zwemmen: ze zwommen in grote scholen dicht bij elkaar zodat het op een afstand leek als of er een grotere Vis dan de Dolfijn zwom, als ware het een Zeemonster.





foto © Ruud Kastenbergh



Al die listen en nog meer hielpen een beetje, maar er was één groep Vissen die maar niets kon bedenken. Ten einde raad toog deze groep naar koning Neptunus om zijn raad en gewaardeerde advies te vragen. Neptunus, die net aan zijn waterpijp zat te lurken en helemaal niet bezig was met het bestuur van de zeven zeeën, kwam met de gevleugelde uitspraak: “Vlieg Op! RotVissen.” En de Vissen, die nog erg naïef waren (zij dachten toch dat alle oceanen hun speelruimte was?), vonden dit een prachtig, hoewel lastig uitvoerbaar advies.

En zo geschiedde het dat, eenmaal van de noodzaak doordrongen nadat er wéér een paar Gezellinnetjes waren verdwenen, de Vissen gingen oefenen en steeds grotere aanlopen namen en flapperden met hun vinnen, ze hielden hun adem in en probeerden boven de golven uit te komen.

Het behoeft natuurlijk geen betoog dat dit een lang en zeer lijdzzaam proces was met veel verliezen aan de kant van de Vissen en tot groot vermaak van de Dolfijnen.

Maar in de loop der jaren ging het steeds beter en de Vis, die zich al snel ijdel genoeg de ‘Vliegende Vis’ ging noemen, kreeg het voor elkaar om behoorlijke grote einden te vliegen, boven de golven. De Vliegende Vis ging vliegen.

Al goed eind goed zou je denken, maar nee, zo makkelijk gaat die vlieger niet op, want wat gebeurde er? Juist! De Dolfijn ging de Vliegende Vis na-apen! En dat deed hij wel zo goed dat de Dolfijn een circusartiest leek, hij kon zó een baan krijgen in het Dolfinarium. De Dolfijn vond het prachtig om met vertoon van veel spektakel iedere keer weer een Vliegende Vis uit de lucht te ‘Vissen’, hij ging er zelfs bij lachen.



Maar toch ging er voor de Dolfijn iets mis. Er kwamen namelijk steeds meer dingen op de oceanen die er eigenlijk niet thuishoorden. Eén van die dingen was de Zeilboot. En misschien raad je het al, want weer ten einde raad door het verlies van weer een grote hoeveelheid Gezellinnetjes ging de Vliegende Vis in spoedberaad en analyseerde het heilige advies van hun doorwaterigheid koning Neptunus: "Vlieg Op, RotVissen!"

"Ja, dat is het!" zei er één, "we moeten er OP vliegen!" "Of," zei een ander, "we zien het verkeerd, we moeten het lezen als: Vlieg (er-) op (en) rot, Vissen!" En de onvermijdelijke rotconclusie volgde: "Ja, dat is het! We gaan er OP vliegen!"

Zo gezegd zo gedaan en het werd dat de reden waarom de Vliegende Vis in groten getale dood op het dek wordt gevonden van vele zeiljachten, waarvan nietsvermoedende schippers de euvele moed hebben om over de grote oceanen te zeilen.

De moraal van het verhaal. Het voorgaande stukje evolutieeler maakt duidelijk waarom de Dolfijnen veelvuldig bij zeiljachten in de buurt blijven, omhoog springen, hun capriolen vertonen en heel goed de Schipper van de boot aankijken. Heb je 'm al door? Inderdaad, die Dolfijnen zijn helemaal geen lieve, aardige, leuke springertjes, het zijn Vissen-jagers en wat hebben de zeiljachten? Juist, Vliegende Vissen op hun dek. En dáár komen die Dolfijnen nou op af. Wel nieuwsgierig, maar alleen naar de Vliegende Vis en o zo wantrouwend naar de Schipper van de zeilboot. O wee als de Schipper zelf die lekkere Visjes heeft opgepeuzeld. Door hem indringend aan te kijken hopen de Dolfijnen wat dat betreft een bekentenis van hem los te krijgen.

Mega Refit voordeel!

Ga nu snel naar uw Holland Nautic dealer en ruil uw oude instrument, stuurautomaat, of kaartplotter van welk merk dan ook in en ontvang tot honderden euro's retour*



Bij inruil van uw oude instrument voor een ST60+ instrument ontvangt u €35,00



Bij inruil van uw oude instrument voor een ST70 instrument ontvangt u €50,00

Voorbeeld

U ruilt drie oude instrumenten in voor drie instrumenten uit de ST60+ serie €105,-

U ruilt uw oude stuurautomaat in voor een SPX-10 stuurautomaat €200,-

U ruilt uw oude kaartplotter in voor een multifunctioneel scherm uit de E serie €350,-

Uw totaalvoordeel €655,-



Bij inruil van uw oude stuurautomaat voor een SPX-5 stuurautomaat ontvangt u €100,00



Bij inruil van uw oude kaartplotter voor een E serie multifunctioneel scherm ontvangt u €350,00



Bij inruil van uw oude stuurautomaat voor een SPX-10 of SPX-30 stuurautomaat ontvangt u €200,00



Bij inruil van uw oude kaartplotter voor een C serie multifunctioneel scherm ontvangt u €250,00

*Deze actie loopt van 1 februari tot 15 mei 2009 en geldt alleen voor de genoemde producten welke zijn aangeschaft bij een officiële dealer van Holland Nautic. Ga naar een officiële dealer van Holland Nautic voor een actieformulier. Deze actie geldt niet in combinatie met andere lopende acties. Kijk voor de actievoorwaarden en de dealer adressen op www.hollandnautic.nl

HOLLAND NAUTIC



Navigatie & Communicatie apparatuur

Holland Nautic Apeldoorn bv
Schumanpark 95
Postbus 294
7300 AG Apeldoorn

T 055 541 21 22
F 055 542 21 18
E info@hollandnautic.nl
I www.hollandnautic.nl

Raymarine®

| RADAR | NAVIGATIE | INSTRUMENTEN | FISHFINDERS | STUURAUTOMATEN | COMMUNICATIE | SOFTWARE | SYSTEEMVOORBEELDEN |

Klik voor meer informatie





ZINTUIGEN

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...

Het geluid van het Wad

Langzaam glijdt de grote platbodem over het Wad. Geluidloos. Want het kabbelen tegen de boeg en de schreeuw van een verre meeuw versterken de stilte alleen maar. Ook dit keer beperkt de foto van Saskia van der Sluis zich niet tot twee dimensies.



‘Warning:
possible collision
in ten seconds!’



Lang leve AIS?

Yvette en Timme liggen de slapen als we de trafficlane in de Straat van Gibraltar oversteken. Samen met Singapore en Dover de drukste ter wereld. Gelukkig hebben we recentelijk een nieuw navigatiemiddel aangeschaft: AIS. Dus in plaats van peilingen met verrekijker en kompas, of plotlijnen op de radar en dan maar gissen, weten we exact waar ieder schip boven de 300 ton heen gaat. Maar het allermooist is de combinatie met de navigatiesoftware, want die berekent of er gevaar is voor een botsing. Dus nu kunnen we rustig in slaap vallen, om plotseling via de luidspreker wakker gedreund te worden door een te vriendelijke Startrek vrouwenstem: "WARNING: POSSIBLE COLLISION IN TEN SECONDS!"

We steken mooi haaks de trafficlane over. Alles gaat voorbeeldig. We passeren met een respectabele acht knopen de tankers en vrachtschepen. We zijn bijna de trafficlane over als ik plots een zwart driehoekje (het symbool een schip in de navigatiesoftware) rood zie oplichten. Hoezo? Hij gaat vijf knopen, wij acht en we zijn even ver van het mogelijk aanvaringspunt verwijderd. Dan kunnen we er toch makkelijk voor langs? De AIS info zegt dat het een sleep betreft. De tijd verstrijkt en er blijft volgens de elektronica gevaar voor aanvaring. Op een halve mijl afstand besluit ik achterlangs te gaan. Probleem opgelost. We zijn de sleepboot gepasseerd en we vervolgen onze koers. Ik vraag me af wat er dan toch versleept wordt, want ik zie niets. Nog geen minuut later krijg ik een bijna een hartstilstand. In het vage licht van de enorme schijnwerper vanaf het achterschip van de sleepboot (de sleep was minstens 300m lang) doemt er geluidsloos, als in een enge film, een groot zwart gevaarte op. Verdomme!

Een gigantisch roestig casco van zonder enige verlichting komt op ons af. Sjips! Gelukkig is er nog ruimte om het roer om te gooien. Alleen op het achterschip van het casco brandt een wit navigatielicht. Hadden ze wel in de AIS info mogen zetten. Toch?

AIS

Wezenlijke aanvulling op navigatie

Het verhaal op de vorige pagina's is een praktijkvoorbeeld met AIS. Sinds schermen rond de kaartentafel gemeengoed werden, is hun toepassing bijna ongemerkt behoorlijk geëvalueerd. De simpele verspringende cijfers van de eerste modellen werden fraaie grafische displays, en elektronische kaartnavigatie ontwikkelde zich van een papieren kaart op een scherm tot systemen waarin alle informatiestromen worden gecombineerd. Zien wat erom je heen gebeurt, is daar een belangrijke toepassing van. Zeker AIS, is een zeer wezenlijke aanvulling op de navigatie op zee. Het systeem schept vertrouwen en rust in de kuip tijdens de oversteek van drukke shippinglanes, zeker 's nachts in de Duitse Bocht en bij oversteken naar Engeland. Het is zeker geen vervanging van radar, want AIS is nog niet verplicht voor de visserij en voor schepen kleiner dan 300 ton.



Plotter, computer of standalone?

Vrijwel alle plotters vanaf 500 euro hebben de voorziening om AIS-gegevens over de elektronische kaart te leggen. Of dat ook lukt met de kaartsoftware op je computer is niet zeker, maar steeds meer programma's zijn daar op voorbereid.

Voor beide heb je een AIS-ontvanger nodig: éénkanaals vanaf ongeveer 190 euro en de tweekanaals vanaf ongeveer 350 euro. De éénkanaals ontvanger geeft niet minder, maar wat trager weer. Deze AIS-ontvangers sluit je aan op een eigen VHF-antenne, of op de bestaande met een antennasplitter. Die voorkomt opblazen van de AIS-ontvanger zodra de marifoon zendt.

De derde mogelijkheid is een 'stand alone' AIS monitor, waarvan de afgebeelde AIS Radar van NASA een goed voorbeeld is.



Techniek van AIS

AIS werkt met een zogeheten transponder, klasse A voor de beroepsvaart en klasse B voor de jachten. De transponder bestaat uit een ontvanger en zender die op twee VHF-kanalen (marifoon) zendt en ontvangt. Hij beschikt over een eigen gps-ontvanger voor de tijds- en plaatsbepaling, zodat alle klokken van de transponders in de omgeving de gelijke tijd aanhouden. Gevers van het schip zelf zorgen voor koers, snelheid en positie. Het bijzondere schuilt in de organisatie van zenden en ontvangen. Als de transponders van ieder schip op eigen houtje zouden gaan zenden op willekeurige tijden, kan het systeem absoluut niet werken. Daarom wordt gebruik gemaakt van TDMA, Time Division Multiple Access die de toegang van de transponders tot het AIS-systeem regelen. Een tijdbalk van zestig seconden is daarvoor onderverdeeld in 2250 'slots', tijdblokjes. Iedere transponder legt bij de omringende transponders vast, welk slot hij zal gebruiken om te zenden. Nieuwe schepen in de cluster reserveren een leeg slot. Op die manier zitten de transponders elkaar niet in de weg. Doordat de transponders op twee kanalen zenden en ontvangen, is het totale aantal slots $2 \times 2.250 = 4.500$. Omdat de maximale reikwijdte van iedere transponder circa 25 mijl bedraagt, zal het systeem in theorie nooit overbelast kunnen raken. De klasse A transponders voor de beroepsvaart zenden de volgende gegevens uit: naam van het schip, soort schip, call-sign, Maritime Mobile Ship Identification (MMSI-nummer), positie, bestemming, snelheid over grond, koers over de grond, status (varend, voor anker liggend), afmetingen en berichten over bijvoorbeeld gevaarlijke lading. Jachttransponders, klasse B, beschikken ook over een ingebouwde gps-ontvanger maar zenden minder gegevens uit.

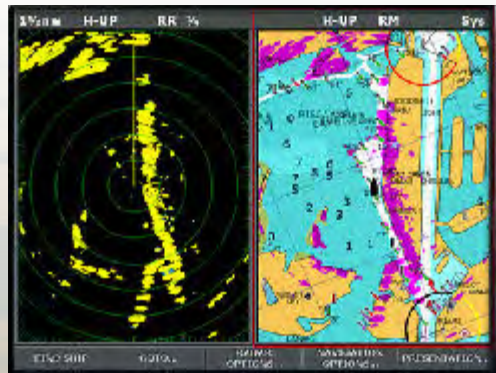
AIS-transponder



Het eigen schip wordt zichtbaar op het plotscherm van de beroepsvaart door de AIS B-transponder te installeren. In theorie maakt de transponder het schip veel beter zichtbaar op een AIS-plotter, dan welke radarreflector dan ook op een radarscherm. Alleen zijn, hoe gek het ook klinkt, niet alle beroepschepen voorzien van elektronische kaart met AIS-overlay. Veel schepen hebben het verplichte AIS kastje met een schermpje waarop jouw gegevens staan in een reeks getallen. Of ze op de brug daar altijd even goed op kijken is nog maar de vraag. Een reden om de radarreflector nog maar even in de mast te laten hangen. Maar de toekomst is natuurlijk aan AIS. AIS-B transponders zijn al te koop rond 700 euro. Die prijs zal wel zakken, want de markt is wereldwijd gezien enorm.

Radar op het plotscherm

De meest ideale combinatie is die van kaartplotter met AIS-overlay en radaroverlay of de radarinformatie in een apart deel scherm. Daarvoor zijn multifunctionele schermen nodig. Alle merken hebben die wel in het programma, maar de prijs begint rond 1.500 euro, Alleen als zo'n multifunctioneel scherm storing vertoont, heb je niets meer.





Michel Desjoyeaux wint Vendée Globe



VIDEO





84 Dagen en 3 uur had Michel Desjoyeaux nodig om rond de wereld te zeilen en zijn tweede Vendée Globe op zijn naam te schrijven. Een verbetering van het racerecord, maar nog altijd een flink stuk verwijderd van de legendarische 80 dagen grens waar deskundigen al twee Vendée's over speculeren.

foto:© Sam Davies



Dat het daar ook dit keer niet van kwam, komt deels door het verleggen van de verplichte 'icegates' naar noordelijker posities. Daardoor werd de totale afstand zo'n 1500 mijl langer dan tijdens de vorige editie. Zelfs bij Desjoyeaux' indrukwekkende gemiddelde van 12.3 knopen, is dat ruim 5 dagen varen. En dan was er nog het ongelukkige begin van de latere winnaar. Door een elektrisch probleem moest hij zijn *Foncia* enkele uren na de start terugzeilen naar Les Sables d'Olonne.

Bijna een etmaal later kon hij de achtervolging inzetten die pas diep in de Zuidelijke Oceaan eindigde. Bij de Canarische Eilanden keek Michel nog altijd tegen ruim 600 mijl achterstand aan.

Het geeft de prestatie van de 44-jarige Fransman alleen nog maar meer glans. Vriend en vijand zijn het er over eens dat hij ook dit keer zijn bijnaam 'Le Professeur' volledig waarmaakte. Als geen ander voelt Desjoyeaux zijn boot en de condities aan. Het onevenredig grote aantal uitvallers - van de 30 starters zullen er niet meer dan 11 finishen - toont aan dat je de Vendée niet alleen wint door hard te gaan, maar ook door te weten wanneer je gas terugneemt.

Kiel kwijt

Onze vorige samenvatting sloten we af met de constatering dat: 'ook in de Vendée de prijzen pas na de finish worden verdeeld'. Het gelijk van deze 'open deur' werd helaas al snel aangetoond. Duizend mijl ten zuiden van de Azoren meldt Roland Jourdain, op dat moment op een onbedreig-



de tweede plaats, dat hij denkt een deel van zijn kiel te hebben verloren. Zwaar gereefd lukt het hem om veilig de Azoren te bereiken. Op de weerkaarten staan een paar zware depressies en doorgaan naar de finish is geen optie. Eenmaal afge-meerd blijken de kiel en bulb van *Veolia* vrijwel volledig te zijn verdwenen. Pikant

detail is, dat *Veolia* het zusterschip is van Jean le Cams *VM Matériaux*, de boot die bij Kaap Hoorn door een afgebroken bulb kapseisde. Jourdain's positie in het klasselement wordt overgenomen door Armel Le Cléac'h. Vijf dagen na Michel Desjoyeaux' aankomst bekroont de debutant en jongste deelnemer zijn bijna vlekkeloze race met een fraaie 2e plaats.

Strijd

De strijd om laatste podiumplaats kent een krankzinnig verloop. De kandidaten zijn Samantha Davies met *Roxy* en Marc Guillemot met *Safran*. Beiden waren betrokken bij de redding van Yann Eliès, ten zuiden van Australië en werden daarvoor verschillend in tijd gecompenseerd. Sam Davies neemt een riskante beslissing door voor de kortste weg door het Azorenhoog te kiezen, terwijl Marc Guillemot een lange omweg voor lief neemt, voor de zekerheid van een bezeilde koers.

Bij de Azoren liggen beide boten vrijwel gelijk, maar met 50 uur meer compensatie lijkt Guillemot aan het langste eind te trekken. Het verloop van de race blijkt opnieuw voorspelbaar. Ook de kiel van *Safran* verdwijnt naar de bodem van de oceaan. Met minder dan duizend mijl te gaan



staat Marc Guillemot voor dezelfde dilemma als Jourdain eerder: uitwijken naar de dichtstbijzijnde haven of doorgaan naar de finish. Geholpen door een gunstige weersverwachting kiest hij voor het laatste.





Armel Le Cléac'h



Samantha Davies



Marc Guillemot

Podium compleet

Toegejuicht door tienduizenden zeilt publieksliefeling Sam Davies als derde boot over de finish. Achter haar zoekt Guillemot een weg door het centrum van het hoog. Zijn kreupele boot is gebaat bij weinig wind, maar zijn virtuele voorsprong slinkt zienderogen. Als *Safran* eindelijk de eindstreep bereikt, heeft Guillemot nog minder dan een uur van zijn voorsprong over. Het is voldoende voor de derde plaats.

Terwijl de eindrangschikking vrijwel is bepaald, zijn er nog altijd vier boten onderweg. Hekkensluiter Norbert Sedlacek wordt niet eerder dan half maart in Les Sables d'Olonne verwacht.



HISWA

AMSTERDAM
BOAT SHOW
2009

T/M
16 JAAR
GRATIS
TOEGANG!



AMSTERDAM RAI

3 T/M 8 MAART AMSTERDAM RAI WWW.HISWA.NL
WATERSPORTERS GAAN NAAR DE HISWA

**NIEUW: VRIJ REIZEN MET NS EN GVB BIJ AANKOOP
TOEGANGSKAART VÓÓR 27 FEBRUARI VIA HISWA.NL***

AMSTERDAM RAI

GVB



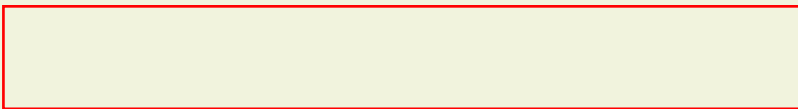
* LEES DE VOORWAARDEN OP HISWA.NL



Maart 2009

- 1 maart* Winterwedstrijden, WV Almere
Enkhuizen, wv-almere.nl
- 1 maart* Ijspegel, Scheveningen,
ww.ijspegel.com
- 1 maart* Winterwedstrijden, Drimmelen,
www.wsvbiesbosch.nl
- 1 maart* Winterwedstrijd, WSV Viking,
Den Bosch, www.wsvviking.nl
- 3-8 maart* Hiswa, Rai Amsterdam.
www.hiswa.nl
- 8 maart* Winterwedstrijd, Hoorn,
scherpe jachten. www.wsvhoorn.nl
- 15 maart* Grevelingen Cup, Port Zélande
Ouddorp, www.grevelingencup.nl
- 15 maart* Winterwedstrijden, WV Almere
Enkhuizen, wv-almere.nl
- 15 maart* Ijspegel, Scheveningen,
ww.ijspegel.com
- 15 maart* Winterwedstrijden, Muiderzand,
www.flevomare.nl
- 20 maart* ETA finish 5e VOR etappe Rio,
www.volvoceanrace.com

- 22 maart* Winterwedstrijden, Drimmelen,
[www. wsvbiesbosch.nl](http://www.wsvbiesbosch.nl)
- 22 maart* Winterwedstrijd, Braassem,
[www. braassemermeer.nl](http://www.braassemermeer.nl)
- 28 maart* Coldhanded Cup, Lelstad,
[www. coldhandedcup.nl](http://www.coldhandedcup.nl)
- 28-29 maart* Draken winterregatta, Muiden,
www.knzrv.nl
- 29 maart* Ijspegel, Scheveningen,
www.ijspegel.com
- 29 maart* Winterwedstrijden, WV Almere Enkhuizen,
wv-almere.nl
- 29 maart* Winterwedstrijden, Muiderzand,
www.flevomare.nl



Niet werkende link? Klik hier

Evenement opgeven? Mail naar agenda@ziltmagazine.nl



MazzeL...

Uit het logboek van een zeilinstructeur - deel 4

“Die twee dames daar, die zijn voor jou.”

Ik kijk door een patrijspoort naar buiten en zie twee sportief geklede jonge vrouwen met fleurige tassen bij de boten staan. Mooi! Ik bedoel.., mooi dat ik zulke cursisten meekrijg. Het zou niet mogen uitmaken, maar ik verbeeld me dat ik met zulke cursisten soepeler beweeg en geestiger – in ieder geval vrolijker ben aan boord dan met mannen. Ik loop de zonnige steiger op en steek mijn hand uit. Twee glimlachende monden noemen hun naam en twee keer voel ik een warme hand in de mijne. “Ik ben Leida,” zegt de een. “Ik heet Lies,” zegt de andere. Leida is een goedlachse brunette en Lies is lang en blond. Ik voel dat ik, zoals altijd, mijn uiterste best zal doen om ook deze cursisten een paar leuke uren te bezorgen.

Nu ontwikkelt iedere zeilinstructeur een eigen stijl. Je kunt het lesprogramma tot op de komma dichttimmeren, maar een instructeur kleurt het verloop van een les altijd persoonlijk in. Ik heb er een gekend die drilde. Zijn les bestond steevast uit halve zinnen die de cursist moest aanvullen. “Als we afvaren uit de box, wat doen we dan eerst ...?”

Bleef het goede antwoord uit, dan beet hij zich vast in de kwestie en sloop er irritatie in de toon waarop hij de vraag bleef herhalen. Sommige van zijn cursisten raakten daarvan zo van streek dat ze dichtsloegen, wat zijn begrip niet vergrootte. Dan werd de sfeer aan boord om te snijden, vloeiden er tranen en liep de boot binnen onder ijzige stilte.

Een andere instructeur kwam stevigheid te kort. Soms liet hij de les overnemen door de grootste mond aan boord. Dan zag je een geïrriteer-

de cursist driftig aanwijzingen geven aan zijn timide echtgenote zonder dat hij ingreep. Of zijn cursisten bakkeleiden onderling zo heftig over manoeuvres dat hij er niet meer tussen kwam en alle gezag verloor. Gelukkig werken de meeste zeilinstructeurs rond een prettig midden tussen meegaandheid en gestrengheid. Zelf ben ik streng op veiligheid. Maar je wilt niet autoritair overkomen, dus illustreer je veiligheid met demo's. Leuk en sprekender dan verhalen. Demo's, godbetert!

Ik praat Lies en Leida bij over roerwerking en wieleffect, dwars- en voorlijke wind en hulplijnen. We maken de lesboot zeilklaar, controleren motor en uitrusting en varen ordentelijk de box uit, Lies aan het roer en Leida op het voordek in de weer met trossen en stootwillen. Ik sta midscheeps en demp hun onzekerheid met duidelijke en soms grappige uitleg; althans, van tijd tot tijd belonen ze me met klaterend gelach. Eenmaal buiten de havenmond bereid ik ze voor op het hijsen van het grootzeil. Ik vraag Lies recht tegen de golfjes in sturen en klim op het kajuitdak. Showtime.

“Zien jullie deze losse grootzeilschoten?”, zeg ik. “Wat je ook doet, zolang er nog iemand op het kajuitdak werkt, moeten ze strak in hun klemmen zitten. Voor de veiligheid. Want zitten ze los en zwaait de giek heen en weer, dan maait ‘ie je van dek.”

Dan doe ik wat ik tot die dag altijd deed bij deze uitleg, ik grijp het uiteinde van de giek, laat me opzij vallen en zwaai met giek en al buitenboord.



Wat ik verwacht is een gillette van verrassing gevolgd door algemene hilariteit. Punt gemaakt. In werkelijkheid hoor ik een angstige schreeuw die aanhoudt en aanhoudt ten teken dat er iets ernstig mis is. En terwijl ik meters van de boot aan de nok van de giek bungel, zie ik Leida met haar knieholtes over de reling en met haar handen aan de giek ruggelings boven water hangen. Zij is tijdens mijn uitleg van de mast naar achteren gelopen en door mijn illustratief onderwijs totaal verrast. Omdat de boot onder ons beider gewicht helt, heeft de giek niet de minste neiging terug te komen naar de midscheeps, hoe ik ook spartel en schop.

“Leida, hou vast,” roep ik, “Lies, trek de grootschoot aan!”

Lies kijkt in verwarring rond.

“Die rode voor je... de linker van de twee!”

Even later staan Leida en ik weer aan dek. De gezichten van de meiden staan niet geamuseerd. “God, sorry, heb je je pijn gedaan? Ik had je niet zien naderen, ik dacht dat je nog voor de mast stond. Zo realistisch had ik het niet bedoeld. Gaat het? Ga even zitten...”

Wat moet je meer zeggen na zo’n fout? Nog meer uitleg, nog meer excuses? Nee, je verbijt je. Je geeft doodernstig les, kruipt weg achter een standaard didactisch model. Je doorloopt de manoeuvres, uiterlijk rustig, zonder zwier of ijdelheid. Persoonlijke noot en eigen stijl zijn in diskrediet. Tijdens de pauze drinken Lies en Leida zwijgend hun koffie en staren naar de horizon. Na de les krijg ik opnieuw twee handen, koel en zo afstandelijk als handen kunnen zijn.

Als ze weglopen, voel ik een hand op mijn schouder van een collega die vandaag met kerels voer.

“Jij hebt mazzel gehad vandaag.”

“Ja,” zeg ik, “ik heb mazzel gehad vandaag.”



Kijk en luister naar Freddy's verhaal

'En daarom kies ik voor zeilen van North Sails...'

"Een echte toerzeiler? Nou, ik hou er wel van dat er een beetje snelheid in zit. Het moet wel een beetje gaan natuurlijk... Windje vijf, zes... De zaak goed trimmen en je ziet 'm lopen... Heerlijk!"

Freddy Beer, schipper van de Connexion

Almere, Nederland
+31 (0)36 546 0190
info@nl.northsails.com

Deurne, België
+32 (0)3 325 67 20
info@be.northsails.com



Better by Design
www.northsails.com





Reviseren, Ruilen of Vernieuwen

Slecht of niet starten, weinig vermogen en rook. Je schaamt je om de motor in de haven te starten. De motor is versleten. Dan heb je de keus tussen: reviseren, ruilmotor, of een nieuwe motor. De verschillen in prijs zijn aanmerkelijk. Zilt zet de mogelijkheden naast elkaar.

Een dieselmotor in een zeilboot is sneller aan vervanging toe dan een motor in een auto. Niet het gebruik, maar kort draaien, niet op bedrijfstemperatuur komen, te geringe belasting en maanden stilstand verkorten de levensduur. Een moderne dieselmotor in een auto gaat 500.000 kilometer of langer mee (5000 uur bij een gemiddelde snelheid van 100 km/u). Diezelfde motor zou in een boot 50 jaar kunnen draaien bij een gebruik van 100 vaaruren per jaar en veel zeilers halen die 100 uur niet eens. Toch is de motor na vijftien of twintig jaar aan revisie of vervanging toe.

Voordelen van revisie

Revisie heeft volgens revisiebedrijven de volgende voordelen:

- Revisie van het bestaande blok is beduidend goedkoper dan de aanschaf van een nieuwe motor.
- Een goed gereviseerde motor is net zo goed als een nieuwe, al wordt het geen moderne motor.
- De gereviseerde motor past op de bestaande fundatie. Na het vervangen van de motorsteunen/trillingdempers, kun je de motor zo weer monteren. (Trillingdempers hebben niet het eeuwige leven.)
- De bestaande schroef blijft zitten.
- Motorinstrumenten en bedrading blijven ongewijzigd.



Wat kost dat?

Eric van der Wansem is directeur van Van der Wansem Service Center in Kaagdorp, gespecialiseerd in bootmotoren. Hij rekent voor: de volledige revisie van bijvoorbeeld een driecilinder Volvo Penta of Yanmar motor komt op ongeveer 4.000 tot 5.000 euro. Prijzen die Mulder Motoren in Ridderkerk en West End Motoren uit Lisse ook hanteren.

Dat is beduidend duurder dan de revisie van gemariniseerde industriemotoren of automotoren, omdat de onderdelen van specifieke bootmotoren veel duurder zijn door de relatief kleine series.

Grote revisiebedrijven als Vege Motoren in Spijkenisse reviseren motoren uit auto's of lichte bedrijfsvoertuigen. De prijzen van de daar gereviseerde viercilinder dieselmotoren beginnen bij 2.000 euro voor een kale motor zonder keerkoppeling en interkoeling. Het bedrijf geeft 24 maanden garantie op hun motoren.

Oud is oud

Een volledig gereviseerde motor is theoretisch net zo goed als toen hij de fabriek verliet, maar het blijft een oude motor. Na revisie blijft bijvoorbeeld een driecilinder Volvo MD 17C, 35 pk en 300 kg zwaar, een machine die niet meer aan de moderne eisen voldoet. Daarbij zijn de onderdelen van dit soort motoren schaars en raken ze zelfs op. Is er na een paar jaar toch weer iets met zo'n oud model, dan loop je de kans dat er geen onderdelen meer voorradig zijn.



Ruilmotor

Revisiebedrijven gespecialiseerd in bootmotoren bieden ook ruilmotoren aan. Bijvoorbeeld Mulder Motoren in Spijkenisse of Drinkwaard Motoren in Sliedrecht. Dat zijn geheel of gedeeltelijke gereviseerde motoren tegen soms redelijke prijzen.

Aandachtspunten

Bekijk het motorenoverzicht



Een Volvo Penta 17C is bijvoorbeeld aan vervanging toe en je kiest voor een nieuwe motor met ongeveer hetzelfde vermogen van 25,7 kW (35 pk). Voordat je daadwerkelijk tot vervanging overgaat, is het goed een aantal punten langs te lopen:

- Leverde de vorige motor te veel, of te weinig vermogen?
- Hanteer als vuistregel ongeveer vijf pk motorvermogen per ton waterverplaatsing. Volvo Penta heeft op de site een rekenprogramma om het benodigde vermogen uit te rekenen. Een dieselmotor draait het best op ongeveer 50-75 procent van het vermogen.
- Past de nieuwe motor op de oude fundatie, of zijn er grote aanpassingen nodig? Kijk daarom eerst naar de inbouwmaten. Een aantal motorleveranciers levert ombouwsets, onder andere Beta Marine.
- Passen diameter, spoed en draairichting van de huidige schroef bij de nieuwe motor?
- Vervang eventueel de oude geluidsisolatie door nieuwe en veelal betere materialen.



Lichter en zuiniger

Afgelopen jaren zijn de dieselmotoren technisch nogal gewijzigd. Ze leveren in verhouding tot hun eigen gewicht veel meer vermogen. Ze zijn dus lichter en kleiner, maken meestal minder lawaai, gebruiken minder brandstof, ze roken minder en voldoen aan Europese eisen wat betreft productie van schadelijke stoffen. Zo weegt een vervanger voor de Volvo Penta 17C ten minste 100 kg minder. Voordat je laat reviseren, moet je daar wel degelijk aan denken. Het kan natuurlijk zijn dat je verknocht bent aan de oude motor door zijn rustige loop of omdat juist die motor bij het schip hoort.

Deelrevisie of alles uit elkaar?

Als je problemen hebt met je motor laat je een monteur van een service bedrijf komen. Hij laat de motor aan boord lopen, meet bijvoorbeeld de compressie en geeft advies. Een ervaren monteur weet snel wat er aan de hand kan zijn. Wat als de motor op zijn laatste benen loopt? Vervangen door een nieuwe of laten reviseren? Samen met het servicebedrijf besluit je voor revisie en de taakverdeling over uit- en latere inbouw. De uitgebouwde motor wordt in de werkplaats gedemonteerd en geïnspecteerd. Afhankelijk van de afspraken wordt alles van de motor gecontroleerd en krijg je een advies met de bijbehorende prijs. Dat is per motor verschillend, soms volstaat deelrevisie: vlakken van de cilinderkop, kleppen slijpen, afstellen van de brandstofpomp en motor. Soms moet hij helemaal uit elkaar: totale revisie. Dat houdt het volgende in:



- Volledige demontage van de motor.
- Alle onderdelen schoonmaken.
- Controleren op haarscheuren en beschadigingen.
- Krukas slijpen (niet altijd noodzakelijk).
- Cilinders honen, slijpen, of vervangen van losse bussen.
- Cilinderkop vlakken.
- Klepgeleiders vernieuwen.
- Kleppen waar nodig vernieuwen en/of slijpen.
- Klepzittingen slijpen en kleppen inschuren.
- Alle lagers vernieuwen.
- Zuigers met veren en pen vernieuwen.
- Verstuiers vernieuwen en afstellen op juiste inspuitdruk.
- Waterpomp reviseren, of vernieuwen.
- Startmotor en dynamo reviseren of vernieuwen.
- Idem voor de brandstofpomp.
- Vernieuwen van alle filters en afdichtingen.
- Montage, proefdraaien en afwerken.

Een goed revisiebedrijf geeft op zo'n motor een jaar volledige garantie. Alleen als de eigenaar dat wenst wordt de keerkoppeling gecontroleerd en indien nodig gerepareerd.



Garantie

Iedere zeiler kent wel een collega die voor weinig geld een revisiemotor had gekocht. Netjes gespoten en voorzien van een nieuwe v-snaar en filters. Helaas na een paar weken rammelde alles eraan en bleek bij inspectie dat de motor ‘spuitrevisie’ had ondergaan. Om leken voor dit soort bedrijven te behoeden heeft de BOVAG, branchevereniging van garagebedrijven, eisen gesteld aan aangesloten Nederlandse Motorenrevisie Bedrijven. Als lid van deze branchevereniging voldoen ze aan behoorlijk pittige eisen wat betreft machines, kennis en vaardigheden van het personeel. Op een motor die door een BOVAG-bedrijf is gereviseerd, krijg je garantie en bij problemen kun je terugvallen op een geschillencommissie. Een aantal van deze bedrijven is gevestigd rond watersportgebieden en heeft meestal ook ervaring met bootmotoren.

Als je een gebruikte motor koopt van een bedrijf dat is aangesloten bij de HISWA, dan kun je vragen naar de HISWA ‘Algemene Voorwaarden voor de Verkoop van Gebruikte Pleziervaartuigen en Gebruikte Scheepsmotoren’. Daar kan een garantiebewijs bij horen.

Met dank aan Eric van der Wansem



Nordic Round

Met uw eigen jacht in de zomervakantie naar Noorwegen en Zweden

In 28 dagen naar de Noorse Rivièra, met de meeste zonuren van het land,
en de prachtige Zweedse scherenkust.

Ontdek dé manier van avontuurlijk en ook relaxed reizen met je eigen jacht.
Wie met OceanPeople meegaat heeft wat te vertellen.

Periode: 19 juli - 15 augustus 2009

www.oceanpeople.nl



Met OceanPeople kom je verder!



TENTOO



Ervaar de ultieme vrijheid met de payroll services van Tentoo



Met de payroll services van Tentoo komt uw 'crew' bij ons op de loonlijst.

Wij nemen het werkgeverschap, met alle risico's en papierwerk van u over en op de werkvloer verandert er niets.

U hebt geen administratieve rompsomp en kunt flexibel omgaan met personeel.

Kortom: het gevoel van vrijheid dat u ook ervaart bij het zeilen.



Vraag een offerte op via www.tentoo.nl



of bel 020 420 20 70.

Tentoo
Oostenburgervoorstraat 162
1018 MR Amsterdam

Postbus 2642
1000 CP Amsterdam

T (0)20 420 20 70
F (0)20 625 16 55

E info@tentoo.nl
W www.tentoo.nl

Nu ook ongemeten schepen in de VUR

De Van Uden Reco is een voorjaarsklassieker met een luchtje: die van gebakken vis. Deelnemers worden daarop getrakteerd. Een traditie en



foto: © vanudenreco/quest media

een niet onbelangrijk USP-tje, naast de uitdagende wedstrijden die de organisatie de zeilers voorschotelt. Zoals vanouds is de VUR open voor IRC, ORC en eenheidsklassen als J-22, J-24, X-35, Max Funn, First 31.7

en Bénéteau 25. Nieuw is dat ook ongemeten schepen mogen meedoen. Die varen volgens het aloude voorgiftsysteem - het langzaamste schip start als eerste – een race om de bestaande betonning op het Haringvliet. De VUR begint op 25 april, vanuit Marina Stellendam. Misschien wel een uitgelezen moment om je vaargebied voor dit seizoen eens naar het zuiden te verleggen... www.vanudenreco.nl

Nieuw: Lenco Regatta

Op 25 en 26 april is de eerste Lenco Regatta op het IJsselmeer bij Lelystad. Uitvalsbasis is Flevo Marina.

De deelname is open voor ORC, IRC en de vrije klasse. De deelnemers kunnen dagprijzen winnen, waaronder producten van de sponsor. Het walprogramma omvat steigerbier, een diner en live muziek.

Lenco
REGATTA

Inschrijven kan tot 1 april op www.lenco.eu/regatta

RWS baggert Gouwzee-geulen

Goed nieuws voor de Gouwzee en omstreken: Rijkswaterstaat laat dit jaar alsnog de vaargeul bij Monnickendam baggeren.

In 2010 volgen de vaargeulen naar Volendam, Broekerhaven, Edam, Marken en Workum.

De Hiswa is blij met de aanpak die volgt na veel getouwtrek. De Hiswa dreigde zelfs met gerechtelijke stappen. Uit een convenant uit 1932 blijkt dat Rijkswaterstaat verantwoordelijk is voor het baggeronderhoud en de overheidsorganisatie neemt die nu ook.



SIZNN organiseert BHR

Er staat een mooie zeezeilwedstrijd in het Duitse zeegebied op stapel. De nieuwe stichting internationale zeilevenementen Noord-Nederland (SIZNN) organiseert van 21 tot 27 juni de 150 mijl lange Borkum-Helgoland Regatta (BHR). Er zijn vier aanbrengwedstrijden vanuit Den Helder, Lauwersoog, Delfzijl en Willemshaven (D)

Na de finish op Borkum vertrekken de deelnemers op 24 juni richting Helgoland en na een korte rust-

periode zeilt de vloot terug naar Borkum. Deelname is open voor ORC-club, eenheidsklassen, multihulls, YS-klasse en vrije klasse. De BHR wordt om het jaar gehouden, in het jaar na de Colin Acher Memorial Race. www.borkum-helgoland.nl



Noordzee Club: minder evenementen

De Noordzee Club schrapt het nationale kampioenschap zeezeilen als apart evenement. Het NK Zeezeilen wordt dit jaar onderdeel van het Breskens Sailing Weekend, open voor de IRC. De ORC Club vaart twee klassenkampioenschappen: voor Zuid tijdens de Deltaweek en voor Noord tijdens de Flevo Race.

Veel schippers vinden de vaartijd naar evenementen een te groot obstakel. Ook het vinden van bemanning is lastig. John van der Starre, bestuurslid wedstrijdaken: “Daarom willen we de kampioenschappen daar houden waar de schepen al zijn en bestaande evenementen versterken. Liever minder evenementen met veel deelnemers dan andersom.”

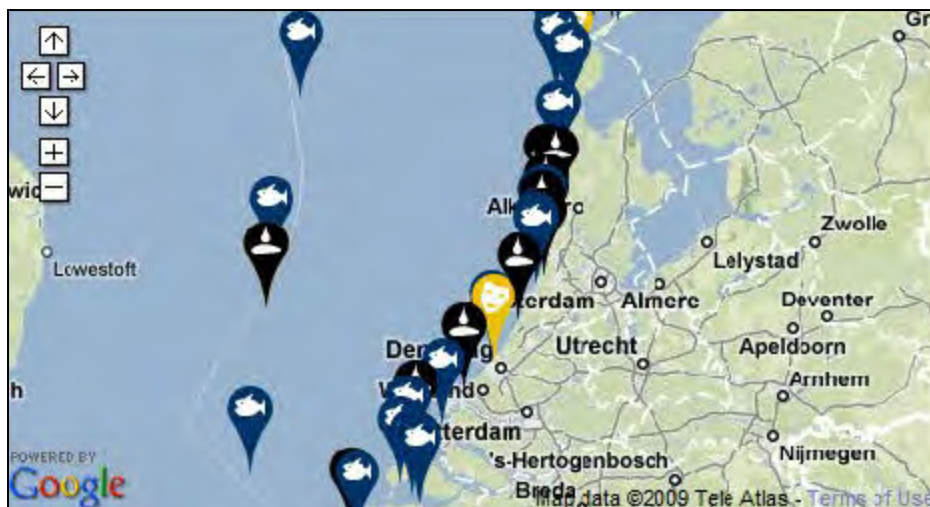
De IRC Verbondsbezem-competitie krijgt een nieuwe puntentelling. Alle races van de drie evenementen worden volgens het lage puntensysteem individueel geteld. In totaal 26 races, waarbij de Vuurschepen en North Sea race dubbel tellen en de middellange wedstrijden anderhalf maal. De slechtste resultaten mag je aftrekken. Voor de ORC Club competitie tellen dit jaar de beste vijf wedstrijden. De boot met de meeste punten wint.

[klik voor de wedstrijdkalender](#)



Meldpunt voor zeilers

Stichting de Noordzee is een organisatie die streeft naar bescherming van de Noordzee als ecologisch systeem. De stichting gaf in 2005 een logboekje voor zeezeilers uit. Daarin konden zeilers aantekeningen maken over wat ze op de Noordzee zagen. Zaken als veiligheid, vervuiling en bijzondere waarnemingen van vogels en zeezoogdieren. Honderden zeilers stuurden hun ingevulde logboeken terug, die als aanvulling dienden op resultaten van wetenschappelijk onderzoek. Ze hielpen de Stichting bij haar inspanningen om maritieme autoriteiten en bedrijven meer



ecologisch te laten denken en werken. Echter, het versturen, ontvangen en verwerken van logboekjes was nogal bewerkelijk. Daarom heeft de Stichting op haar website sinds vorig jaar een meldpunt waar zeilers hun waarnemingen online kwijt kunnen. Het is simpel, je klikt op de google-kaart van de Noordzee en tikt je waarneming in, al of niet vergezeld van foto's. Bezoekers van de site kunnen meteen meekijken naar wat zeilers op zee hebben gezien. Door op een symbooltje te klikken, krijg je in een kader tekst en beeld over bijvoorbeeld bruinvissen, dolfinnen en zelfs bultruggen. Helaas zitten er ook meldingen tussen van giftige algen, drijvend vuil, olievervuiling en andere misstanden. Reden te meer om Stichting de Noordzee te steunen. www.noordzee.nl

2.4 Meter 'herontdekt'

De 2.4 Meter is een mini-America's Cupper, afgeleid van de oude Twaalfmeters. Hij heeft vooral het stempel van Paralympische eenmansboot. Ten onrechte vindt scheepsmakelaar, botenspecialist, ex-Whitbreadzeiler Edwin Visser: "Daar is hij niet speciaal voor ontwikkeld. Het is een spannende wedstrijdboot met veel trimmogelijkheden. In Scandinavië bijvoorbeeld vaart een grote wedstrijdvloot. Visser 'herontdekte' de 2.4



Meter afgelopen jaar, haalde de Norlin 2.4 naar Nederland en verkocht meteen een veertiental. Voor dit seizoen heeft hij een mooi plan: de DAC, Dutch America's Cup. Een matchrace-serie waarin topzeilers tegen elkaar uitkomen. De winnaar mag tenslotte Paralympiër Thierry Schmitter uitdagen. Voor tien, elf mille heb je een nagelnieuwe, wedstrijdklare boot, voor minder dan de helft een betrouwbare gebruikte. www.24sailing.nl.

Opstapdag First 31.7

De Bénéteau First 31.7-klasse viert dit jaar het eerste lustrum met een opstapdag. Die is op zondag 5 april in Wemeldinge. De gratis Opstapdag begint rond het middaguur met een introductie, gevolgd door een 'rondleiding' aan boord van de First 31.7 met uitleg over de boot. Meezeilen kan ook. De firma SailTime Holland, die deeltijdzeilen aanbiedt, doet mee aan de Opstapdag. Aanmelden via: www.first317.nl.



Beschikbaar in: Bruinisse, Stellendam en Volendam

FlexYachts
feel free, sail smart

UW
droomjacht
voor een fractie
van de prijs

Varen met een nieuw zeiljacht. Zonder de rompslomp van eigen bezit. Een dag, weekend of hele week. Alles kan. Ervaar de vrijheid van Fractional Sailing.

Kijk voor de huidige **actie** op www.flexyachts.nl
of bel: 070 362 83 41

DE MOOISTE ZEILFOTO'S

OP WWW.MORELSTUDIO.NL

Morel studio
Grafische vormgeving & fotografie



foto: © Leon Boerop

‘De kou is
snel vergeten...’

We maken ons op voor de laatste wedstrijd van het seizoen: de Wintercup van WV Zeewolde. 'Wij' zijn het Snelder Sailing Team van de J24 *Jottum*. De bemanning heeft 's morgen al stevig werk verzet: het dek gekrabd, want het heeft afgelopen nacht gevoren. Als we even later onder vol tuig richting Zeewolde zeilen, wordt duidelijk dat de kou vandaag niet onze enige vijand zal zijn. De wind is snel aangetrokken tot een stevige zuidooster die de *Jottum* flink laat steigeren. Het water is koud, de gevoelstemperatuur is onder nul, en op het dek vormt buiswater al een nieuw laagje ijs.

Onze starttijd is 14.07 uur. Schipper/tacticus vandaag is Oscar Roelofsen. Tijmen Maas Geesteranus is stuurman, het voordek is het domein van Pieter van Oosterhout, Bas Sijtsema is mastman, vliegende kiep is Pepijn Tol, debutant aan boord, en ik doe de trim. Onze start verloopt redelijk volgens plan. We willen aan de wind over stuurboord aankomen, dan bij het rechter havenhoofd overstag gaan, om over bakboord de lijn te passeren en een lange slag richting eiland De *Zegge* te maken. Helaas komen we de Dehler *Toetje* over bakboord tegen, die ons dwingt eerder overstag te gaan en samen met hem kruisen we over de lijn. Langzaam lopen we iets harder en hoger dan *Toetje*, en wanneer we in de luwte van de *Zegge* komen gaan ze met ons mee overstag. Klein slagje over stuurboord, tot we via een dwarspeiling om de *Zegge* heen kunnen. Daar koersen we op de bovenboei af, om vervolgens de spinnaker te zetten. Het is een fantastisch spi-rak. Veel vlagerige wind in de rug vereist wel veel concentratie en handelingen, maar het houdt ons warm.

Bij de benedenboei halen we de spi naar beneden, gijpen en ronden de boei. Het gaat niet volgens het boekje, de spinnaker is net te vroeg weg, de fok raakt in de knoop en de bemanningsleden zijn hun posities even kwijt. Spannende chaos aan boord... Bij de boeironding liggen we vierde.

Na drie keer heen en weer op de up- en down-baan liggen we derde. Voor ons zeilen de *Sverre* en *Life*. We lopen lekker in op *Sverre* en het wordt spannend of we om vier uur nog een tweede plaats kunnen pakken. Op het kruisrak lopen we namelijk in, en op het spi-rak blijft de afstand gelijk, hoewel *Sverre* dan soms sneller lijkt. Op de valreep, yes! Om kwart voor vier moet *Sverre* in het kruisrak toch het onderspit delven... Nog een laatste keer met de spinnaker naar beneden, achter *Life* aan. Maar die afstand blijkt niet meer dicht te varen. *Life* pakt welverdiend de eerste plek. Wij twee, *Sverre* drie. De kou is snel vergeten...

AIS en marifoon op één antenne

De Trueheading Class-B splitter is dé oplossing voor veel zeiljachten om een AIS transponder te kunnen plaatsen. Je hoeft geen plek te zoeken voor een extra VHF-antenne en hiervoor een extra kabel te trekken. De Class-B splitter is R&TTE en CE gekeurd, zodat je er vanuit mag gaan dat de splitter geen storende invloed heeft op je marifooninstallatie. De Class-B splitter heeft ook een extra uitgang voor een FM-radio. De splitter wordt in Nederland geleverd door Shiptron en diverse dealers. Prijs: 249 euro. www.shiptron.nl



Easy Tank

Nu veel zeilers zoeken naar een oplossing voor een vuilwatertank aan boord is de introductie van de Easy Tank goed getimed. Dit is een 'rigid inflatable tank', waarmee loze ruimten optimaal benut kunnen worden voor de opslag van drinkwater of van vuil water. De speciaal vervaardigde flexibele tank wordt via een UV-hardingsproces een vaste tank, die de vorm van de desbetreffende loze ruimte aanneemt. Na uitharding is de tank veel minder kwetsbaar dan de bekende flexibele tanks van zacht kunststof. www.vetus.com



Stoer staal

Aanvankelijk was Jan van der Weide alleen voor zichzelf op zoek naar het ideale zeiljacht dat hem rond de wereld zou brengen, maar waarmee hij ook over de Wadden kan zwerven. Van der Weide schakelde Dick Koopmans in voor het ontwerp van zijn droomjacht. Het resultaat wil de zeiler toch niet alleen voor zichzelf houden. Hij brengt de boot op de markt onder de naam Centreboard 38. De stalen middenkuiper van bijna 12 meter wordt gebouwd in Hongarije. Zoals de naam Centreboard al doet vermoeden heeft de boot een midzwaard, waardoor droogvallen geen enkel probleem is.

De stoere schuit is volgens de bouwer ideaal voor de avonturier die hoge eisen stelt.

www.centreboard.eu

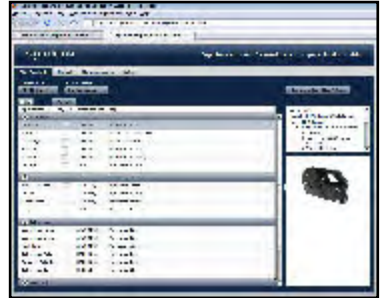
Cijfers Centreboard 38

Lengte o.a.	11,98 m
Breedte o.a.	3,92 m
Diepte	1,20 m
Diepte met zwaard	2,55 m
Hoogte	17,80 m
Waterverplaatsing	13.500 kg



Online advies over blokken en lijnen

Lijnenspecialist Jan-Pieter Botman van More Marine komt in de praktijk vaak tegen dat lijnen en dekhardware niet goed op elkaar zijn afgestemd. Hij meldt dat zeilers via de Spinlock Selector nu online advies kunnen krijgen over blokken, stoppers, lijnsoorten en lijndiktes en alles wat daarmee te maken heeft. Geef de grootte van je boot aan, vul in of het een toer- of wedstrijdschip is en het advies volgt direct. Kijk op www.moremarine.nl en klik op: Spinlock Selector.



Nieuwe Zweed

Met de gestroomlijnde 505 brak Najad vorig jaar met de wat gedateerde vormgeving die we van deze werf gewend waren. Een mooie boot, die 505, maar erg groot. In dezelfde moderne stijl komt nu de 41-voeter op de markt. De Najad 410 heeft de lage opbouw met verzonken luiken en ramen van de 505. Het door Judel/Vrolijk ontworpen model heeft een deltavormige kiel met een laag zwaartepunt. De zeileigenschappen zijn volgens de ontwerper verbeterd ten opzichte van de oudere modellen. Architectenbureau Rhoades Young tekende het lichte en moderne interieur, met 'exclusieve uitstraling'. Prijs: 355.000 euro zeilklaar maar exclusief BTW. www.najad.nl



Nieuwe windvaanstuurinrichtingen van Mister Vee

Na de introductie van Mr. Vane (zie vaarimpressie in *Zilt* 12), komt Mister Vee nu met twee nieuwe modellen: DIY WALT en Stainless WALT.



DIY WALT is een doe-het-zelf pakket in de puurste vorm: bijna alle onderdelen moet de gebruiker zelf maken uit de geleverde materialen. De hiervoor benodigde tekeningen en bouwbeschrijving zijn beschikbaar als download.

Met DIY WALT is het voor het eerst mogelijk een windvaanstuurinrichting aan te schaffen voor de prijs van een stuurautomaat. Afgezien van het verlijmen van hout worden alle verbindingen door middel van bouten of schroeven gemaakt. Er hoeft nergens te worden gelast. Voor de montage van DIY WALT aan de boot is eventueel een aparte bevestigingskit verkrijgbaar.

Stainless WALT heeft dezelfde vorm als DIY WALT, maar gebruikt voor het grootste deel dezelfde onderdelen als de eerder genoemde Mr. Vane.

Waar Mr. Vane vooral geschikt is voor toepassing op boten tot ongeveer 9 meter, is Stainless WALT bedoeld voor schepen tussen de 8 en 12 meter. Voor schepen zonder helmstok is binnenkort een adaptor voor het stuurwiel beschikbaar.

Net als Mr. Vane is Stainless WALT een onderdelenpakket dat de gebruiker zelf moet monteren. Stainless WALT wordt compleet geleverd. Alle materialen voor de montage aan de boot zijn inbegrepen.

www.mistervee.com



1000-MILE DOUBLEHANDED RACE

MOST CHALLENGING RACE OF THE
NORTHERNMOST NORTH SEA

2009

Lerwick    Bergen

 Scheveningen

powered by **KEMPER EN**
K-VAN TWIST
DIESEL B.V.

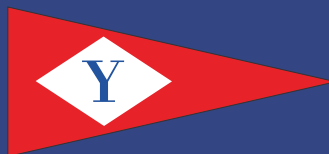
SCHEVENINGEN - BERGEN - LERWICK - BERGEN
IRC/OPEN CLASSES

14 JUNE 2009

www.lombardinimarine1000mile.com

Voorlichtingsbijeenkomst Zaterdag 28 maart, Houtribhaven, Lelystad, 16:30





Y-Toren Race

Zaterdag 2 en zondag 3 mei 2009


- Modern opgezette wedstrijd met meerdere korte intensieve up- en downraces met dubbele bovenboeien en een downwind gate.
- Open voor ORC en IRC jachten plus eenheidsklassen.
- Eigen klassement voor X35, X99, FF65, MaxFun, Pion en Sprinta Sport.



Surinaamse catering en authentieke Durgerdammer gezelligheid.

Inschrijving: www.zvhety.nl info: Peter Palmboom 06-53955584



A man in a blue wetsuit and cap is shown from the side, carrying a large, dark, wet object through splashing water. The water is splashing around him, creating a dynamic and energetic scene. The background is a bright, sunlit blue sea with white foam from waves.

Terwijl we in onze streken nog hunkerden naar aangename temperaturen, zonneshijn en een lopend windje, was in Florida het zeilseizoen al eind januari in volle gang. Tijdens de Rolex Miami OCR, kwamen zowel de olympische als de paralympische klassen op het water.



Naast bekende namen was de eerste wedstrijdserie in het post-olympische jaar ook een eerste kennismaking met een nieuwe generatie zeilers die droomt van de volgende Spelen in 2012. Van de Nederlanders deed vooral windsurfer Dorian van Rijsselberge het goed. Dorian won de RS:X klasse.

'Ook tuigage heeft

Al sinds 1992 houdt Vester Knibbe zich bezig met de tuigage van zeiljachten. Van strakgelakte klassiekers, via standaard polyester tot koolstof racers. Van staaldraad tot dyneema, van gegalvaniseerd tot titanium. We zijn blij dat Vester al die kennis en ervaring vanaf nu geregeld met de Zilt-lezers wil delen...



motoronderhoud nodig...'

Veel te vaak zijn tuigage en zeilen een ondergeschoven kindje. Vallen en stagen kunnen nog wel een jaartje mee, het rolsysteem van de genua draait toch ook nog redelijk en, als de schijven van het grootzeilval vastlopen, dan gebruiken we toch die van de kraanlijn?

De tuigage is de motor van een zeiljacht en die is net als de goed onderhouden pruttelpot onderdeks vatbaar voor storingen, verkeerd gebruik en gebrekkig onderhoud. Ga eens na hoe je tuigage er bij staat en let op een aantal zaken.

ONDERHOUD

Verstaging is van roestvast staal, maar dat materiaal heeft geen oneindig leven. Onder invloed van wisselende belasting en trillingen in de tuigage ontstaat metaalmoeheid. En niet alleen tijdens het zeilen, ook in de box slijt de verstaging. Een vuistregel is dat verstaging 10 tot 15 jaar meegaat, rodrigging (massieve verstaging) maximaal 10 jaar.

Net als bij een dieselmotor hebben bewegende delen onderhoud nodig. Daarom moeten de mastschijven schoon en de randen glad zijn. De asgaten mogen niet uitgelubberd raken. Platte kanten op schijven zorgen ervoor dat ze niet meer draaien en snel verder slijten. Vervangen dus.

Rolsystemen van voorzeilen en grootzeilen hebben kogellagers, sommige droog en sommige gesmeerd. Ook deze moet je schoon maken en goed onderhouden. En kijk dan meteen de profielen en verbindingen even na...

Vallen en trimlijnen staan bloot aan UV-straling en worden daardoor hard en oud. Dat draagt niet bij aan je zeilplezier en kan zelfs gevaar opleveren doordat ze breken. Ga jij ook wel eens aan een oude val de mast in?



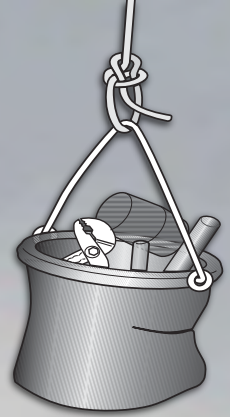
De expert aan het woord

Vester Knibbe is sinds 1992 jachttuigter, eerst bij Flevo Marina, Tuigerij Verheij en Medemblik Yacht Service in Medemblik en sinds een aantal jaren zelfstandig in Enkhuizen onder de naam TUNED Rigs & Ropes. Buiten zijn werk is hij al meer dan twintig jaar een zeer actief zeiler. Hij maakte grote tochten als toerzeiler onder andere van Medemblik naar Palma de Mallorca en als kwam als wedstrijdzeiler uit in IJmuiden-Lissabon, de North Sea Race, enzovoorts. Hij maakte een reeks artikelen over tuigage, die vanaf nu regelmatig in *Zilt* verschijnen. Daarmee wil hij een beter inzicht geven in de tuigage, de motor van het zeilschip.



foto: © Vester Knibbe

Roestvast stalen vallen werden gebruikt toen er nog geen goede kunststof vallen waren, maar kunnen de mast en de zeilen beschadigen. Heb jij ze nog op je boot? Vervang ze dan door een goed polyester- of Dyneemaval, en merk het verschil.



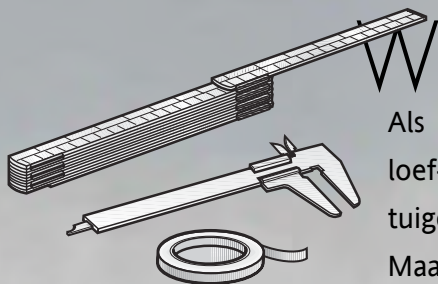
Lieren hebben minimaal een keer per jaar onderhoud nodig. Haal niet alleen de drum van de lier af, maar maak ook het binnenwerk met al zijn tandwielen schoon. Gebruik voor het smeren speciaal liervet. Druk de tube niet in een lier leeg, maar breng een dun filmlaagje aan met een klein kwastje. Pas wel op voor vetvlekken op je teakdek. Goed lopende lieren slijten minder en verhogen het zeilplezier aan boord.

Hoe staat het met de verlichting en antennes? Veel oudere schepen hebben dekstekkers die slecht tegen vocht kunnen, zeker als ze ouder worden. Een rigoureuze maar goede oplossing is het plaatsen van een zwanenhals bij de mast waardoor de kabels droog en onderdeks worden aangesloten.

De lampjes van de navigatieverlichting en het ankerlicht moet je iedere twee jaar vervangen. Bezuinig er niet op, want het gaat om zichtbaarheid en dus om je veiligheid. En nu we toch bij de masttop zijn, kijken we natuurlijk ook meteen naar de instrumenten.

Spinnen willen nog wel eens de oorzaak zijn van een slecht draaiende windmeter. Ook die moet elk jaar even schoongemaakt en gesmeerd worden.





Wanneer is de mast voor het laatst afgetrimd? Als een tuiger weet hoe het schip normaal zeilt: loef- of lijgierig, snel of langzaam, over- of onder-tuigd, kan hij de mast naar je wensen afstellen. Maar vaak kun je er ook zelf een hoop aan doen.

De mast rechtzetten

De vraag waar alles mee begint is: staat de mast wel recht?

Meet dat niet met een val. Zelfs rekvrij materiaal wordt langer tot het zijn werkspanning bereikt. De beste methode is om de topwanten, terwijl de mast ligt, naast elkaar langs de mast naar beneden te trekken. Als de tuiger zijn werk goed gedaan heeft, zijn deze tot op de millimeter even lang.

Nadat de mast staat, worden de spanners aan beide zijden even ver ingedraaid. Gebruik een schuifmaat en wees écht exact. Kijk daarna via de zeilgroef omhoog om de mast 'in kolom' zetten. Dat doe je door de onderwanten, en eventueel de tussenwanten, af te stellen. Dus altijd eerst de mast rechtzetten en daarna pas op spanning brengen.

Klik [hier](#) voor het afstelschema

De tuigage afstellen

Basisregel voor een snel zeilend schip is dat de krachten die door de wind zijn gegenereerd, met zo min mogelijk verlies worden omgezet in snelheid. Vijand nummer één daarbij is rek. Nu rekken bijna alle materialen, roestvast staal en aluminium niet uitgezonderd. De truc is dus om de gevolgen van die rek zoveel mogelijk in te perken.



De duimstokmethode

Benodigheden

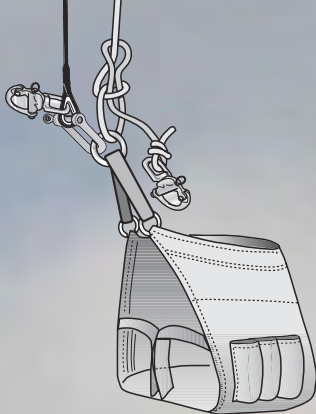
- -een duimstok
- -tape
- -schuifmaat

Stap voor stap

- Draai alle stagen handvast aan.
- Vouw de duimstok tot er twee meter over is en bevestig het samengevouwen deel met tape aan het stuurboordstag. Zorg dat de onderkant van de duimstok gelijk valt met een punt op zo'n 5 mm boven de terminal.
- Meet de afstand tussen de terminal en de duimstok heel exact met de schuifmaat. We noemen dat afstand A.
- Breng het stuurboordstag op spanning tot de afstand tussen duimstok en terminal is toegenomen tot $A+1,5$ mm. Ga niet schatten, maar gebruik opnieuw de schuifmaat.
- Laat de duimstok aan het stuurboordstag zitten, maar breng nu het bakboordstag op spanning.
- Controleer regelmatig hoeveel de afstand tussen duimstok en terminal aan stuurboord verandert. Als die afstand exact $A+3$ mm is geworden, staan zowel het bakboord als het stuurboordstag op de juiste spanning.

Deze methode wordt beschreven in 'Hints and Advice', een uitgave van mastenmaker Seldén. Het boekje met nog veel meer nuttige tips over tuigage is een echte aanrader, ook al omdat je het gewoon [hier](#) kunt downloaden.





Spanning op de verstaging

Zorg dat de mast behalve goed getrimd, ook op de juiste spanning staat. Vuistregel is dat verstaging op minimaal 15% van de breeksterkte gespannen moet staan. Wedstrijdschepen varen met 20 tot 35%. Met de meetinstrumenten die daarvoor in de handel zijn, heb ik geen goede ervaringen.

Beter is het om de 'duimstok methode' te gebruiken die op de vorige pagina staat. Daarbij wordt de rek van de verstaging over een afstand van twee meter gemeten. De methode staat beschreven in het Seldén boekje '*Hints and advice*'. Het lijkt vrij ingewikkeld, maar is in de praktijk na enige oefening zeer goed zelf uit te voeren.

De pre-bend (voorbuiging) van de mast bepaalt de voorlijkroning van het grootzeil. Vuistregel hierbij: hoe groter de pre-bend, hoe vlakker het grootzeil.

Veel pre-bend kan een paardenmiddel zijn om een uitgezeild grootzeil nog enigszins in vorm te krijgen. Pre-bend wordt gecreëerd met de onderwanten, achterstag, babystag en, in geval van een mast met naar achteren gerichte zalingen, met de topwanten. Ervaren wedstrijdzeilers passen de pre-bend aan op de wind- en watercondities, voor toerzeilers voldoet een gemiddelde.

Wordt vervolgd...

Je weet nu hoe je je mast moet afstellen als hij na de winterstalling weer op de boot wordt gezet. Natuurlijk zijn er nog veel meer boeiende onderwerpen die met tuigage, trim en zeilen te maken hebben.

Maar daarover gaan we het een volgende keer hebben.

Zwaardjachten met karakter



NAZ
HARLINGEN

bouwers van de
Noordkaper 22-31

KLIK EN VERGROOT JE VAARGEBIED

Wonen met privéhaven
aan open vaarwater?



www.hamptoncourt.nl

BOMARINE

innovative sailing solutions



BRUNTONS
AUTOPROP

variabele spoed
is altijd goed!

wereldwijd

AANKOOPKEURINGEN



Presentaties
Expertise
Bouwbegeleiding
Boeken

Olav Cox

- zeezeilen
- wedstrijdzeilen
- theoriecursussen

Zeezeilschool
Het Wijde Water



SHIPTRON

Marine Communication Specialists

www.trainingbysailing.com



KLIK
voor
INFO

Unieke Management- en Team-
trainingen met een Lemmeraak

Vaar op zeker

KUIPER
VERZEKERINGEN

verzekeringen en financieringen

KLIK voor meer informatie





Bij laagwater over de bank

De aanloop naar de Rio Guadiana is niet gemakkelijk. De pilot dringt erop aan om bij minimaal half hoogwater binnen te lopen. Maar het begint al donker te worden als de *Duty Free* er aankomt. Bij laagwater. Met alleen een digitale zeekaart uit 2002 en een vier jaar oude pilot komt het jacht toch over de zandbank. Met de positieve instelling van Yvette en Herwich zie je nauwelijks problemen en kan er meer dan je denkt.



Oefenboot

Yvette Troe en Herwich Hobbelen zien niet snel ergens een probleem in. Als ze eind 1999 bedenken dat een wereldreis met een zeilboot wel een mooi avontuur is, houdt het feit dat ze allebei totaal geen zeilers zijn ze niet tegen toch verder te plannen.

Herwich: “Om te kijken of we het met z'n tweeën op een kleine ruimte uit zouden houden kochten we een jaar of acht geleden een oud roestig oefenbootje van 9 meter waarmee we wilden leren zeilen. Dat zeilen lukte, en het samenleven op een paar vierkante meter ook, alleen het oefenbootje haalde het niet. In het derde jaar, bij de tewaterlating, bleek het zo lek als een mandje. Hebben we hem voor één euro verkocht.”

Die osmose overleeft ons wel



Ondanks het verlies van de oefenboot worden de plannen voor een wereldreis concreter. Er moet dus een nieuwe boot komen. Yvette: “We kwamen ooit een Mikado tegen op het Veerse Meer, en zeiden gekscherend tegen elkaar: ‘kijk, dat is nou eens een aardig bootje om de wereld mee rond te zeilen.’ Zoekend op internet blijken er verschillende te koop te liggen. Verspreid over de wereld. En tot onze grote verbazing helemaal niet duur. Het zijn dan wel geen Hallberg Rassy's en ze kunnen last hebben van osmose, maar daar geven wij niet om. *It's size that matters, honey.* En die osmose overleeft ons wel.”

In 2003 vinden ze op Bonaire de gedroomde 17 meter lange Mikado Super Ketch. Het lukt om vier maanden vrij te nemen om de boot te leren kennen en het bounty-gevoel te proeven. Met als klap op de vuurpijl de oversteek van



Sint Maarten naar Nederland. In een keer, zonder stop op de Azoren en met z'n tweeën. Alles gaat goed. “Met twee vingers in de neus,” volgens Herwich.

Terug in Nederland mag het stel zich inmiddels ervaren zeilers noemen. Om de wereldreis haalbaar te maken moet er nu een paar jaar hard gewerkt worden, aan het budget en aan de boot. Herwich heeft na de maanden op de boot helemaal geen zin meer in werken en stort zich volledig op de klaarmaken van de boot. Yvette gaat fulltime aan de slag in zorgsector.

Een metertje erbij

In de zomer van 2008 is de Mikado onherkenbaar verbouwd. Herwich heeft nog een meter aan de toch al niet kinderachtige boot toegevoegd, het hele interieur gesloopt en vervangen door een praktische indeling en de ketch voorzien van onder andere vaatwasser, wasmachine, grote accubank, watermaker, nieuwe verstaging en een nieuwe set zeilen. Inmiddels is de bemanning uitgebreid met Timme. Hij kan net lopen als de *Duty Free* in augustus losgooit voor een vier jaar durende reis. Bij vertrek is Yvette in verwachting van crewlid nummer 4, die in maart 2009 wordt verwacht.

Anywhere the wind blows is het devies van het zeilersgezin. Yvette: “Bij vertrek hebben we nog het idee dat nummer 4 ergens in Midden-Amerika geboren zal worden. We willen immers de wereld rond binnen het gangbare tijdsschema: 2008 vertrek, 2009 Zuid-Pacific, 2010 Noord-Pacific, 2011 Indische Oceaan, 2012 weer thuis. Of zoiets. In ieder geval zo vlug





mogelijk naar de Pacific. Maar na twee weken hebben we dat doel al bijgesteld: "Schat, wat als we nou eens een jaar extra erin plakken, gewoon een half jaar erbij voor Spanje, Portugal, Marokko en de Canarische eilanden. Kunnen we rustig in de buurt van een Ryanair vliegveld bevallen. Dan gaan we daarna uitgebreid naar Suriname, Tobago, Venezuela, Jamaica, Cuba, Belize, Honduras... hebben we voor ieder land wel een maand tijd." "Is goed schat."

Nu de haast om in het goede seizoen de Atlantische oversteek te maken is verdwenen, ontstaat vanzelf een nieuw plan voor een jaar in Zuid-Europa. Yvette en Herwich nemen de tijd voor het afzakken van Spaanse en Portugese kust en steken over voor een bezoek aan de Azoren alvorens terug te zeilen naar Portugal. Op de Rio Guadiana houdt de fadomuziek ze langer vast dan gepland en bij Sevilla komen de zeilers maar moeizaam weg als ze eenmaal in de ban zijn van de flamenco. Dat de *Duty Free* bemanning overal de tijd kan nemen maakt de reis anders dan de trips van andere reizen. Tekenend is de grote kreeftenfuik aan dek van de tweemaster. Herwich liet zich inspireren door lokale vissers en keek de kunst af. Nu peuzelt peuter Timme regelmatig van een zelfgevangen krab of kreeft.

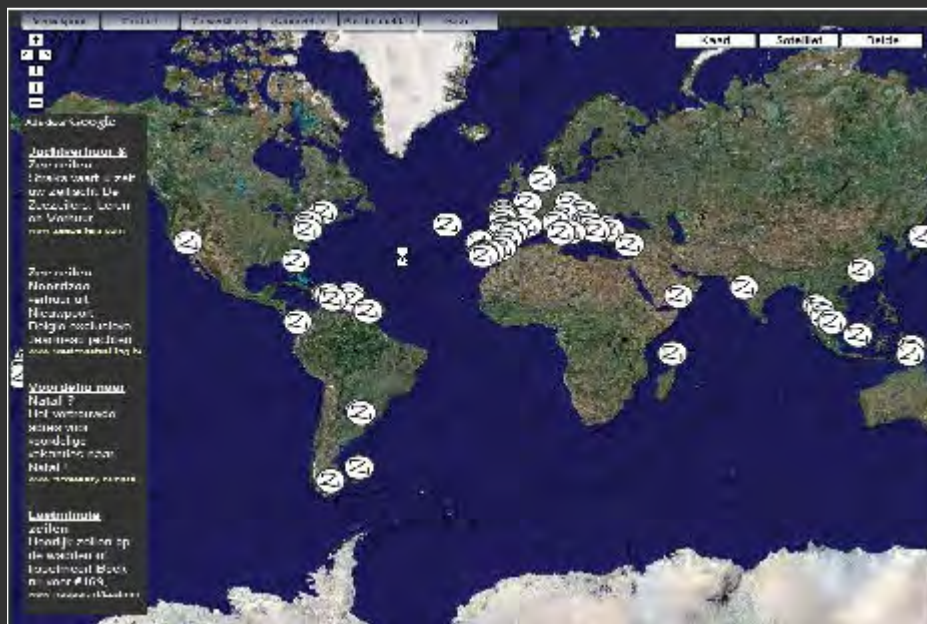
Aftellen

Marokko, waar de meeste zeilers aan voorbij zeilen, wordt meer dan een pitsstop. Achter het imposante fort van Rabat ligt de Nederlandse ketch een maand in een goedkope en veilige marina en trekken Yvette, Herwich en Timme het binnenland in. Yvette's buik groeit. Het is aftellen. Nog maar een paar weken en dan dient het nieuwe bemanningslid zich aan. Ze moeten door. Later dan gepland maken ze de oversteek naar de Canarische Eilanden. Als matroos nummer 4 er is wordt de verdere route van de *Duty Free* bepaald. Herwich: "Via Panama de wereld rond of toch via Brazilië en Antarctica naar de Pacific? *Anywhere the wind blows...*"



Zilte Wereldkaart nu online

Nieuwe ankerplaats voor thuisblijvers, dromers en zeilers onderweg.



De wereldkaart met posities van Nederlandse en Belgische langeafstandszeilers was het hart van de rubriek Zilte Wereld. Tot nu toe opende de kaart in Google Earth en was de update maandelijks. Maar zeilers blijven zelden een maand lang op een plek.

Meer tussentijdse updates waren wenselijk, en daarom heeft de Zilte Wereldkaart nu een eigen plek online. Op de nieuwe website volgen we op dit moment maar liefst 130 boten, en dat aantal groeit nog steeds.

In een oogopslag zie je waar de zeilers voor anker liggen en met een muisklik ga je door naar de website van de vertrekkers om de laatste logboekbijdragen te lezen en de jaloersmakende foto's te zien.

www.ziltewereld.nl

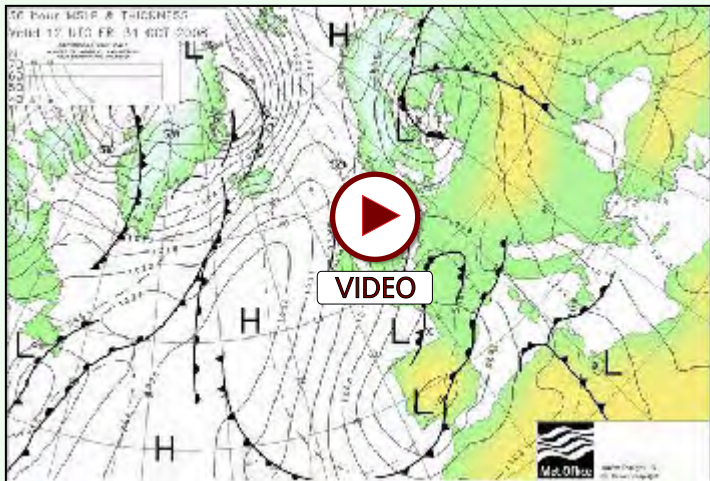
Wekelijks vertelt Zilt huismeteoroloog Henk Huizinga hoe het zeilweer voor het komende weekend wordt. Kijk en luister naar zijn verhaal en klik daarna op je eigen vaarwater in de kaart hieronder.



Ga voor het dagelijkse zeilersweer naar de Zilt Meteo Website



Weerbericht voor 27 en 28 februari en 1 maart 2009



Zacht afscheid februari

Langzamerhand maken we ons op voor het naderende voorjaar. Dit weekend wordt een eerste stap gezet met temperaturen boven 10 graden.

Vrijdagmiddag +36: hogedruk boven het westen van Frankrijk zorgt voor zachte lucht uit het zuidwesten. De Engelse weerdienst heeft die injectie aangegeven met twee warmtefronten. De eerste boven het noordoosten van het land heeft de koude lucht verdreven. De tweede markeert de overgang naar nog zachtere lucht. Dit gaat gepaard met veel bewolking en lichte regen. De wind komt met een knoop of 10 uit het west-zuidwesten.

Zaterdagmiddag +60: de kern van het hoog is verplaatst naar Zuid-Italië, waardoor de aanvoer over Frankrijk uit het relatief warme zuiden komt. Onze omgeving bevindt zich onder een rug van hogedruk met rustig weer. De wind komt met 5-10 knopen uit het zuidwesten.

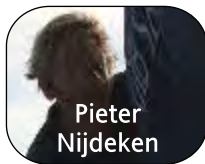
Zondagmiddag +84: een koufront is boven Engeland aangekomen en zal ons maandag passeren. Er staat 5 knopen wind uit het zuiden.

Na het weekend zorgt een stevige depressie voor (alweer) wisselvallig weer.

Het Zilt weerbericht wordt verzorgd door NIMOS Meteotraining
www.nimosmeteo.nl



De bemanning van *Zilt* Magazine bestaat uit:



Aan de kajuittafel

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

Zilt

35/2009

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

