



foto: © Guy Salter/Ericsson 4/VOR

Ultimate vermist op thuisreis - Analyse: een meteorologische bom... -
Met een Bénéteau naar 65 graden zuid - Antifouling - Heftige Heineken -
Nieuwe J-klasser in aluminium - Keerpunt Kaap Hoorn...



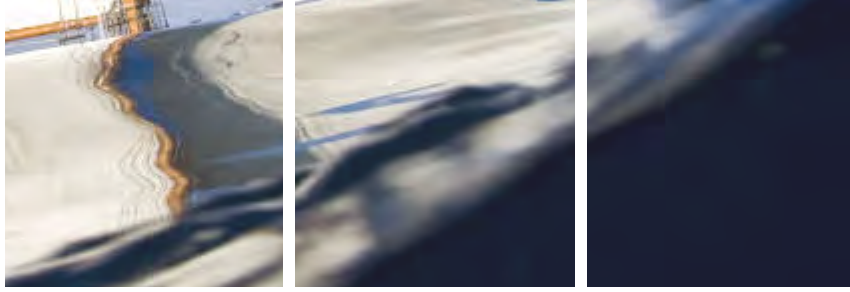


Jarig

Het was een raar moment, vanmorgen bij de Amstelveense banketbakker. Er viel wat te vieren, dus moest er taart komen. Bij het afrekenen schoot me wat te binnen. "Heeft u misschien ook kaarsjes mevrouw?" Het was er al uit voordat ik me afvroeg of het misschien niet te flauw was. Maar zij vond het een heel gewone vraag. "Natuurlijk, hoeveel wilt u er hebben?" "Nou eh... Twee graag...".

Ze blijken geel en piepklein. "Alstublieft", glundert ze vriendelijk, "en van harte gefeliciteerd met de kleine." Ik kan de winkel net snel genoeg verlaten, om mijn lachen te verbergen.

Ze moest eens weten, gniffel ik op weg naar de redactietafel. Bij de tweede verjaardag van *Zilt* is 'Kleine' wel het laatste woord waar we aan denken. In slechts vierentwintig maanden is *Zilt* groot geworden, heel groot. Dat allereerste nummers kreeg vijfendertig opvolgers en de vijfhonderd gesprekkelde e-mailadressen die de allereerste editie ontvingen groeiden uit tot een aantal dat makkelijk een stadion vult.



Zeilers die *Zilt* niet alleen lezen, bekijken of beluisteren, maar die ons ook helpen. Met verhalen, foto's, en video's of met goede ideeën en stimulerende e-mails. Enorm bedankt daarvoor en blijf ze vooral sturen.

Voelen we ons na twee jaar dus al een beetje volwassen? Nee zeker niet. *Zilt* is nog lang niet volgroeid of uitgeleerd en nog steeds hebben we veel meer ideeën dan we kunnen realiseren. Eigenwijsheid en zelfstandigheid hebben nu eenmaal een prijs.

Nog meer gedegen eigen reportages, doortimmerde producttesten, spraakmakende vaarimpressies.. Wat zou het mooi zijn als we al binnenkort een aantal wensen van onze verlanglijstje kunnen schrappen.

Vind jij eigenlijk ook dat bij een verjaardag niet alleen taart maar ook een cadeautje hoort? Overweeg dan eens op op de knop hieronder te klikken.

de *Zilt* bemanning

[Doneren](#)



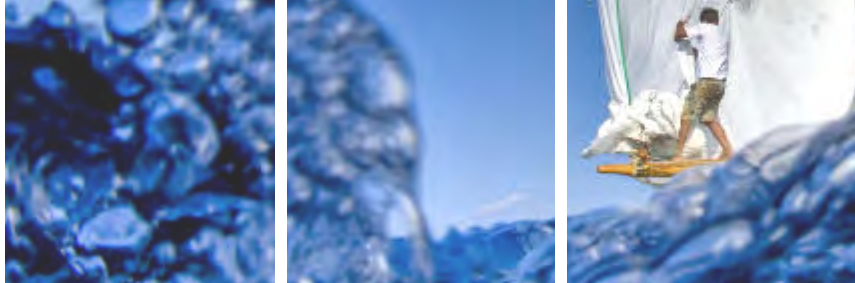


DOWNLOAD

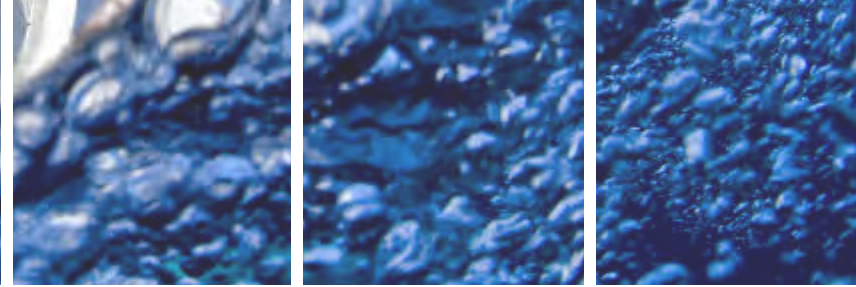
Beeld van het vroege voorjaar. Het is nog fris, maar gezeild wordt er. De laatste winterwedstrijden, zoals deze op de Kaag, gaan naadloos over in voorjaarsklassiekers. Klik op 'download' en maak deze foto de achtergrond van je computerscherm.







- 2** **Reflectie**
Een overpeinzing van de Zilt-bemanning.
- 4** **Bureaublad**
Je zilte scherm voor de komende vier weken.
- 8** **Sprong naar het zuiden** - Giebateau bereikt 65 graden zuiderbreedte.
- 18** **Volvo Ocean Race** Keerpunt Kaap Hoorn.
- 24** **Ultimate vermist**
Sinds januari is niets meer vernomen van 62-voeter...
- 30** **Een meteorologische bom** Henk Huizinga analyseert het verloop van het weer in januari op de Atlantic.
- 36** **Agenda**
- 38** **Antifouling: schoon smeren of schone schijn?**
De stand van zaken.
- 46** **Heftige Heineken** - Een onstuimige St. Maarten Regatta...



- 54** **In de wind** - Zeilnieuws.
- 60** **Sneller dan de wind**
De nieuwe TH 38 is een rappe zwenkkieler.
- 64** **Zilte Spullen** - Nieuws van de handel.
- 70** **Gered door het mes** - Een *narrow escape*...
- 72** **Boeken** - Leesvoer en een dvd gerecenseerd.
- 78** **Hightech Historie** - Een nieuwe J in aluminium.
- 84** **Zilte Wereld** - Over verwegzeilers.
Plus: de **Zilte Wereldkaart: nu online!**
- 88** **Weer en wind** - Zilts zeilersweerbericht.
- 90** **Bemanning** - Zij maken Zilt.

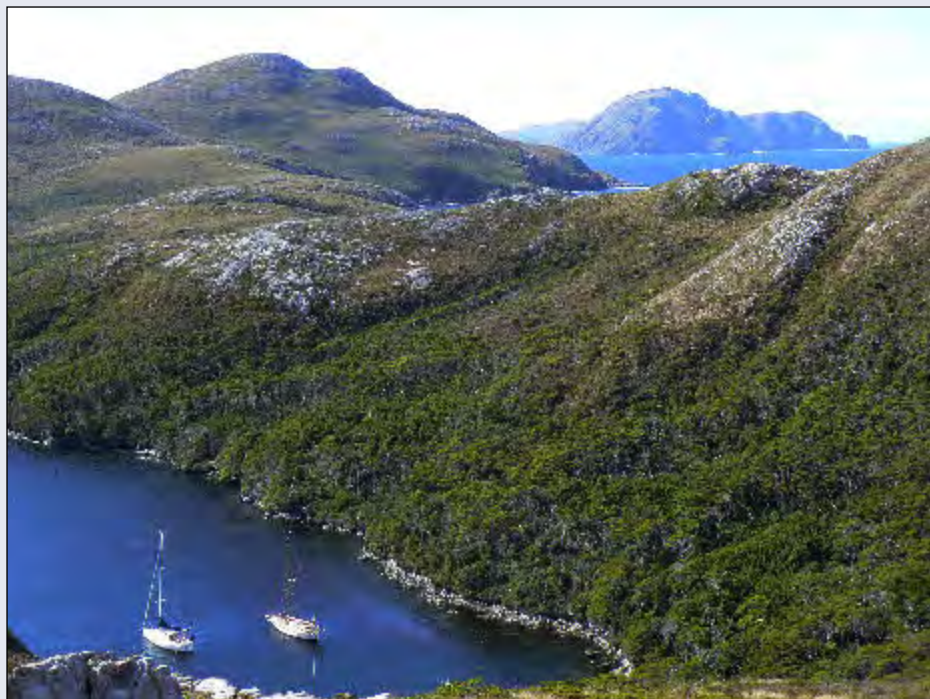


Sprong naar het diepe zuiden

Met een Bénéteau naar 65 graden zuid

Carolien Kaptein en Paul Gieb maken een bijzondere reis. Ze tikten eerst Spitsbergen aan in het hoge noorden, verkenden en passant Gambia en koersten vervolgens naar Zuid-Amerika. In januari doken ze naar het diepe zuiden, richting Antarctica. Met een gewone 'plastic' Bénéteau...





Weervenster

Vier dagen liggen we in Caleta Maxwell, samen met de *Balena* uit Nieuw-Zeeland, die ook op weg is naar Antarctica. We wachten op een *weather-window*. Zodra we onze kans schoon zien, hakken we snel de knoop door: gaan! De rechtstreekse koers naar het waypoint is 135 graden, maar de sterke stroming dwingt ons 160 graden te varen...

Kaap Hoorn doet zijn reputatie eer aan: het is ruig! De gribfiles geven vijftientig knopen aan, maar in werkelijkheid krijgen we dertig tot veertig knopen om de oren! We zeilen een tijdlang alleen op de stormfok. Het is hollen of stilstaan. Een dag later moeten we motoren, omdat de wind wegvalt. Vervolgens kunnen we met ruime wind onder vol tuig zeilen, om tenslotte met drie reven en opgerolde fok de nacht in te zeilen. We willen namelijk vaart minderen om een depressie voor ons langs te laten gaan. We verleggen zelfs ons koers iets.

Antarctica

Het loopt tegen het eind van de middag als we beginnen met de aanloop van de Engelse Straat. Er is weinig wind meer, maar er staat wel een stevige deining.

We zien witte oevers en zwarte rotsen, maar de toppen van de bergen zijn gehuld in de wolken, zodat we het landschap niet echt kunnen bewonderen. Rond half tien 's avonds ankeren we tussen de eilanden Barrientos en Cecilia. Het is nog steeds licht. *Yes, we made it!* We zijn in Antarctica, op de Zuid-Shetlands!

Veel rust is ons hier niet gegund; er is weer een depressie op komst. Dus vertrekken we de volgende ochtend weer, met de *Balena* in ons kielzog. Rond het middaguur klaart het op en zeilen we verder de Engelse Straat door. De omgeving is adembenemend mooi: prachtige witte bergen met gletsjers tot aan de zee. We moesten overstag voor twee walvissen op ramkoers...



‘Gletsjerwanden rondom,
pinguïns op de rotsige oever
en in de verte de hoge bergtoppen...’







Oogverblindend

We zeilen om Greenwich Eiland, richting Yankee Harbour. De aanloop tussen de twee riffen door gaat goed, maar de wind trekt alweer aan. Eenmaal in de baai waait het dertig knoop en sneeuwt het bovendien. Met een Bruce- en een Delta-anker liggen we zo vast als een huis. Wel zien we hoe de wind brokken ijs onze kant op blaast... Gelukkig mindert de wind 's nachts.

De volgende dag hebben we een oogverblindend uitzicht over baai: gletsjerwanden rondom, pinguïns op de rotsige oever vlak naast ons en in de verte de hoge bergtoppen.

Al zouden we het willen, we kunnen hier niet blijven. Ons volgende doel is Wahler's Bay op Deception Eiland, dat we in de avond bereiken. Deception Eiland is een zwart kratereiland met warmwaterbronnen. Het is er druk. Er ligt een cruiseschip naast ons. Als we het land opgaan, nemen stokken mee om ons te verweren tegen aanvallende sterns en skua's. Bij een oud walvisstation komen we Spaanse onderzoekers tegen die aan de hand van gps-posities onderzoeken hoeveel het eiland verschuift. Dat blijkt anderhalve centimeter in een jaar te zijn!

Schurend ijs

We verlaten de Zuid-Shetlands en koersen naar Trinity Eiland, dat bij Noordwest-Peninsula hoort. We zien er voor het eerst grote ijsbergen die op de kust zijn vastgelopen. We ankeren achter een rif, zodat we beschermd liggen voor ijsschotsen.

Toch horen 's nachts veel ijs langs de boot schuren...

Daarom besluiten we de volgende morgen weer te vertrekken, ondanks een gebrek aan wind. Dit gebied staat bekend om zijn windstiltes; voldoende dieselveeraad is hier een must. Ten zuiden van de Zuid-Shetlands neemt de ijsgang toe.

De zee kaarten van dit gebied geven niet alles weer, dus het is zaak om goed op het oog te navigeren. Binnen zitten tijdens het zeilen is er niet bij! We gooien het anker uit bij Kaap Herschel, onderdeel van het Grahamland. Onze eerste vaste wal in Antarctica.





Nederlandse solozeiler

Een volgende stop is Enterprice, waar een groot scheepswrak ligt. Daar leggen aan, naast warempel een Nederlands jacht! We maken kennis met Bart, een Nederlandse solozeiler. Petje af: solozeilend in Antarctica... We besluiten om samen verder te varen naar Waterboat Point, waar een Chileense basis is. Kruij-door-sluip-door tussen ijsblokken en -schotsen komen we binnen. We roepen de Chileense basis op, dat we hier een paar nachten blijven, omdat er veel wind wordt verwacht. Prompt worden we uitgenodigd om het museum en de basis te komen bekijken. De *Balena* voegt zich de volgende bij ons en zo schuilen we met drie schepen in de baai voor de harde wind.

Zuidelijkste punt

Ons meest zuidelijke doel is Vernadsky en om daar te komen moeten we door het Le Maire Channel, een 7 kilometer lange, nauwe doorgang met aan weerszijde hoge witte bergen en gletsjers. Een indrukwekkend stuk vaarwater. We hebben geluk, er liggen niet veel ijsbergen en ijsschotsen. Tegen de avond bereiken we Vernadsky, waar een Russische basis staat. 65 14.931 S-64 51.135 W, het zuidelijkste punt van deze reis!





VOLVO OCEAN RACE

2008 - 2009

Keerpunt Kaap Hoorn

Als iets deze Volvo Ocean Race onderscheidt van eerdere edities, is het dat de snelheidsverschillen tussen de boten kleiner zijn dan ooit. In vorige races bouwde sommige teams een voorsprong op van dagen. Nu is een achterstand van enkele tientallen mijlen eerder regel dan uitzondering. Door dat gegeven werden al een paar etappes op het allerlaatste moment beslist.



VIDEO

Maar dat is niet het enige gevolg. Ook de rol van de navigator is door het wedstrijdverloop veranderd. Met de boten zo dicht bij elkaar, wordt meer naar de tegenstanders gekeken dan ooit. Lang leek het erop dat niemand achter de navigatiecomputers meer durfde te investeren in een eigen routeringsstrategie.



Meesterzet

Het risicovermijdende gedrag veranderde op het moment dat *Ericsson 3* de scoringsgate ten oosten van Nieuw- Zeeland passeerde. Direct na het incasieren van de punten maakten de Scandinaviërs rechtsomkeert. De vreemde koerswijziging zorgde even voor grote verwarring bij de volgers van de race. Maar al snel bleek dat raceveteraan Magnus Olssen en rookie-navigator Aksel Magdahl een meesterzet hadden bedacht om van een naderend lagedruksysteem te kunnen profiteren. Die agressieve tactiek levert *Ericsson 3* een voorsprong op die het verloop van de race de resterende 5000 mijl zou bepalen.

Bouwe Bekking's *Telefonica Blue* kan daarbij geen belangrijke rol meer spelen. Bij het binnenvaren van de Zuidelijke Oceaan breekt de centimeterdikke voorstagspanner. Bouwe besluit niet uit te wijken naar het nabij gelegen Nieuw-Zeeland maar bedenkt een noodoplossing en zeilt zonder voorsprong door.

Valkuilen

Door de positie van een tweetal verplichte 'Ice Gates' wordt de vloot noorderlijker gedwongen dan de gebruikelijke route. Een garantie om volledig vrij te blijven van het gevaar van ijsbergen en schotsen blijkt de ingreep van de organisatie overigens niet. De weg naar Kaap Hoorn zit vol valkuilen, het gebruikelijke dagenlange meeliften op een laag komt maar weinig voor. Maar onveranderlijk vergen de weercondities op het traject het uiterste van boten en bemanningen. Desondanks blijft grote schade uit.





VOLVO
OCEAN
RACE

2008 - 2009



Rantsoen

Na de onvoorspelbare Pacific en de onstuimige Zuidelijke Oceaan gaat de etappe na het passeren van Kaap Hoorn een nieuwe fase in. De kortste weg naar Rio de Janeiro wordt gemarkeerd door meteorologische hindernissen met weinig wind. Daardoor duurt de etappe langer dan de deelnemers verwachtten. Voor vertrek circuleert het 40-dagen scenario, maar in werkelijkheid blijken maar weinig teams voor een race van die lengte te hebben bevoorrad. Op sommige boten gaat de rantsoenering al in met nog ruim 1000 mijl te gaan.

Ericsson 3 weet zijn voorsprong tot op de eindstreep vast te houden en finisht op dezelfde dag dat deze *Zilt* uitkomt. Veertig dagen na vertrek uit China. Zusterschip *Ericsson 4* is de voornaamste kandidaat voor de tweede plaats. Een resultaat dat Torben Graels leidende positie in het algemeen klassement verder zal versterken.

Met zeven boten verder

De 7e etappe van de Volvo Ocean Race start op 11 april en voert de vloot naar Boston in de Verenigde Staten. Een etappe met twee boten meer dan in de 6e, want ook *Telefonica Black* en *Delta Lloyd* zijn voldoende opgelapt om de race weer te kunnen vervolgen.

DEKKER WATERSPORT

**INTERNATIONAL
MICRON
ANTI-
FOULING**

per liter



43,50

INFO

DEKKER HUISMERK



8,95 per liter

**HEMPEL MILLE
PLUS
ANTI-
FOULING**

2,5 ltr



75,-

INFO

OPEN DAG OP 4 EN 5 APRIL!

**GEONAV
KAART-
PLOTTER
5
TOURING**



569,-

INFO

**RAYMARINE A50 5"
KAARTPLOTTER**



v.a. **849,-**

INFO

**TACTICK WINDSET
MN30**



499,-

INFO

DMA ACCU



v.a. **59,90**

INFO

**STERLING
ACCULADER**



v.a. **209,-**

INFO

**WEBASTO INRUIL
AKTIE!**



INFO

Ga voor meer aanbiedingen en ons volledige assortiment naar:

www.dekkerwatersport.nl

ZAANDAM, PIETER GHIJSENLAAN 4. T. **075 - 6 163 362**



De Ultimate vermist

Een zonnige zeehaven. Twee oceaanzeilers bereiden hun vertrek voor, bestuderen weerkaarten en zitten gebogen over net binnengehaalde gribfiles. Ze speuren naar tekenen in de lucht, ruiken aan de wind. Is er iets dat nog toevoegt aan hun begrip van de situatie? Nee. Het zal onderweg ongemakkelijk zijn, maar het vertrouwen in schip en eigen kunnen is groot. De beslissing om te gaan is genomen.

Zo zeker voelen Tom Bouter (1959) en Thecla Franssen (1960) zich vlak voor hun afvaart op 19 januari. Ze liggen dan na tien jaar cruisen met hun zeiljacht Ultimate tussen andere jachten in Horta op de Azoren. Die andere blijven liggen, zij vertrekken naar Nederland. Waarom? Waarom doen ze dat ondanks de slechte reputatie van de winterse Noord-Atlantische Oceaan?

IN FORCE
MONSANTORADIO
011345 UTC FEB 09
NAV. WARNING NR 176/09
ATLANTIC OCEAN
1. S/V ULTIMATE UNREPORTED
SINCE 221500UTC JAN09
2. LAST POSITION:4300N 02000W?
3. CALL SIGN: KG6FUZ
4. GREY HULL WITH A DARK BLUE
BAND A MAST W/ WHITE SAILS
GREEN/WHITE SUPERSTRUCTURE
5. DUTCH FLAG
6. TWO PERSONS ON BOARD
7. REQUEST ALL SHIPS TO REPORT
ANY SIGHTS TO MRCCDELGADA.
TEL: +351 296 281 777
FAX: +351 296 205 239
E-MAIL: (LOWERCASE)MRCC.
DELGADA (AT)MARINHA.PT
NNNN



Waarom kiezen zeilers bewust voor een tocht over de Noord-Atlantische Oceaan in een lastig seizoen?

Voor we die vraag beantwoorden gaan we terug naar de zomer van 1999. Tom, wiens handen kunnen maken wat zijn ogen zien, en zijn geliefde Thecla, biologe en verpleegkundige, stappen aan boord van *Ultimate* voor een wereldreis. Hebben zij de loterij gewonnen? Nee, ze hebben hard gewerkt op hun werf en deze goed verkocht. Ze hebben *Ultimate*, een stalen kottergetuigde Koopmans 62, zelf afgebouwd en volgen een nuchter plan: onderweg bijverdienen met Toms draaibank in *Ultimate*, werken waar het leven goed is, wegblijven zolang ze willen. Ze moeten snel naar Nieuw-Zeeland, anders krijgen ze daar vanwege hun leeftijd geen werkvergunning meer.

Tom, Thecla en *Ultimate* vormen al gauw een gelukkige driehoeksverhouding die alle beproevingen doorstaat. Via de Canarische en de Kaapverdische Eilanden bereiken ze de Caribbean. In maart 2000 gaan ze door het Panamakanaal. In de Stille Oceaan krijgen ze een paar keer te maken met zwaar weer. Een week na Bora-Bora schrijft Thecla: *'Om acht uur 's avonds hebben we voor het eerst het derde rif in het grootzeil gezet. Welkom to the friendly twenties met onze eerste echte storm. De wind blies 9 beaufort met uitschieters tot 50 knopen, maar Ultimate gaf geen krimp.'*

Het is niet hun enige heftige ervaring tussen Panama en Nieuw-Zeeland. Thecla mailt: *'Het begon inderdaad met 8 Beaufort en daarna een dikke negen. Via een kleine dip ging het vervolgens naar 42 knopen wind continu en uitschieters tot 52 knopen. Om vervolgens op een 10 Beaufort continu met uitschieters naar 11 uit te komen. Hoogst gemeten windsnelheid 72 knopen. Op stormfok en motor denderden we door meer dan 5 meter hoge golven.'* Met zulke ervaringen bouw je een solide zelfvertrouwen op.

Tom en Thecla prijzen hun schip terecht de hemel in. Tom noemt *Ultimate* liefkozend 'zwaantje' en Thecla schrijft: *'Deze laatste trip heeft toch wel bewezen dat ook bij zwaar weer de Ultimate een uitstekend schip is. Tussen de 60 en 80 graden en tussen de 100-170 graden is ze goed zeilbaar te houden. Hoge deining en halve wind liggen is wat oncomfortabel. Aan*

bijliggen of voor de wind weglopen hebben we geen moment hoeven denken. Hooguit moesten we iets de koers verleggen om goed over de golven te lopen. Met een paar aanpassingen kunnen we voortaan elke slecht weer route bevaren.'

De toon is gezet. De prettige zekerheid dat ze zwaar weer aankunnen en op *Ultimate* veilig zijn, nestelt zich aan boord. Een zekerheid die in de jaren daarna met het toenemen van hun ervaring alleen maar wordt bevestigd. Vier jaar lang wisselen ze werk in Nieuw-Zeeland af met zeiltochten langs de kust. In 2004 en 2005 zwerven ze langs eilandengroepen in de Pacific en varen via Japan door naar Alaska. Werk vinden ze weer in Vancouver, Canada, waar ze twee jaar blijven. Dan bevaren ze opnieuw de ruige kusten van Alaska.

In 2008 kantelt hun perspectief. Nog steeds is *Ultimate* het best denkbare schip, onderhouden ze zichzelf en de boot met tijdelijk werk en hoeven ze nog niet terug naar Nederland. Maar ze worden wat ouder en beginnen



zichzelf vragen te stellen. Hoe lang zullen we dit leven en het onderhoud van *Ultimate* nog aankunnen? Zoals zo vaak bij dit soort dilemma's dient het antwoord zich vanzelf aan. Ze ontmoeten een groot Nederlands luxe motorjacht, de *Alumercia*, dat vanaf maart 2009 een technisch onderlegd 'captains couple' nodig heeft. De baan past Tom en Thecla als een handschoen. *Ultimate* moet snel terug naar Nederland en daar gestald of verkocht.

De terugreis is een weinig bevredigende epiloog. Om de Azoren te bereiken, moeten ze eindeloos motoren door een windstil hogedrukgebied. Eenmaal in Horta wegen ze het weer. Het Azorenhoog zal zich toch niet naar het noorden uitbreiden? Ze hebben haast, de thuishaven trekt en maart komt rap naderbij. Wachten op extra bemanning? Nee, ze willen na zoveel mijlen samen het schip ook samen naar huis varen. Het zal hard waaien, stormen misschien, maar zij en het schip kunnen het aan, ze hebben tot dan toe immers alles aangekund. Tom scheert alvast de smeerreep in van het vierde rif. Ze nemen afscheid van een bevriend jacht, de *Palustris*, en gooien *Ultimate* 's trossen los.

De 22^e verzenden ze hun laatste mail: *'Helaas moesten we al snel weer op pad omdat er een nieuw Horta hoog aan zat te komen. (...) Ondertussen zit het derde rif in het grootzeil en stormen we nog steeds met een snelheid van ruim 7 knopen naar het noorden. (...) De stormachtige gebieden zitten nog steeds ten noorden van ons, maar de verwachting is dat we er waarschijnlijk nog wel een over ons heen krijgen. Tot zover is alles nog redelijk comfortabel.'*

Normaal gesproken verzendt Thecla elke drie dagen met de kortegolfzender via Winlink een positiebericht. Maar na de 22^e blijft het stil. De 25^e beginnen Kick en Hil, vrienden van Tom en Thecla en Toms broer Lex – allemaal bevaren zeezeilers - zich ongerust te maken. De gribfiles zijn alarmerend. In de dagen daarna vliegen de scenario's over en weer. Er is maar een gevolgtrekking mogelijk, *Ultimate* is door zeer zwaar weer overvallen. Ze ontsteken kaarsjes als uiting van hoop. Ze betrekken andere ervaren kapiteins en zeezeilers, waaronder Gerard Dijkstra, bij hun giswerk en hangen uren over zee- en weerkaarten. Van die weerkaarten worden ze stil.

Zorg wordt angst. De 31^e waarschuwen ze de Engelse Coast Guard te Falmouth. Deze verwittigt de Nederlandse, Spaanse, Franse en Azoriaanse Kustwacht. Dezelfde dag verzoekt de Nederlandse Kustwacht de Azorianen de coördinatie van de zoekactie op zich te nemen. Er gaat een bericht uit naar alle scheepvaart tussen Horta en Breskens om uit te kijken naar *Ultimate*. Dit bericht wordt dagelijks herhaald. Lex verspreidt bovendien een oproep om uit te kijken via het International Boat Watch Network.

Lex maakt ook e-mailcontact met Jorrit de Boer van de *Palustris* in Horta. *Palustris* mailt:

'Ik vond het natuurlijk niet het beste moment om te vertrekken. Ik suggereerde nog om zuidelijk van het slechte weer te blijven en eerst naar Spanje te gaan. Maar Tom vond terecht dat de gribfiles ook heel anders konden uitpakken en dat schip en bemanning een storm moesten kunnen doorstaan. Ze waren immers beide in uitstekende conditie en een goed moment voor deze oversteek is er is voor april toch niet te vinden. Tom had wel zijn stormtuig klaargemaakt (...). Er was voor zover ik weet niets aan het schip dat niet deugde (...). Ik onderschrijf Toms overwegingen en zou zelf ook zijn vertrokken.'

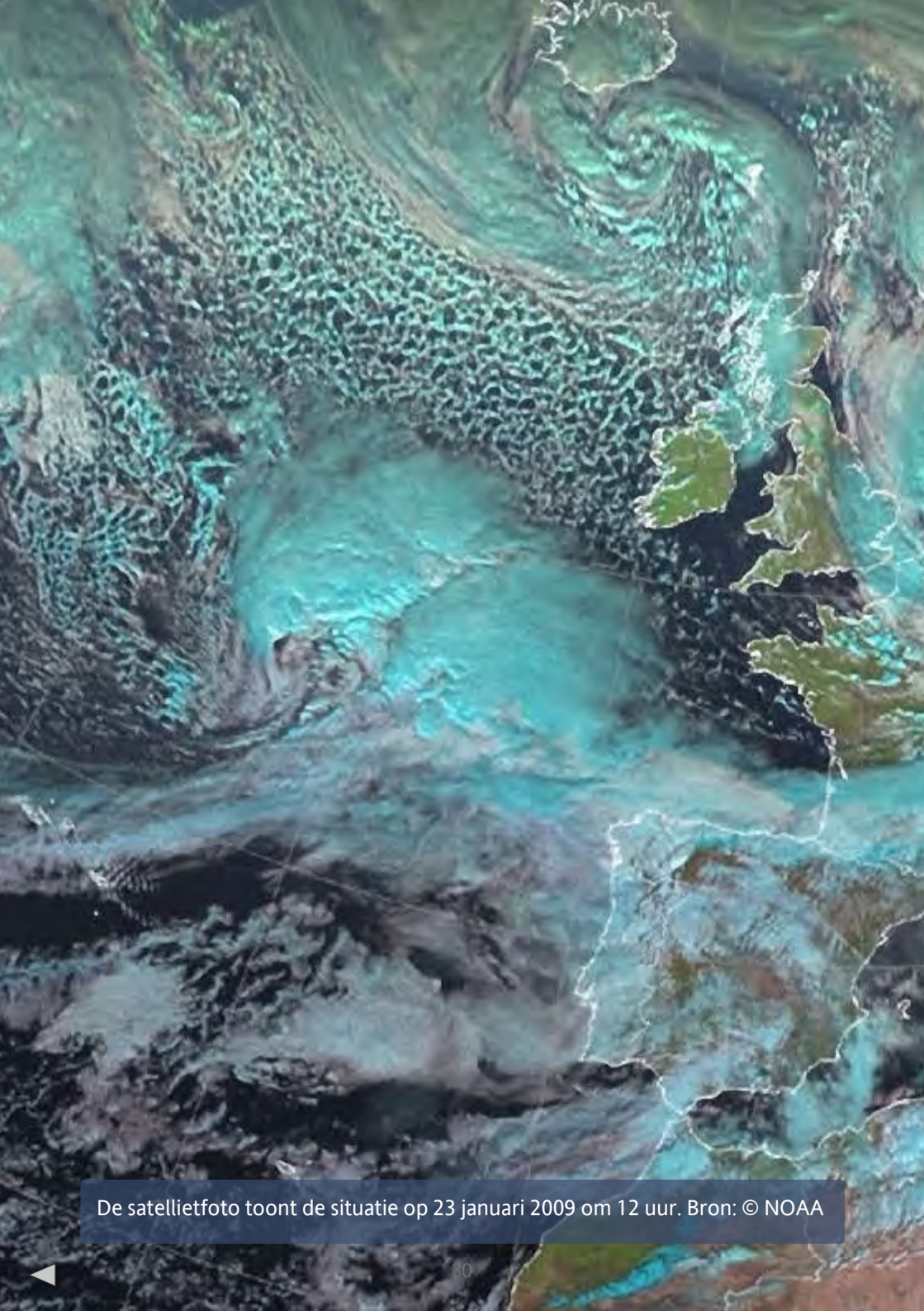


foto:© Lex Bouter

Het is stil gebleven.

Eind februari heeft de Kustwacht het zoeken naar *Ultimate* stopgezet.





De satellietfoto toont de situatie op 23 januari 2009 om 12 uur. Bron: © NOAA



Een meteorologische bom

Wat er precies met de Ultimate gebeurde zullen we misschien wel nooit weten. Maar dat het weer een grote rol speelde lijkt nauwelijks een speculatie. Meteoroloog Henk Huizinga analyseert wat er zich in die januardagen in de atmosfeer boven de Atlantische Oceaan afspeelde en komt tot opmerkelijke conclusies...

Als de *Ultimate* op maandag 19 januari de haven van Horta verlaat, zijn de weerkaarten van het Britse MetOffice voor de periode tot vrijdag 23 januari 12 uur* beschikbaar. Dat geldt eveneens voor de kaarten van de Deutsche Wetterdienst en die van de Amerikaanse weerdienst. Waarschijnlijk heeft de bemanning die prognoses gezien en hebben ze ook de dan beschikbare gribfiles geraadpleegd.

Alle bronnen zijn het er op dat moment over eens dat gedurende de verwachtingsperiode de rol van het Azorenhooft, dat voor een rustig begin van de tocht zorgt, verandert doordat het centrum ten zuiden van de route komt te liggen. Door het uitzakken van koude lucht uit het noorden, gaat de strijd tussen kou en warmte zich tussen 40°N en 50°N afspelen. Op dat polaire front ontstaan geregeld storingen die zorgen voor een aantrekkende wind.

Prognoses

Voor de eerste dagen op zee berekenen de prognoses een gemiddelde wind van 35 knopen uit het west-zuidwesten. Voor woensdagnacht, 22 januari, wordt verwacht dat de wind na een koufrontpassage tijdelijk afneemt naar 25 knopen om vervolgens bij daglicht weer op te lopen naar 35 knopen. Tot die woensdagochtend zijn de gribfiles en alle weerkaarten het volkomen eens.

Maar dan ontstaan er verschillen. Op de Europese weerkaarten stroomt de koude lucht steeds verder naar het zuiden, waarbij het polaire front over de koerslijn zakt. Op die prognosekaarten trekt, tussen donderdag en vrijdag, de wind aan tot ruim 50 knopen. Bovendien passeert in die periode ook nog eens een koufront. Het computermodel dat de gribfiles



en de Amerikaanse weerkaarten produceert, mist dat fenomeen. Dat model verwacht aan de voorzijde van het front maximaal 40 knopen wind. De 50 knopengrens ligt in die berekeningen zo'n 500 mijl boven de koerslijn van de *Ultimate*.

Onderweg

Tom en Thecla zijn ervaren zeilers die ook onderweg weersinformatie binnenhaalden. Daarvoor gebruikten ze kortegolfapparatuur waarmee ze weerkaarten en gribfiles per e-mail konden aanvragen. Het verzenden en ontvangen van e-mails via de radio is betrouwbaar, maar onvergelijkbaar met het gemak en de snelheid van een internetaansluiting aan de wal. De te ontvangen bestanden moeten vooral zo klein en efficiënt mogelijk blijven. Het ligt voor de hand dat zij zich om die reden hebben beperkt tot alleen gribfiles voor een klein gebied rond hun positie.

De gribfiles die zij de eerste drie dagen na vertrek binnenhalen vertellen een eensluidend verhaal. Het zal een pittige tocht zijn waarbij de wind zelden onder de 30 knopen komt en er zeker periodes met meer wind voorkomen. Voor zeilers die in januari de Atlantische Oceaan trotseren kan dat weerbericht nauwelijks een verrassing zijn. Bovendien garandeert de windrichting een ruim bezielde koers en zijn er geen aanwijzingen voor een allesverwoestende storm.

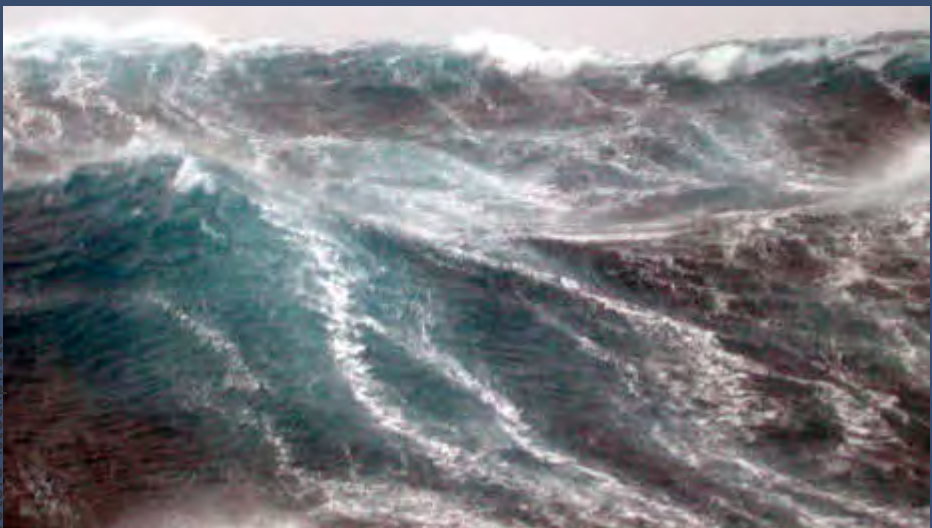
Die zijn er ook niet als ze op 22 januari hun laatste e-mail naar het thuisfront versturen. Omdat ze toen verbinding maakten met het e-mailsysteem hebben ze zonder twijfel ook actuele gribfiles opgehaald. Ook uit dat bestand kunnen zij niets anders concluderen dan dat ze een paar dagen van erg harde wind te wachten staat. Meer van hetzelfde en ongemakkelijk, zo lijkt het. Pas in de Amerikaanse prognoses die een dag later verschijnen - het laag ligt dan al voor de Franse kust - zien we windsnelheden tot 75 knopen verschijnen.

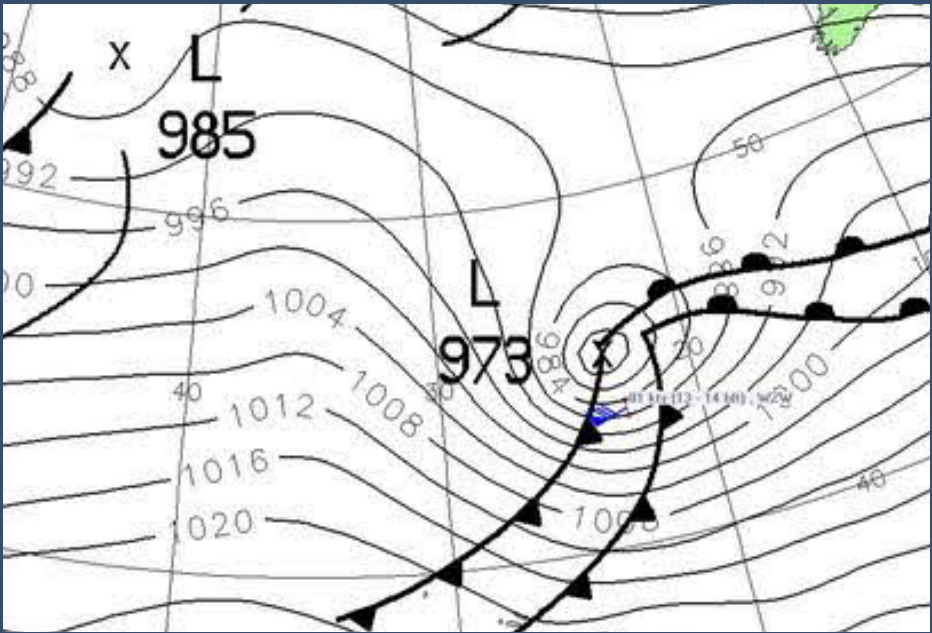
Wat gebeurde er?

De analysekaarten van het MetOffice laten achteraf precies zien wat de werkelijke ontwikkeling van het weer was. Op donderdag 22 januari ontwikkelt om 18 uur op 40°N/45°W opnieuw een golf op het front.

Maar anders dan alle voorgaande, groeit deze wel uit tot een volwassen depressie. Zes uur later, om vrijdag middernacht, ligt het systeem al op 35°W met een kerndruk van 1001 hPa. De volgende ochtend is de positie 45°N/30°W. In nauwelijks 12 uur is het systeem niet alleen ontstaan maar heeft het zich ook 700 mijl verplaatst. De luchtdruk is gezakt naar 991 hPa en daalt nog steeds pijlsnel. Ten zuiden van de kern is de wind aangetrokken naar 65-70 knopen (12 Bft). Rond het middaguur ligt het centrum op 23°W en is de druk gedaald naar 973 hPa: 18 hPa in 6 uur! Hoewel de depressie op een heel andere manier ontstond, ziet hij eruit als een afschrikwekkende tropische storm. De Duitse weerdienst heeft het laag de naam *Klaus* gegeven en promoveert het officieel tot orkaan***. Terecht, want inmiddels ligt de windsnelheid al boven de 80 knopen. En het wordt nog erger. In de analyse van 18 uur ligt de kern al op 46°N/15°W, waarbij de luchtdruk is uitgekomen op 969 hPa. In 24 uur is de depressie 32 hPa uitgediept en heeft hij 1350 mijl in oostelijke richting afgelegd.

De kern en het bijbehorende koufront moet in die periode de *Ultimate* zijn gepasseerd. Op het koufront is de wind gaan ruimen van west-zuidwest naar noordwest. *Klaus* trekt vervolgens via de Golf van Biskaje naar Frankrijk om daar een spoor van vernieling aan te richten.





Klik in de weerkaart voor een animatie

Conclusies

De weerkaarten die voor vertrek beschikbaar waren laten na een aantal dagen een windtoename naar +50 knopen zien. Om de windsnelheden in de weerkaart te kunnen vaststellen moet echter nauwkeurig de afstand tussen de isobaren worden gemeten. Mogelijk is dat achterwege gelaten omdat de gribfiles ogenschijnlijk de uitkomst al gaven. Ook daarin waaide het immers al heel erg hard. Dat de werkelijke windsnelheid aanzienlijk hoger zou kunnen zijn, werd daardoor mogelijk niet opgemerkt.

De dagelijkse gribfiles na vertrek bevestigen het beeld van een pittige tocht, maar er is geen aanleiding om van de kortste route naar Het Kanaal af te wijken. Op de Azoren is een omweg via Noord-Spanje wel besproken, maar gribfiles noch weerkaarten zijn een reden om die optie onderweg te overwegen.

De ontwikkeling van de fatale golf in het front wordt pas kort tevoren door alle modellen uitgerekend. Dat is inherent aan het fenomeen. Kleine rimpels in een polair front kunnen in no-time uitgroeien tot een stevige storm. Oorzaak is de straalstroom, die op ruim 10 km hoogte op de scheidingslijn tussen kou en warmte ontstaat. Door het meanderen van de luchtstroom in de straalstroom ontstaat een zuigende werking op de luchtdruk aan de grond. De lucht wordt daar als het ware weggezogen.

De vraag is of de weermodellen dit hadden kunnen of moeten voorzien. Over het algemeen worden ook weersontwikkelingen op grote hoogte wel degelijk bijtijds door modellen gesignaleerd. Lastig is echter, dat ook slechts een zeer kleine verandering in het stromingspatroon van de jetstream aanleiding kan geven tot een ontwikkeling zoals we die in dit geval zien. Ik heb in mijn meteoleven vele weerkaarten zien passeren en ook regelmatig snelle ontwikkelingen meegemaakt. Meestal leverden die geen extreem weer op. Maar er zijn er ook, die in je geheugen blijven plakken. En daar is er nu weer een aan toegevoegd.

Tom en Thecla hadden de pech in de buurt te zijn van de kraamkamer van een uitzonderlijk zware depressie. Een systeem dat zich niet aankondigde en dat bovendien met een verplaatsingssnelheid van 50 knopen in hun richting bewoog. Zelfs als ze over een onbeperkte stroom weersinformatie hadden beschikt, hadden ze dat systeem onmogelijk kunnen ontwijken.

- * De tijdstippen in deze analyse zijn allemaal in UTC.
- ** De windsnelheid in knopen is de gemiddelde wind. In de beschreven situatie kunnen uitschieters daar af en toe makkelijk zo'n 10 -15 knopen boven zitten.
- *** Het benoemen van druksystemen is bij de Duitse weerdienst een standaardgebruik en staat los van de naamgeving van tropische stormen.



- 4 april* **Volvo Ocean Race.** inport Race, Rio.
www.volvooceanrace.com
- 4 april* **Winterwedstrijden Hoorn.**
scherpe jachten. www.wsvhoorn.nl
- 4-5 april* **Tulpenrace.** Star, Finn, Loosdrecht.
www.wsv-hetwittehuis.nl
- 4-5 april* **United 4.** Medemblik.
www.united4sailing.org
- 4-5 april* **25e Pieperrace.** Opening platbodem
seizoen. www.pieperrace.nl
- 4-10 april* **Sophia Trophy** (ISAF World Cup),
Palma de Majorca. www.sailing.org
- 5 april* **Ijspegelafsluiter,** Lente Teamwedstrijd,
Scheveningen, www.ijspegel.nl
- 5 april* **Winterwedstrijd.** www.flevomare.nl
- 11 april* **Paaskaag.** Open eenheidsklassen.
www.kwvdekaag.nl
- 11 april* **Start 6e VOR-etappe.** Rio-Boston.
4900 mijl. www.volvoocean.org
- 11-13 april* **Paasei Loosdrecht.**
Open eenheidsklassen. www.kwvl.nl
- 11-13 april* **Paaswedstrijden Sneek.** Open een-
heidsklassen. www.sneekweek.nl
- 11-13 april* **Paashaas wedstrijden.**
www.elfhoeven.nl
- 10-13 april* **Magic Marine Easter Regatta.**
Optimist, wvbraassemmermeer.nl
- 13 april* **21e Race of the Classics.** www.rotc.nl
- 17-18 april* **Primus Inter Paris.**
Loosdrecht. www.gwvdevrijbuiten.nl
- 18-24 april* **Semaine Olympique (ISAF World
Cup).** Hyères. www.sailing.org
- 23 april* **1e Zomeravondwedstrijd Enkhuizen.**
www.wv-almere.nl

- 25-26 april **Van Uden Reco Regatta.** Stellendam,
www.vanudenreco.nl
- 25 april **50 mijl Doublehanded.**
www.shorthanded.nl
- 25 april **Voorkaag.** Open eenheidsklassen.
www.kwvl.nl
- 25 april **Lenco Regatta IJsselmeer.**
www.lenco.eu/regatta.
- 26 april **Oranje Regatta.** Paterswoldse Meer,
open eenheidsklassen. www.vwdtp.nl

Evenement opgeven? Mail naar agenda@ziltmagazine.nl

Tentoonstellingen, beurzen, open dagen

- 5 april **Van Marconi tot Bill Gates.**
Rotterdam www.correct.com/museum.
- 4-5 april **Open dag Dekker Watersport.**
www.dekkerwatersport.nl
- 4-5 april **Open dag Zeezeilschool Wijde Water.**
IJmuiden. www.wijdewater.nl
- 4-5 april **Open dag Zeezeilschool Scheveningen.**
www.zeezeilschool.nl
- 10-13 april **For Sail Paas boatshow.** Ouddorp,
www.forsailyachtbrokers.nl
- 11 april **Open dag K&M Yachtbuilders.**
Makkum. www.kmy.nl
- 11 april **Boot Expo Harderwijk.**
gebruikte boten show. www.bootexpo.nl
- 2 mei **Nationale Reddingbootdag.** www.knrm.nl

Niet werkende link? [Klik hier](#)



Schoon smeren of Schone schijn

Milieuorganisaties en overheden ergeren zich al jaren aan de watersporters die 'maar doen'. Ieder jaar smeren ze tienduizenden liters aangroeiwerende verf op hun boten om te voorkomen dat ze een beetje langzamer gaan. Helemaal ongelijk hebben die critici niet, maar geen enkele zeiler voelt zich happy op een boot met 'een baard'.

De discussie over antifouling hoort evenzeer bij het voorjaar als krokussen en kievitseieren. Toch stimuleert het jaarlijks terugkerende ritueel ook de ontwikkeling van alternatieven. Het zou zomaar kunnen dat de klassieke aangroeiwerende verven hun langste tijd hebben gehad. Misschien rollen we over een paar jaar ons onderwaterschip wel met producten gebaseerd op heel andere technieken. Zilt kijkt naar de middelen die nu al beschikbaar zijn. De stand van zaken...



Vet en was

Als je het onderwaterschip insmeert met een vette zachtblijvende substantie zal die mogelijk aangroeien, maar de aangroei verdwijnt ook weer makkelijk. De werking van uierzalf of Melkfett is daarop gebaseerd. Over het algemeen zijn de ervaringen op zoet water gunstig, er bouwt zich wel een slijmlaag op, maar die is ook zo weer weg. De ervaringen op zout water verschillen van weinig aangroei tot zwaar. Vaargedrag en lang stil liggen zijn daar mogelijke oorzaken van. Een groot onderzoek is er helaas nog nooit naar verricht. Melkfett heeft twee voordelen: het is goedkoop, ongeveer 15 euro voor 10² m, en als het niet bevalt stap je volgend jaar moeiteloos over op een andere soort. Hetzelfde geldt voor *SafeBoatskin* een wasachtig product met een aanmerkelijk hogere prijs: 59,50 euro voor 525 gram ook voor 10m² (vier lagen volgens aanbeveling van de fabrikant). Daarover zijn weinig praktijkonderzoeken bekend, uitgezonderd de lovende woorden van de fabrikant.

Pokken laten schrikken

Twintig jaar geleden werd 'het' alternatief voor aangroeiwerende verf geïntroduceerd: *Barnacalclean*, een 'sonic antifouling system' zoals de Amerikaanse fabrikant het omschrijft. Het principe werkt als volgt: aan de binnenkant van de huid plak je op regelmatige afstand kleine zenders die resoneren met een hoge frequentie. Daardoor trilt de romp ter plekke en ontstaat er aan de buitenzijde van de romp een dunne laag trillend water dat aangroei voorkomt. De fabrikant raadt wel aan om ook een goede antifouling te gebruiken, maar die blijft dan ook vijf jaar goed werken. Niet geschikt voor boten met een dikke polyester huid en stevige metalen schepen. Het stroomverbruik is laag ongeveer 60 mA. Voor een boot van 34 voet komt het systeem op ongeveer 2000 dollar.



De fabrikant van het *Ultrasonic Antifouling System* spreekt zich wat resoluter uit over zijn systeem dat veel wegheeft van *Barnacalclean*. Er zijn een paar grote verschillen: het signaal is 'digitaal' (?), er is geen antifouling nodig en voor een boot tot tien meter volstaat slechts één zender die verkrijgbaar is voor 12-24 V gelijkstroom of 230 V wisselstroom. Prijs 799 pond. De zender bevestig je op de huid door de moer er met epoxy op te lijmen. Na drogen de zender vastschroeven, draden aansluiten, schakelaar om en weg blijven de plantjes en beestjes. Althans volgens de fabrikant, want het systeem is te kort op de markt om ons op praktijkervaringen te kunnen baseren.

Epoxy met en zonder koper

Zorg voor een heel glad en hard oppervlak, er zal weinig aan hechten en het is makkelijk te reinigen. Met dat idee werden een paar jaar geleden een aantal producten gelanceerd op basis van epoxyhars. Samen met borstelbanen zouden die de conventionele antifouling overbodig maken. De praktijk bleek weerbarstiger, want een borstelbaan die veel soorten onderwaterschepen schoon krijgt, kost heel veel geld en de zeilers zijn niet massaal overgegaan op de epoxies sec. De *Ecosolid* die Lankhorst Taselaar verkoopt, heeft de volgende gebruiksaanwijzing:

'Afhankelijk van het aantal zon- en vaaruren en watertype is de aangroei van algen te verwijderen met een borstel of een hogedrukreiniger. Voor een optimaal resultaat nabehandelen met een schuurspons. Na een reinigingsbeurt hoeft geen nieuwe laag aangebracht te worden. Geschikt voor een kort verblijf op zeewater (2 weken) in verband met mogelijke aangroei van zeewaterorganismen.' Daarmee is de werking voldoende omschreven.



Zodra je voldoende koper door epoxy roert krijg je een glad oppervlak en aangroeiwerende werking. Ze besloegen de houten schepen vroeger niet voor niets met koperen platen. Een aantal fabrikanten levert een dergelijk systeem waarvan *Coppercoat* de bekendste is. Er varen inmiddels al meer dan tien jaar schepen rond met *Coppercoat*, waarvan de eigenaars zeer tevreden zijn over de werking. Te koop bij importeur African Cats en een aantal bedrijven in Nederland. Voor een unit van 1 liter epoxy en twee kilogram koper betaal je 119 euro.

Een soortgelijk, maar Nederlands product is *Econautic* van de fabrikant Ecoline Coatings: vijf liter voor 391 euro. Na verwerken niet opschuren.

Zelfmengers

Natuurlijk zijn er ook zeilers die zelf aan het mengen en roeren slaan; het recept vind je bij *Coppercoat* en op internet, ongeveer een kilo koper op twee liter hars. Drie lagen opbrengen en vlak voor het te water laten heel licht opschuren. De ervaringen uit de omgeving zijn goed, na langdurig verblijf op zoet water bouwt zich een slijmerige laag op die op zout water weer verdwijnt. Na twee maanden Oostzee en Noordzee her en der een kleine verwaalde pok. De eigenaar heeft daarvoor wel het onderwaterschip kaal gehaald en behoorlijk geïnvesteerd in hars en koperpoeder, maar hoeft de komende jaren niet meer te smeren. Voorlopig alleen afsproeien, heel licht opschuren, met papier 200 of fijner en het water in. Koperpoeder is te koop bij *West Epoxy*.

Officieel hebben alle antifouling die in Nederland worden verkocht een toelatingsnummer nodig van het CTB, Centraal Orgaan Toelating Bestrijdingsmiddelen. De epoxy's met koper beschikken daar niet over. De fabrikant van *Econautic* claimt dat zijn product wel is toegestaan in Nederland, omdat het geen antifouling is maar een onderwatersverf die



'toevallig' niet aangroeit. Er loogt ook geen koper uit. De fabrikant van *Coppercoat* claimt ook dat zijn product niet uitloogt; in Engeland is het middel toegestaan als antifouling. Zelfmengers behandelen het onderwaterschip dus met een harde dampdichte laag die een aangename nevenwerking vertoont.

Siliconen

Al meer dan tien jaar geleden ontwikkelde verffabriek *International Intersleek*, een drie componenten siliconen onderwatersverf. Niet geschikt voor de doe-het-zelver, niet goedkoop, maar zeer effectief. Een *Aloa 27* van OCC-Yachting heeft er jaren mee rondgevaren. Er bouwde zich wel een slijmlaag op, maar meer ook niet. Alleen een spons erover en het onderwaterschip was weer schoon. *International* heeft het echter nooit voor de watersportmarkt gepropageerd.

Vorig jaar verscheen *Neosil* op de markt een tweecomponenten siliconensysteem die volgens de leverancier *Age de Boer* een geoefende doe-het-zelver kan aanbrengen, als de boot in een geconditioneerde loods staat. De ervaringen met dit product zijn positief. Het wordt aangebracht op een epoxy primer en de kosten bedragen 60 euro per m², exclusief aanbrengen en voorbehandelen ondergrond. Maar dan kan je jaren vooruit.

Siliconen hebben wel een paar nadelen, ze zijn mechanisch niet sterk en het verwijderen is niet eenvoudig voor bijvoorbeeld een reparatie onderwater.

Haaienhuid

Haaien bezoeken geen borstelbanen, smeren geen antifouling en toch groeien ze niet aan. Dat intrigeerde onderzoekers van de Hochschule Bremen vakrichting Bionik, een samentrekking van biologie en techniek.



Onder leiding van prof. dr. Antonia Kessel werd uitgezocht waarom haaien niet aangroeien. In het kort komt het er op neer dat een haaienhuid zeer elastisch is en toch bedekt is met microscopisch kleine tanden van een zeer hard materiaal. Deze tanden bewegen ten opzichte van elkaar, zodat er niets op hecht. Daarbij ondervindt de haaienhuid een zeer geringe weerstand in het water. Na enkele jaren experimenteren werd de juiste receptuur voor een verf ontwikkeld, waarvoor Vosschemie de licenties kocht. De basis van de onderwaterverf bestaat uit siliconen met een toeslag van kleine harde deeltjes met een tandachtige structuur. Als we alle lovende verhalen mogen geloven, is dit een zeer veel belovende antifouling. Volgens de fabrikant kun je het zelf aanbrengen en is de prijs redelijk: 50 euro voor een verpakking van 750 ml.

Praktijkervaringen?

Natuurlijk hebben de meeste zeilers zorg voor het milieu. Toch is het ook begrijpelijk dat ze zich niet op grote schaal tot schonere aangroeiwerende middelen bekeren. De alternatieven hebben immers twee eigenschappen gemeen: je geeft er al snel een paar honderd euro aan uit, en of het echt werkt, op jouw boot in jouw vaarwater, weet je pas nadat je het zelf hebt geprobeerd.

Om die vicieuze cirkel te doorbreken is *Zilt* geïnteresseerd in zeilers die minimaal een vaarseizoen ervaring hebben met andere dan conventionele onderwaterverven. Bij voldoende reacties kunnen we dan een overzicht krijgen van wat, onder welke omstandigheden werkt.

Stuur je ervaringen naar: antifouling@ziltmagazine.nl



Beschikbaar in: Bruinisse, Stellendam en Volendam



FlexYachts
feel free, sail smart



**uw
droomjacht
voor een fractie
van de prijs**

- Nieuw Dufour jacht delen met maximaal 7 vaste medegebruikers
- Minimaal 7x per maand varen
- Flexibel boeken via internet
- Geen zorgen over onderhoud
- Jaarabonnement tegen scherp tarief
- Fractional Sailing is flexibel zeilen

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



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

Heftige Heineken

Een relaxte wedstrijd met zon, blauw water en een lekkere passaatwind, zo ziet de Heineken Sint Maarten Regatta er doorgaans uit. Niet verwonderlijk dat deze wedstrijd in de grijze Nederlandse winter veel zeilers de plas over lokt. Maar de 29e editie van deze populaire regatta was niet voor iedereen even ontspannen. Voor sommige deelnemers was de stevige wind en hoge deining net wat teveel van het goede.



29th

St. Maarten
Heineken
Regatta '09





foto: © Heineken Regatta.com

De **eerste wedstrijddag** volgt het parcours een rondje om Sint Maarten. Harde wind maakt het direct bij de start al extra spannend. De eerste aanvaringen worden gemeld. Eenmaal voorbij de westpunt van het eiland komt de vloot in het Anguilla Channel, waar de wind is toegenomen tot 30 knopen. De passaatdeining perst zich in het smalle kanaal en zorgt daar voor hoge golven. Aan de wind maken de maxi's, de Swan's en en volbemande racers zich op een voor rondje in recordtijd. Met deze wind komen de boten in de snelle klassen goed uit de verf. Anders gaat het bij de bareboat klassen met de huurboten van de bekende chartermaatschappijen.



In deze klasse zeilt het overgrote deel van de Nederlandse deelnemers. Grote Bénéteau's en Jeanneau's maken hier de dienst uit. Het zijn toerboden die door de fanatiekere teams stevig aan de tand worden gevoeld. Te stevig soms. Zeilen scheuren, schoten breken en de eerste mast gaat overboord. Eenmaal aan de loefzijde van het eiland kunnen de zeilen worden gevierd, maar de wind neemt daar toe tot 35 knopen. Normaal gaan op veel boten de groene blikjes al open op het laatste voordewindse rak, maar die blijven met deze oncomfortabele golven onaangeroerd. Ook zonder dat blikje komen veel zeilers groen aan de finish.





foto: © Heinekenregatta.com

Op **dag 2** wordt er weer stevige wind verwacht. Een aantal minder fanatieke zeilers besluit niet te uit te varen. Kort voor de start maken Sunsail en Moorings, de grootste charterbedrijven, bekend dat hun boten verplicht met minimaal 1 rif moeten varen. Een begrijpelijke eis van de verhuurders, maar een vreemde regel voor een wedstrijd. De banen zijn aangepast aan de heftige condities. De haven van Marigot wordt geschrapt als finishplaats door de te hoge deining in de baai daar. Uiteindelijk valt de wind iets mee, en de schade dus ook. Een Mooringsboot verliest zijn mast, voor de rest is het een onvergetelijk mooie wedstrijddag.

Relaxte Caribische condities op **dag 3** maken de strijd om de topplaatsen extra spannend. Met een derde eerste plaats stelt team





Neerlands Glorie van schipper Ron Gessel zijn podiumplaats veilig in de bareboatklasse 1. Spannender is de strijd in de bareboat 3, waar het Amerikaanse team *Golden Dog* al jaren onoverwinnelijk is. Het wordt de Amerikanen nu enorm moeilijk gemaakt door het Nederlandse vrouwenteam *Something Hot*. De 'Heineken Meiden' zeilen elk jaar mee, maar schipper Marieke Pouli drijft haar team nu tot uitersten. De *Golden Dog* zeilers blijken uiteindelijk onverslaanbaar, maar het is ze nog nooit zo moeilijk gemaakt. De *Something Hot* meiden gaan met de tweede prijs naar huis. Eerste plaatsen zijn er verder nog voor schippers Kriek, Baartmans Mossman, Van de Berg en Deegenaars. Met recht een Hollands feestje, deze heftige editie van de Heineken Regatta.



In het zicht van de haven...

Oyster Pond is de basis van charterbedrijven Sunsail en Moorings. Voor zo'n 70 door Nederlanders bemande huurboten begint en eindigt hier de Caribische zeilweek. De baai is goed beschermt, maar de ingang is geen plek waar je als minder ervaren zeiler graag wilt zijn. Zeker niet als de deining na een paar dagen forse wind aan beide zijden van het kanaal oorverdovend op het rif kapot slaat. Op de maandag na de race varen tientallen huurboten terug naar Oyster Pond. De meeste krijgen begeleiding van een pilotboot van

foto: © Sjors van der Woerd



de charteraars. De Amerikaanse huurders van de *Anita*, een Bénéteau 343, hebben geen pilot, maar volgen de boot voor hen. Een vijf meter hoge breker wordt de boot fataal. De *Anita* kapseist, verliest haar mast en belandt op het rif. Sunsail-baas John Sinke is als eerste ter plaatse en haalt in een spectaculaire actie de vier bemanningsleden van boord. Een half uur later is van de boot niets meer over. Snippers polyester en wat aangespoelde kleding getuigen de volgende ochtend op het strand van de kracht van de brekers. Na het zinken van de *Anita* gaat voorlopig geen huurboot meer zonder pilot de baai in of uit.

UW DEK ALS NIEUW

HOLMENKOL®
LICENSE TO WIN



ONBEHANDELD

BEHANDELD

Uw dek wordt niet glad!



**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

50 Jaar Contest



Contest Yachts bestaat 50 jaar. In 1959 begon Ed Conijn met de bouw van de Flying Dutchman, kort daarop gevolgd door het eerste kajuitjacht, de Contest 25. In de jaren zestig en zeventig bracht de werf de Contest 27, 29 en 31 HT uit. De Contest 33 en de 36 waren een nieuwe stap in het bestaan van de

werf. Op de 36 kon je onderdeks de achterkajuit bereiken, destijds een noviteit. Contest paste ook de vleugelkiel toe die in de America's Cup van 1983 opzien baarde.

Contest wist al vroeg ook de buitenlandse markt te bereiken en heeft daarvoor een passende logo in het zeil: de tulp. Voorlopig vlaggenschip van de werf is de vorig jaar gelanceerde 60CS.

Het 10e lustrum wordt onder meer gevierd tijdens de Sevenstar Contest Cup, van 5 tot en met 7 juni 2009. www.contestyachts.com

Van Marconi tot Bill Gates

Onder deze titel start op 5 april start een tentoonstelling in het Maritiem Elektronica Museum aan de Ceintuurbaan 125 in Rotterdam.

De tentoonstelling laat meer dan honderd jaar communicatie op zee zien en wordt georganiseerd in samenwerking met de Stichting Historisch Materiaal Radio Holland en de HCC afdeling watersport.

Er is een ruilbeurs en er zijn lezingen.

www.correct.com/museum



Op herhaling...

Veel zeilers van nu zijn surfers van toen. Er was een tijd dat planken lang waren en je wetsuit veel ruimer zat dan nu... Herken je je in dit profiel? Dan moet je 19 september maar vrijhouden voor de Oude Deuren Surfcup in Aalsmeer.

Als je alvast in training gaat, kun je straks op herhaling. Aanmelden kan op: www.oudedeurensurfcup.nl



Nieuwe programmaonderdelen Deltaweek

De Deltaweek bestaat al 38 jaar en biedt wedstrijden voor zeilers in scherpe jachten, rond- en platbodems, eenheidsklassen en ongemeten schepen. Zij varen in het eerste weekend baanraces op de Oosterschelde



voor Zierikzee. Dan volgt een week met dagraces die steeds in een andere haven finishen. Op vrijdag is een zeewedstrijd voor de Zeeuwse kust en het slotweekend is in Colijnsplaat. Het programma wordt dit jaar uitgebreid met een Business Race op de eerste vrijdag en de Zeeland

Regatta op zaterdag. De Business Race is voor bedrijventeams; de Zeeland is een familie-evenement.

De firma Delta is de nieuwe hoofdsponsor. www.deltaweek.nl



Texelse catweek

Hoofdsponsor Zwitserleven bouwt de Ronde om Texel uit tot een complete zeilweek. "Er worden jaarlijks kosten noch moeite gespaard om bij Paal 17 een fantastisch evenemententerrein op te tuigen," legt Rondevoorzitter Sidney van Zon uit: "Het is zonde om dat voor een paar dagen zeilplezier



te doen. Daarom bouwen we het concept uit. Met de Zwitserleven Zeilweek willen we juist de minder conventionele en vooral spectaculaire zeildisciplines bundelen tot hét high-performance evenement op de jaarlijkse zeilkalender." Van 8 tot en met 13 juni is er een compleet programma voor zeilers, surfers en publiek. De wedstrijdzeilers zeilen de Texel Dutch Open, het Nederlands Kampioenschap Catamaranzeilen, bestaande uit drie racedagen en het Rondje Texel op zaterdag 13 juni. Van woensdag tot en met vrijdag zijn er shorttrack races. Voor recreanten is er de traditionele Horstocht en de nieuwe Vuurtorenrace. Op de wal zijn er de pitstraat, clinics, presentaties en demonstratiesporten en wordt er gestrandzeild met Blokarts. Ondertussen leven kitesurfers en zeilers zich uit in de branding, Traditiegetrouw wordt de Zeilweek 's avonds opgeluisterd door swingende muziekbands. Het is de bedoeling dat de Zwitserleven Zeilweek in 2012 verder uitbreidt met ondermeer het WK Nacra en de 49ers, 29ers en Extreme 40's. www.roundtexel.com

Sailcenter sponsort bond

Laser- en Dartimporteur Sailcenter heeft een sponsorovereenkomst met het Watersportverbond gesloten.

De samenwerking loopt tot en met 2012.

Sailcenter stelt boten en kennis

ter beschikking aan de bond. De bond gebruikt Lasers voor het Talentenplan, de Sportstimulering en het Ready to Sail-project.



Delta Spetters

Schoolkinderen in Zeeland krijgen de kans kennis te maken met verschillende watersporten.

Dankzij het nieuwe watersportprogramma Delta Spetters kunnen zij een schooldag zeilen, surfen, kanoën en roeien. Dit schooljaar nog worden enkele dagen georganiseerd, met een finaledag tijdens de Deltaweek op 27 juni in Zierikzee.

In het schooljaar 2009/2010 worden de Delta Spetters uitgebreid. Vanaf begin april vind je meer informatie op: www.deltaspetters.nl



Spannend slot Berenburg Cup



De tiende Berenburg Cup zit erop. Afgelopen weekend zeilden de deelnemers de finale. Die was spannend, want verscheidene teams waren in de race voor de eindoverwinning. Zaterdag-

morgen begon met ijs op dek en met een 3 Beaufort werden vier wedstrijden verzeild. Zondag was het weer voor een rif en veel hangen. Winnaar van het evenement werd het team van Nik Petersen. De ploeg van Roderik Vromans werd tweede en Rinze Vallinga c.s. werd derde. www.berenburgcup.nl

'Rondjes' Atlantic...

Op 1 maart zette de Italiaanse tanker *Indian Point* twee Britse zeilers af in Amsterdam. Stuart Armstrong en Andrea Davies waren van hun jacht *Sara* opgepikt nadat ze al veertig dagen op de Atlantische Oceaan in cirkels voeren. Volgens Armstrong was het roer van hun schip vastgeslagen en bleef het muurvast zitten. De zeilers waren op weg van de Kaapverden naar Antigua en ongeveer halverwege de ruim 2000 mijl lange oversteek. Na tien dagen viel de elektriciteit uit. Op ruim 300 mijl van Bermuda verslechterde het weer en besloot Armstrong een mayday uit te zenden. De tanker *Indian Point* voer op zo'n 70 mijl en redde de onfortuinlijke zeilers. Het jacht werd opgegeven.

Z e i l j a c h t ?


Onafhankelijk jachtexpert
ir. Olav Cox
gespecialiseerd
in zeiljachten.

Aankoopkeuringen
Deelkeuringen
Opleveringskeuringen
Aankoopbegeleiding
Bouwbegeleiding



Olav Cox

Wereldwijde ervaring, van dagzeilen tot vertrekkersjacht



DE MOOISTE ZEILFOTO'S

OP WWW.MORELSTUDIO.NL

Morel **studio**

Grafische vormgeving & fotografie



Sneller dan de wind

Een samenwerking tussen ontwerper Juan Kouyoumdian en wedstrijdzeiler Roy Heiner is al eerder succesvol gebleken. De VO-70 *Black Betty* was een schot in de roos. De *Team Heiner 38* is door hen ontworpen als kleiner zusje van de huidige VO-70 generatie. Roy Heiner: “Met de TH 38 willen wij de snelheid en kennis beschikbaar stellen aan particulieren om hetzelfde gevoel te ervaren als op een VO-70.”

De boot moet tot 8 knopen sneller zeilen dan de wind en en haalt bij 20 knopen wind bijna de windsnelheid. Dankzij dubbele roeren en een mast zonder achterstag moeten manoeuvres toch makkelijk uitvoerbaar blijven. “We wilden het niet laten bij gesprekken, tekeningen en mooie praatjes, maar daadwerkelijk een spannende boot bouwen, een echte racer waar het plezier aan dek te beleven is,” aldus Roy Heiner.

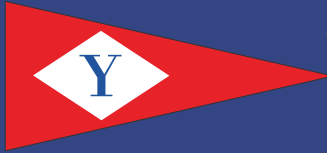


De eerste bij Schaap Shipcare gebouwde TH38 vaart inmiddels en lijkt de hoge verwachtingen waar te maken. In de koolstof romp herkennen we de hoge knik van de VO-70's. Een hydraulische zwenkkiel zorgt voor stabiliteit maar de dubbele steekzwaarden van de VO-70 zijn bij de kleiner zus vervangen door een 'canting canard' om meer dek- en interieur ruimte te creëren.

De TH38 kreeg de CE categorie A norm toegekend, waardoor de boot zowel met wedstrijden in de kustwateren als op de oceaan mee mag doen. Bijzonder is dat de racer is voorzien van een elektrische motor die via walstroom, wind- en zonne-energie opgeladen kan worden.

De prijs van deze spectaculaire eenheidsklasseboot is 395.000 euro (ex btw en zeilen). www.teamheiner38.com





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

www.trainingbysailing.com



Unieke Management- en Team-
trainingen met een Lemmeraak

Vaar op zeker

KUIPER
VERZEKERINGEN

verzekeringen en financieringen

Zwaardjachten met karakter



NAZ

HARLINGEN

bouwers van de
Wanderer 34-37

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!

River Orwell

Lange afstand Zeezeiltraining
7-daagse training 9 t/m 15 mei 2009

www.oceanpeople.nl



OCEANPEOPLE

- zeezeilen
- wedstrijdzeilen
- theoriecursussen

Zeezeilschool
Het Wijde Water

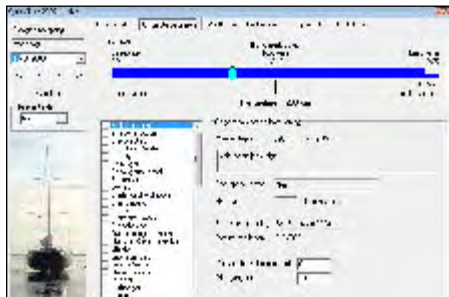


SHIPTRON

Marine Communication Specialists

KLIK voor meer informatie

Nieuwe versie QuickTide



Van het vooral bij Wadvaarders populaire Quicktide is een nieuwe versie beschikbaar. Het gratis getijdenprogramma van Wim Blankenstijn heeft een nieuwe dieptestaat (RWS 13 feb 2009), kent meer lokaties en ondieptes, en bovendien zijn diverse referentie-lokaties bij de dieptegegevens gecorrigeerd. Het tabblad 'Ondiepte passeren' heeft nu ook een duidelijke scheiding tussen 'Berekenen' en 'Beheren van gegevens'. Het programma is gratis te downloaden op www.quicktide.nl

Werfbezoek

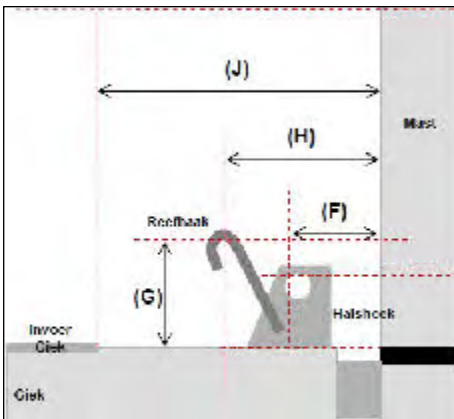
K&M Yachtbuilders houdt op zaterdag 11 april een open dag. Deze Friese werf, gespecialiseerd in de bouw van custom-built aluminium zeiljachten en onder andere bekend als bouwer van Bestevaer en Stadtship, geeft iedereen de mogelijkheid om op de werkvloer te komen



kijken. Er zijn zeven Bestevaers en vier Stadtships te bezichtigen, waaronder Gerard Dijkstra's eigen schip de *Bestevaer 2*. Vier zeiljachten zijn in aanbouw. De cascobouwers werken aan een Stadtship 54 en 56. In de afbouwhal worden een Bestevaer 49ST en een Axonite 69 onder handen genomen. Ontwerper Gerard Dijkstra geeft om 12 uur een lezing en om 14 uur staat Kees van de Stadt achter de microfoon. Behalve K&M openen ook andere watersportbedrijven in Makkum op 11 april hun deuren. www.kmy.nl

Zelf zeilen meten

Niet alleen voor een nieuwe koelkast of platte tv is met een beetje graven op internet vaak prijsvoordeel te behalen. Ook nieuwe zeilen worden tegenwoordig makkelijker op internet gekocht. Veel goedkope zeilen worden gemaakt in Zuid-Afrika, China of Turkije. Maar een zeil is geen standaardproduct en we kennen legio verhalen waarbij het geleverde product niet voldoet. Soms komt dat omdat het zeil slecht is gemaakt of een goedkope doeksoort wordt gebruikt. Vaak ligt het echter aan de koper, die fouten heeft gemaakt bij het opmeten van het zeil.



Erick Veldhuis, met NLSailing de agent voor het Turkse Qsails, kon nergens op internet een goede handleiding vinden voor het goed opmeten van een zeil. Hij besloot daarom deze handleiding zelf te maken. In de brochure 'Zo meet ik mijn zeilen!' wordt in 23 pagina's stap voor stap uitgelegd hoe je de juiste meetgegevens van grootzeil of genua verzamelt.

Al bladerend door de handleiding zie je dat er inderdaad veel bij komt kijken als je het werk van de vakman wilt overnemen.

Wat Erick betreft hoef je geen klant van Qsails te zijn om het boekje gratis te kunnen downloaden.

www.nlsailing.nl/zo-meet-ik-mijn-zeilen.html

Verhuur voor je verkoopt

Je boot die te koop staat, kun je ook verhuren. Dat concept heeft Vrijvaren.nl gelanceerd. De voordelen zijn duidelijk: de boot brengt wat op voor de eigenaar en de huurder kan het schip beter leren kennen. Het brengt de tweedehandsmarkt weer in beweging, aldus initiatiefnemer Guus Aulbers. “Doordat de eigenaar al besloten heeft tot verkoop van zijn boot, is de stap om hem te gaan verhuren een stuk lager,” licht Aulbers toe. Alle schepen worden door Vrijvaren.nl verzekerd bij Unigarant. Booteigenaren betalen Vrijvaren.nl een jaarlijkse bijdrage voor de diensten. Bij verkoop wordt een courtage van 1% berekend, met een maximumbedrag van 799 euro. www.vrijvaren.nl.



Digitale kaarten



De 2009 editie van de populaire DKW1800-serie kaarten is verkrijgbaar bij Stentec. Compleet met eenvoudige setup en WinGPS Lite op cd-rom of als voordelige downloadversie. Bij aanschaf kunt u zich opgeven voor de tweewekelijkse gratis BaZ Update Service, die loopt tot maart 2010. Er maken al enkele duizenden watersporters van gebruik. Bezitters van de 2008 kaarten-set kunnen gebruik maken van een 2009

Upgrade Special. Helemaal nieuw is de digitale set van de Duitse Bocht (afb.), die goed aansluit op de DKW1812, Waddenzee Oost. Binnenkort verwacht Stentec ook de DKW Engelse Oostkust en de Oostzee combipack in huis te hebben. www.stentec.com

'Eigen' zeiljacht bereikbaar

Fractional Sailing noemt FlexYachts het concept waarmee je kan zeilen op een 'eigen' boot, voor een fractie van de kosten van werkelijk bezit. Je deelt dan een nieuwe Dufour Grand' Large met maximaal zeven andere



zeilers. Daarvan is één de eigenaar. Hierdoor zijn de kosten voor alle gebruikers veel lager dan bij een jacht in eigen bezit. Volgens FlexYachts valt alleen-eigendom ruim vijf keer duurder uit en kost huren bijna drie keer zoveel.

De deelnemers sluiten een abonnement af voor een jaar. Per maand kun je zeven dagdelen gebruik maken van de boot. Daarmee kom je op meer dagen uit dan de gemiddelde 28 dagen per jaar die een booteigenaar gebruik maakt van z'n bezit. Voor de reservering raadpleeg je het online boekingsysteem. Niet gebruikte vaarblokken kunnen worden meegenomen naar een volgende maand en bij last-minute gebruik kan gratis worden uitgevaren. FlexYachts zorgt voor het onderhoud van de Dufour. Uitvaren kan vanuit de jachthavens van Bruinisse, Stellendam en Volendam. www.flexyachts.nl

Gratis digitale almanak

Dat digitale producties de toekomst hebben weten we bij Zilt natuurlijk al lang. We zijn daarom extra benieuwd naar de digitale Wiley Almanac, die vanaf 11 mei gratis te downloaden is. De almanak beslaat de wateren van de Theems, het Engelse Kanaal en de kust van Lowestof tot Padstow en van Vlissingen tot L' Aber-Wrac'h. Dat is een groot en populair stuk vakantiewater voor zeilers uit de Lage Landen. Er komt geen gedrukte versie van deze nieuwe uitgave. Je kunt je nu al aanmelden voor een download in mei op www.wileynautical.com



Afsluiter met verklikker

Afsluiter hebben twee ongemakkelijke eigenschappen. Ze huizen over het algemeen diep in de ingewanden van de boot en er is geen andere manier om te weten of ze open of dicht staan dan te kijken naar de stand van de hendel.

De ontwerpers van Trudesign bedachten daar een oplossing voor. Hun hoogwaardige kunststof kogelafsluiter zijn voorzien van sensoren om via controlepaneel, de open of dicht stand te kunnen aflezen. Je kunt op het paneel meerdere afsluiter controleren. Slim is ook, dat de verklikker eenvoudig met de startschakelaar kan worden verbonden. De motor is dan alleen nog te starten als de koelwaterinlaat open staat.



De jury van de Hiswa innovatieprijs vond de Trudesign afsluiter het meest vernieuwende product van de afgelopen tentoonstelling. Importeur Ruud Rosch ging met de trofee naar huis.

www.roschmarine.nl

Open dagen bij Het Wijde Water

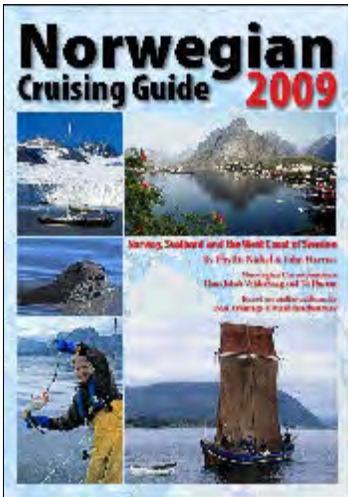
Op 4 en 5 april houdt Zeezeilschool Het Wijde Water open dagen. Je kunt in een minicursus van twee uur ontdekken wat er allemaal komt kijken bij zeilen op zee. De cursussen worden gevaren vanuit Seaport Marina in IJmuiden.

Deelname is gratis.

www.wijdewater.nl



Digitale Pilot Noorwegen



Het staat mooi boven de kaartentafel; zo'n rijtje almakken en vaargidsen. Maar of het anno 2009 nog altijd de meest handige manier is om je te informeren, is de vraag. De auteurs van de Norwegian Cruising Guide denken dat het ook op de *Zilt*-manier kan. Hun prachtige vaargids voor de hele Noorse kust en een flink deel van de Zweedse Westkust verschijnt alleen digitaal. Om hem te kunnen downloaden betaal je 20 euro.

Maar weet je dan wel wat je koopt? Ja, want ook voor het doorbladeren in de winkel hebben de auteurs een oplossing gevonden.

Van de 650 pagina's van hun pilot hebben ze er 70 kosteloos online gezet. Wij waren behoorlijk onder de indruk van dat voorbeeld. Het boek is speciaal voor gebruik op computers vormgegeven en maakt een erg complete indruk. Kopers kunnen bovendien alle waypoints uit het digitale boek als afzonderlijk bestand downloaden en die vervolgens in elektronische kaartprogramma's gebruiken. Een echte aanrader dus... www.norwegiancruisingguide.com

Sweden Yachts valt om

Opnieuw heeft een gerenommeerde jachtbouwer het eind van de kredietcrisis niet kunnen uitzingen. Het Zweedse Sweden Yachts is failliet. Ook een recent afgesloten reorganisatie kon niet voorkomen dat de 60 werknemers op straat kwamen te staan. Sinds zijn oprichting in 1976 stond de Zweedse werf bekend om zijn typische Scandinavische toerjachten van hoge kwaliteit.

SWEDEN YACHTS



foto: © Sjors van der Woerd

Gered door een mes...

Het dragen van een scherp geslepen mes aan boord was in vroeger jaren heel normaal. Dat het ook vandaag de dag bittere noodzaak kan zijn, illustreert een voorval in de baai van het Portugese Cascais.

Ik drink 's morgens een kopje thee in de kuip en zie mijn vrienden op de *Misty Moon* steeds maar rondjes varen in de baai. Dichterbij gekomen schreeuwen zij dat er iets zwaars aan hun anker hangt. Ze krijgen het niet aan boord, ondanks hun zware ankerlier. Ik roei met mijn bijboot naar hen toe en stel vast dat hun ankerketting verward zit om een zwaar begroeid stokanker. Gezamenlijk zetten we een val met een stuk touw aan dat stokanker, hijsen het op, waarna ik de ankerketting ontwar.

Wij besluiten een boeitje op het stokanker te zetten, zodat duikers het van de ankerplaats kunnen weghalen. Boris, de schipper van de *Misty Moon*, geeft mij een kleine jerrycan met een lange nylon lijn. Ik knoop de jerrycan aan het stokanker en snijdt daarna het touw door waarmee wij het anker hebben opgehesen. Uiteraard verdwijnt het anker pijlsnel onder water. Op dat onzalige moment kronkelt de nylon lijn door de lucht en wikkelt zich in een oogwenk om mijn linkerpols! Het anker trekt mij voor een groot deel uit mijn bijboot. De lijn loswickelen lukt niet. Gelukkig heb ik de tegenwoordigheid van geest om mijn mes te grijpen en bliksemsnel snijd ik de nylon lijn door die al diep in mijn pols is gesneden.

Het duurt nog maanden voor de zenuwen in mijn linkerduim en de spieren in mijn linkerschouder weer normaal functioneren. Maar zonder mes had ik het niet naverteld...



De kaartentafel ontstegen

De serie Vaarwijzers van uitgeverij Hollandia is een groot succes. De combinatie van reisverslag, haven- en toeristische informatie en vaaraanwijzingen heeft al heel wat zeilers geïnspireerd om nieuwe vaargebieden te verkennen. In de meest recente uitgave beschrijft René Vleut een zomerlange tocht door de oostelijke Oostzee. Een gebied dat de onbekende kust van Polen en de Baltische staten omvat, maar ook de zuidpunt van Finland, de Alland archipel en de Zweedse kust tot aan Stockholm.



In alle Vaarwijzers is de rol van de auteur een grotere dan in traditionele pilots. Ook René Vleut vertelt vooral het verhaal van zijn eigen reis, zijn eigen ontmoetingen en soms zijn eigen blunders. De nautische informatie, geïllustreerd door fraaie kaartjes, is compacter dan je in een vaargids zou verwachten. De aanwijzingen lijken enigszins op de goedbedoelde opmerkingen van een meer ervaren zeilvriend. 'Even lezen wat Vleut ervan zegt', noemt de auteur dat in zijn opdracht aan de lezers.

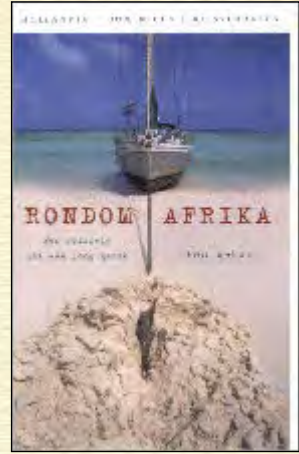
Het is goed om je bewust te zijn van die aanpak van de Vaarwijzers. Maar een reden voor kritiek is het wat ons betreft zeker niet. Het is juist die enigszins afwijkende vorm die ook van deze vaarwijzer weer een smakelijk leesboek maakt dat de kaartentafel ontstijgt.

Jammer is wel, dat alleen de oplettende lezer er en passant achterkomt dat de beschreven reis al in 2005 plaatsvond. Zonder twijfel is, bijna vier jaar later, een deel van de informatie over de zich snel ontwikkelende Poolse en Baltische kust al weer aan een update toe. **RK**

Uitgeverij: Hollandia. Auteur: René Vleut. ISBN: 978 90 6410 474 9. 304 blz., 17 x 24 cm, gebonden. Prijs: 45 euro.

Meer dan een zeilreis

'Vandaag is onze laatste dag samen.' De intrigerende openingszin van *Rondom Afrika* trekt je direct in het verhaal van de zeilreis van de *Sally Lightfoot*. Met zijn vrouw Joanne en de twee peuters Boris en Esther vaart Edo Ankum een niet alledaagse route van Suez zuidwaarts langs de Afrikaanse oostkust. Met stops in onder andere Soedan, Eritrea, Aden, Tanzania en Madagaskar is het niet verwonderlijk dat het jonge gezin onderweg veel lezenswaardigs meemaakt. Maar zo'n bijzondere reis levert niet altijd een goed boek op. Edo lukt het echter wel om zijn reisverhaal het niveau van een logboek te laten ontstijgen.



Rondom Afrika begint in Kaapstad, als de boot net is verkocht en Edo de *Sally Lightfoot* terugzeilt naar Nederland, terwijl Joanne en de kinderen terugvliegen naar Amsterdam. De delivery-trip heeft een totaal ander karakter dan de reis die Edo met zijn gezin maakte. De schrijver maakt van dit verschil gebruik door de langere hoofdstukken over de reis af te wisselen met korte beschrijvingen van de acht weken op zee waarin hij de boot naar de nieuwe eigenaar zeilt.

Door deze wisselingen in tijd, plaats en sfeer krijgt de saaiheid die in veel reisverhalen sluipt in dit boek geen kans. Ook de eerlijke bespiegelingen over veranderingen in de planning geven het verhaal een extra dimensie. Een sterfgeval in Holland, malaria, een zwerende wond en een opkomend gevoel van nutteloosheid bij Joanne leiden ertoe dat de reis in Kaapstad eindigt. Al lezend begrijp je dat besluit, al is de reis die de *Sally Lightfoot* maakt nog zo mooi. 'We lopen tegen de grenzen aan die de vrijheid de vertrekkers voor onbepaalde tijd biedt.'

Rondom Afrika is een bijzonder zeilboek, omdat het over meer gaat dan alleen een prachtige zeilreis. **SvdW**

Uitgeverij: Hollandia. Auteur: Edo Ankum. Paperback, 336 pag. Met kleurenfoto's. ISBN 978 90 6410 471 8. Prijs: 19,95 euro



De Velde-dvd een uniek document

'Genieten van lange dagen op zee'

In september 2007 vertrok Henk de Velde voor een oneindige reis (zie ook Zilt nr. 10). Hij wilde 'zichzelf uitgummen', zoals hij het formuleerde. Nu lukt dat niet gemakkelijk als je Henk de Velde heet. De zeilende zeeman is bijkans een merknaam geworden. Op het moment van dit schrijven koerst hij met zijn trimaran Juniper richting Australië. Veel later dan gepland, opgehouden als hij is door pech in het eerste deel van zijn tocht.

Van die periode verscheen afgelopen winter een dvd, getiteld 'The never ending voyage 1'



Het materiaal op de dvd beslaat het vertrek in IJmuiden tot De Velde's gedwongen verblijf in Argentinië, tot eind 2008.

De dvd bevat verschillende onderdelen: de proloog, gesprekken met Henk en foto's, maar verreweg het mooiste deel is De Film. Daarin zijn we aan boord van de *Juniper* en zeilen we zuidwaarts.

Lijders aan De Velde-allergie wenden zich onpasselijk af, maar de nuchtere kijker en de ware zeilliefhebber krijgt veel moois voorgeschoteld. Om te beginnen is het camerastandpunt op de *Juniper* lekker laag. Je zit dicht op zee, dat maakt het beeld indringender.

Naast veel prikkelende zeilbeelden zien we veel Henk. Henk vist, eet, scheert zich, klust, trimt, zeilt of tuurt over de einder. En daarbij: hij praat in de camera. Dat moet je wel kunnen, maar het is De Velde toevertrouwd, hij heeft stevast een verhaal. Slechts weinig zeilers kunnen zo bevlogen vertellen als Henk de Velde. Hij grijpt je bij de kuif en laat je niet meer los.

Doordringend in de camera ogend, stelt hij hardop een vraag: '*Wie ben ik?*', laat een stilte vallen en gaat verder met overpeinzingen en ontboezemingen, soms wat te hoogdravend. '*Ik kijk naar de vogels in de lucht*'.

En: '*Het is geen toeval. Er wordt voor mij gezorgd.*'

Dat laatste zegt hij als hij in Biskaje is geconfronteerd met uitgescheurde leuvers. Op volle zee vertrouwt hij de camera toe:

'Genieten van mijn lange dagen op zee, dat doe ik het liefst alleen.' Henk ten voeten uit.

Ronduit indrukwekkend zijn de beelden van de Petrus en Paulus Eilanden en het onbekende Martin Vaz, middenin die desolate Atlantische Oceaan. De rotsformatie doemen grimmig op uit die onmetelijke zee. Je voelt je als toeschouwer een beetje ontdekkingsreiziger in het kielzog van De Velde, terwijl je met hem langzaam op de eilanden afkoerst. Alleen al om deze beelden is de dvd de moeite waard.

Spannend wordt het bij Trindade waar De Velde daadwerkelijk aan land gaat. En terwijl hij bovenop een berg zit, verschijnt er op zee een vissersboot die koers zet naar zijn eenzaam voor anker dobberende *Juniper*...

De Velde is nooit te beroerd zijn eigen ellende te filmen. Als zijn mast overboord is gegaan en ook nog eens zijn schroefas is afgebroken, blijft hij het woord voeren in de camera - '*Ik zeg niet dat er geen zorgen zijn...*' - zijn teleurstelling verbijtend. Dat is knap en maakt de film compleet. Kortom, een uniek document, met authentiek materiaal dat met kundige hand is gemonteerd. Helaas is de muziek af en toe wat pompeus. Maar een kniesoor die daar op let. **LvZ**

Hoe je *The Never Ending Voyage deel 1* in huis krijgt, lees je op www.sailorsforsailors.com



Hoogtepunt van een vader-zoon relatie

'Vader en zoon naar Spitsbergen' heet het jongste boek van zeezeiler Ben Hoekendijk. Die titel dekt de lading niet helemaal. Zo zeilt Ben deels alleen, deels met andere opstappers. Op de uitreis, als Ben solozeilt, gaat het bijna mis. *'In de nacht gebeurt er iets wat ik nog aan bijna niemand heb durven vertellen,*



(...) Het had wel tot gevolg dat ik vanaf dat moment probeerde bemanning te vinden voor de terugtocht over de Noordzee.' Hij beschrijft vervolgens hoe hij wakker schrikt uit een scheepse dommel en pal voor hem een zwarte muur ziet: de romp van een tanker. Pijlsnel weet Ben de windvaan los te koppelen en achter het vrachtschip langs te sturen. Nadat hij is bijgekomen van de schrik zit Ben met de vraag wie hem op het cruciale moment wakker heeft gemaakt. Het kan een engel zijn geweest... Daar komt de evangelist in Ben weer boven. Dat gebeurt vaker in het boek. Daar moet je als lezer wel tegen kunnen. Storend is het niet, want deze uitgave is

veel meer dan alleen een zeilboek. Ben gunt ons een openhartige blik in zijn belevingswereld. Soms een tikkie te opsommend *'We aten en dronken en intussen draaide de wasmachine mijn was en we genoten van het uitzicht over de kleine baai omringd door rotswanden'*. Soms ietsiepietsie te gedetailleerd: *'Plassen doe ik in een Domo-melkfles in de kuip.'* (Oké Ben, dat weten we dan ook weer. -red.) Gelukkig verliest Ben nimmer het zeilgevoel uit het oog en blijft het verhaal 'onder helling'.

De tocht naar Spitsbergen is niet 'zomaar' een zeilreis; het is, zoals Ben omschrijft 'het hoogtepunt van een vader-zoon relatie'. Vader Ben en zoon Danny komen door hun queeste naar ijsberenland nader tot elkaar.

Op de terugreis gaat het wederom bijna mis als ter hoogte van de shipping lane de motor uitvalt. Ben neemt het zekere voor het onzekere en roept hulp in van de KNRM. Het siert de auteur dat hij dergelijke tegenslag gewoon beschrijft en niet uit zijn verhaal heeft gefilterd. Mooie reis, goed boek. **LvZ**

*Uitgeverij De Alk Heijen, 128 pagina's met een katern kleurenfoto's.
ISBN 978 90 5961 072 9. Prijs 14,90 euro.*

DSQ

De internationale wedstrijdregels zijn aangepast en dat vraagt om nieuwe uitleg. Het van oorsprong Engelstalige *Handboek Zeilwedstrijdregels 2009-2012* slaagt daar echter nauwelijks in. De fraaie illustraties kunnen niet verhullen dat de uitleg de situaties eerder ingewikkelder dan inzichtelijk maakt. Wat te denken van: *'Een aanroep is een woord met betekenis dat gehoord kan worden in de heersende omstandigheden door de inzittenden van de boot aan wie het is gericht'*. Of: *'Wanneer je niet langer veilig naar de oever toe kunt varen mag je langs die oever blijven varen (of, om preciezer te zijn, langs die lijn te varen die je veilig langs de oever kunt varen)'*. Omdat het boek werkelijk vol staat met zulke kromtaal, schiet het zijn doel volledig voorbij. Gelukkig zijn de laatste 57 pagina's gereserveerd voor de letterlijke tekst van het reglement. Na alle eerdere hoofdstukken, blijkt die plotseling duidelijker en beter leesbaar dan ooit. Heeft het boek toch nog zin... **RK** *Uitgeverij De Alk Heijnen. Auteur: Bryan Willis. ISBN 978 90 5961 077 4. Prijs 22,90 euro*



Boordboek voor op de werkbank

Fabrikanten van buitenboordmotoren zijn erin geslaagd voor vrijwel elk vermogen een viertakt versie te ontwikkelen. Dat betekent: minder herrie, minder uitstoot, minder verbruik. Ook zijn er machines met brandstofinjectie ontwikkeld. Allemaal pluspunten. Het nadeel van die voortschrijdende techniek is dat je er zelf niet zo gemakkelijk meer de sleutel op zet, zoals je dat ooit met je bromfietsmotortje deed. Niettemin kun je met de uitgave *Boordboek buitenboordmotoren* je aanhangmotor de nodige zorg geven. Het boek geeft doe-het-zelf onderhoudstips en storingsanalyses. De uitgave is gedrukt op papier dat bestand is tegen vocht en vette vingers. Door de ringband blijven de pagina's goed open liggen. Kortom, een boek voor op de werkbank in plaats van in de boekenkast. **LvZ** *Uitgeverij De Alk Heijnen, 25 pagina's met duidelijke illustraties. ISBN 978 90 5961 074 3. Prijs 14,90 euro.*





Hightech Historie

Royal Huisman bouwt J-klasser in aluminium

Er zijn van die werven waar scheepsbouw nog echt een kunst is. Zoals bij de koninklijke Huisman in Vollenhove. Begin maart ging daar andermaal een juweel te water, de J-klasser Hanuman. Nieuw gebouwd, in aluminium. Een unicum.

J-klassers zijn misschien wel de mooiste zeiljachten die ooit zijn getekend. Ze werden gebruikt voor de America's Cup wedstrijden in de periode 1930-1937. Ze werden gebouwd volgens een formule, waarin waterverplaatsing, zeiloppervlak en stabiliteit waren verdisconteerd en waarvan de uitkomst 76 voet bedroeg.

Het leverde slanke schepen op met een fraaie zeegeel en ellenlange overhangen. "Door die overhangen krijg je onder helling en in golven een veel langere waterlijn, wat gunstig is voor de snelheid," legt Thijs Nikkels van het ontwerp bureau Dijkstra en Partners uit.



“De formule nam die overhangen niet mee, dus konden ze zo lang mogelijk worden gemaakt.”

Het Amsterdamse jachtarchitectenbureau Dijkstra en Partners geldt als expert op het gebied van J's, sinds Gerard Dijkstra eind jaren tachtig, samen met Huisman, de oude *J Endeavour* nieuw leven in blies.

Dat schip werd getransformeerd tot *cruiser* waarmee ook wedstrijden konden worden gezeild. Hetzelfde concept is toegepast op de nu nieuw gebouwde *Hanuman*. “Wij zijn geen historici die elk detail exact naar het origineel restaureren,” legt Nikkels uit. “We voeren de wensen van de eigenaar uit en proberen het schip te optimaliseren naar *performance*.”

Nieuwe regels

Dat heeft ook te maken met de vernieuwde klasseregels die sinds 2008 voor de J-klassers gelden. Eigenaren van J's wilden met hun schepen



eerlijker tegen elkaar kunnen zeilen en in andere wedstrijden kunnen uitkomen. Daarom is er een handicapsysteem ontwikkeld met een bandbreedte, een limiet op de prestatie onder handicap, vergelijkbaar met de ILC, de level rating klassen van enkele jaren geleden.

Dijkstra heeft daarin geadviseerd. Thijs Nikkels: “Op basis van een VPP (Velocity Prediction Program) wordt de *performance* van een J uitgerekend. Elementen als lijnenplan, stabiliteit, waterverplaatsing, zeiloppervlak en dergelijke worden erin meegenomen. We hebben een limiet vastgesteld voor een bepaalde *windrange*; de prestatie mag niet over de curve heen komen.”

In aluminium

De nieuwe klasseregels maken het mogelijk om J-klassers nu ook in aluminium te bouwen.

Nikkels: “Er geldt wel dat je moet bouwen naar een origineel lijnenplan. Voor de *Hanuman* hebben we het lijnenplan van de *Endeavour II* genomen. Een ontwerp van Charles Nicholson, dat uitkwam in de laatste America’s Cup voor de oorlog. Het is een zogenaamde super-J, want de ontwerpen werden in de loop der jaren steeds iets langer. Aluminium is voor one-off’s als deze een goede keuze. Kunststof is niet toegestaan, want als je daarin gaat bouwen, verandert de karakteristiek van de boot te veel. De verschillen worden dan dusdanig groot, dat je ze met het huidige VPP niet meer in kaart kan brengen.”

Waterlijn

Nikkels vervolgt: “Als je een pure restauratie uitvoert, gebruik je dezelfde materialen en ga je uit van dezelfde afmetingen. Dan drijft zo’n schip op zijn originele waterlijn.

Wij kiezen voor een andere aanpak. Bij de *Hanuman* hebben we de sfeer, de uitstraling bewaard, maar wel alle moderne mogelijkheden toegepast. Motor, generatoren, airco, maar ook 3DL zeilen, een carbon mast, hydraulische lieren, et cetera. En er zit een volledig interieur in. Het geeft een nieuw plaatje voor de architect. Omdat je systemen toevoegt, wordt schip zwaarder. Het nadeel daarvan is dat hij verder inzinkt, dus minder vrij-



Foto's: ©Hans Westrink/Royal Huisman



boord heeft en daarom natter zeilt. Ter compensatie is het dek iets hoger gelegd. Het vrijboord dat je nu ziet, is gelijk aan het origineel.”

Sommetje

De nieuwe ratinglimiet maakt het mogelijk dat eigenaren van bestaande J's hun schip kunnen optimaliseren, met bijvoorbeeld een koolstof mast en verstaging. Thijs

Nikkels: “Bij het ontwerp speel je met de factoren waterverplaatsing, stabiliteit en zeiloppervlak, want dat zijn de grootste maatgevende waarden in het VPP. Uit dat sommetje komt de *performance*.

Het is ook niet zo

dat de nieuwere J's per definitie onder de nieuwe formule sneller zijn dan de oudere schepen. Dat maakt het leuker.”

Hanuman in cijfers

Lengte	42,09 m
Waterlijn	27,68 m
Breedte	6,60 m
Diepgang	4,72 m
Waterverpl.	183 ton
Masthoogte	52,85 m
Grootzeil	534 m ²
Genua	461 m ²



Meer uitdagingen

Er waren meer uitdagingen voor de ontwerpers. Thijs Nikkels: “Ons uitgangspunt was een zo schoon mogelijk dek. We wilden niet het hele dek volzetten met luchthappers. Maar er is wel aanvoer van lucht nodig voor de ventilatie van het interieur en voor de motoren. We hebben dat opgelost met luchtroosters in de opbouw, afneembare luchthappers en onderdekse doradebakken met afvoeren. Om dat allemaal te verbergen was een uitdaging.”

Het resultaat: een strak, bloedmooi schip met minimale opbouw.

Een juweel.



Foto's: ©Hans West /Royal Huisman



Warderick Wells

Wachten op een *weatherwindow* hoort bij het leven van wereldzeilers. De *Rajac* van Femke en Rolf Hendriksma wacht op deze onwaarschijnlijk mooie ankerplek op goed weer voor de oversteek van de Bahama's naar Puerto Rico. We hopen voor ze dat het gewenste weer nog even op zich laat wachten...





Van clubwedstrijd naar wereldreis



Voor een clubwedstrijd in Lemmer stapte Femke zo'n 14 jaar geleden aan boord van de rode halftonner van Rolf. Drie boten en veel gezamenlijke zeilmijlen verder vertrekken Femke en Rolf Hendriksma vanuit hetzelfde Lemmer voor een reis met hun stevige tweemaster *Rajac*, een 44 voets Dick Zaal ontwerp. De wereld rond, via Panama en Kaap de Goede Hoop, dat is het doel.

De reis van het stel verloopt soepel. De stoere boot voldoet prima en na een probleemloze Atlantische oversteek is de Pacific dichtbij. Na Curaçao is Cartagena het volgende waypoint op weg naar Panama. Rolf: “Met uitstekende weersvooruitzichten en een boot en bemanning zo goed als klaar voor het komende jaar op de Grote Oceaan staat niets ons meer in de weg, denken we.... Totdat we kort voor vertrek tot onze grote verbazing ontdekken dat er een extra bemanningslid op komst is. Onze koers draait letterlijk en figuurlijk 180 graden.”

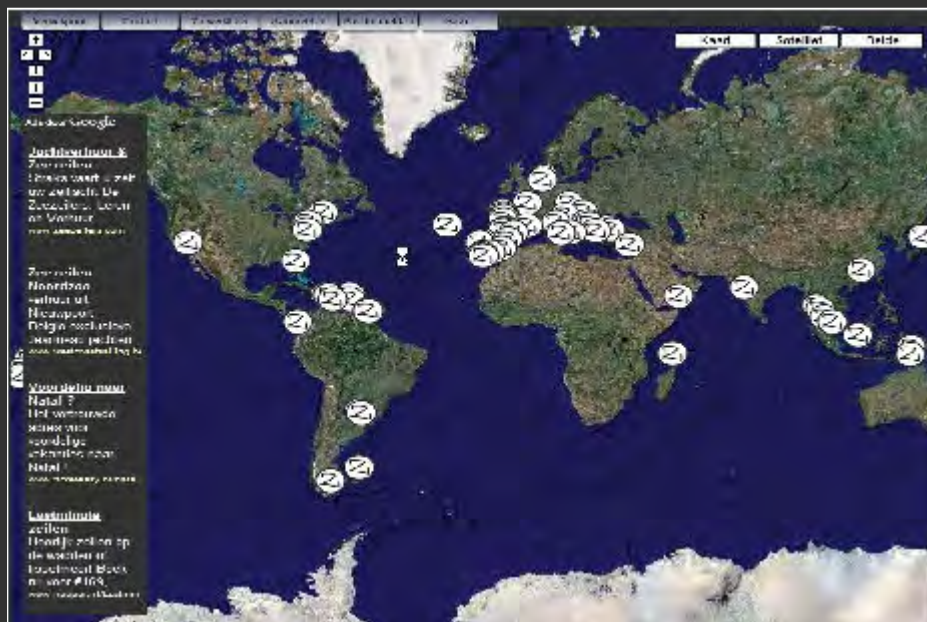
De *Rajac* blijft in Curaçao. Na 9 maanden pakt Femke de marifoon voor een bericht aan het lokale cruising net: “*Good morning net, this is sailing yacht Rajac. We're leaving today with our newborn crewmember Sil.*”

In plaats van westwaarts koerst de *Rajac* naar het noorden. Femke en Rolf willen voorlopig met Sil blijven zeilen, maar rond de wereld is niet meer het plan. Via de Intra Coastal Waterway (ICW) toert het drietal naar New York en Maine. Na een lange stop in Chesapeake Bay vaart de *Rajac* in de wintermaanden gewoon door, weer zuidwaarts, op een verlaten ICW.

In de zon op de Bahama's hangt Femke met peuter Sil in de hangmat. Hij heeft er geen idee van dat hij zijn derde kerst waarschijnlijk aan boord van de *Rajac* in de donkere haven van Terschelling zal liggen.

Zilte Wereldkaart online

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 en 29 maart 2009



Maartse herfst

Je raakt er bijna aan gewend: alweer regeert lagedruk over ons weer. Maar vanaf zondag gloort er enige hoop aan de horizon.

Vrijdagmiddag +36: opnieuw ligt een lagedrukgebied op de Noordzee, dat voor onaangenaam weer zorgt. De wind komt met 25-30 knopen uit het west-zuidwesten en er zullen regelmatig buien vallen.

Zaterdagmiddag +60: het laag is ten noorden van ons aangekomen, waarbij een occlusie op het punt staat met regen te passeren. Voor het front uit komt de wind met 10-15 knopen uit het westen, erachter ruimt hij naar het noordwesten en trekt hij aan naar 30-35 knopen. Op de oceaan bouwt het Azorenhog zich op. Een uitloper van hoog ligt ten westen van Ierland.

Zondagmiddag +84: de uitloper ligt inmiddels voor onze deur en zorgt voor een aangename weersverbetering. De wind komt met 10-15 knopen uit het west-noordwesten en zal in de vroege avond gaan krimpen naar het zuidwesten.



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



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

foto: © Sjors van der Woude

