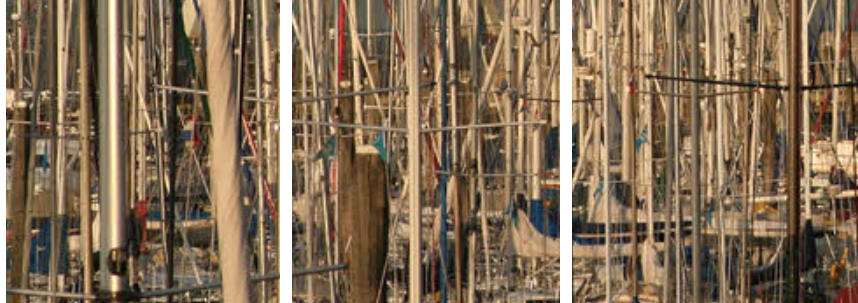


+ NATTE
HISWA
GIDS

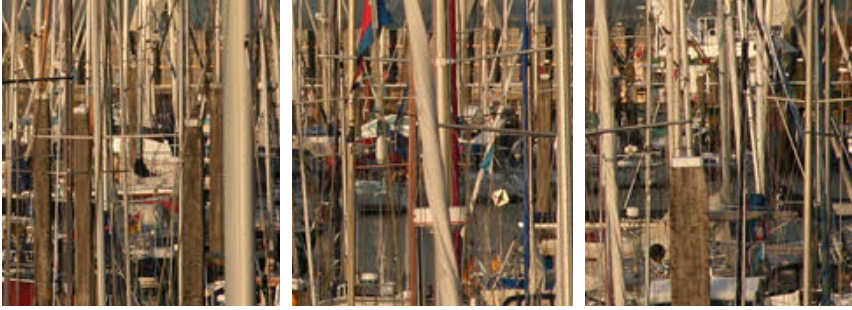
Rondje Krijtrotsen: doordouwen en onthaasten - Modder en Hout, oer-
britse restauratie - Zweedse hoge kust: fijne zeilbestemming - Aangrij-
pend: het verhaal van Damian - Gered in de Indische Oceaan - Klassiekers



in deze Zilt...



- 4 Bureaublad**
Je zilte scherm voor de komende vier weken.
- 6 Reflectie**
Een overpeinzing van de *Zilt*-bemanning.
- 8 Rondje Krijtrotsen** - Eerst doordouwen en dan onthaasten op een vakantietocht.
- 20 3-15-25: Atlantisch record** - Kan het nog sneller?
- 26 Modder en Hout** - Over een oerbritse restauratie.
- 36 Gered in de Indische Oceaan.** *Kind of Blue*-bemanning redt drenkelingen op volle zee.
- 38 Stil, ruim, ongerept** - De Zweedse oostkust blijkt fijne zeilbestemming.
- 44 Damian** - Een aangrijpend verhaal uit het logboek van een zeilinstructeur.
- 48 Agenda**
- 50 In de Wind** - Nieuws uit de zeilwereld. Met o.a. *Fastnet*, *90 Jaar Draak*, *WK Laser*, *America's Cup* en *EK Yngling*.



- 70** **Hollandse Meesters** - Impressie van de Dutch Classic Yacht Regatta.
- 76** **Zilte Spullen** - Opmerkelijk, handig of alleen maar leuk? Je vindt het in de etalage van *Zilt*.
- 80** **Hiswa aan Zee** - Hoezo crisis? De natte Hiswa gaat onverstoorbaar door. Met meer open boten. Handig: download **Zilts Natte Hiswa Gids** met alle zeilexposanten.
- 84** **Driehoek Noordzee 'op de hand'** - Verslag van een uniek evenement.
- 88** **Opgevoerde dynamo** - Manieren om de accu efficiënt te laden.
- 94** **Zilte Wereld**
Jaloersmakende ankerplekken en inspirerende verhalen.
- 98** **Bemanning** - Zij maken *Zilt*

En het complete Hiswa te Water botenoverzicht





BUREAUBLAD

Keer op keer blijken zonsondergangen een belangrijke inspiratiebron voor zeilende fotografen. We zien er dus nogal wat voorbijkomen. Deze vonden we echter bijzonder genoeg als jullie bureaublad voor de komende weken. De prachtige foto werd deze zomer gemaakt door *Zilt*-lezer Ber van Loon tijdens de '40 van Bru' op de Grevelingen.

[DOWNLOAD](#)



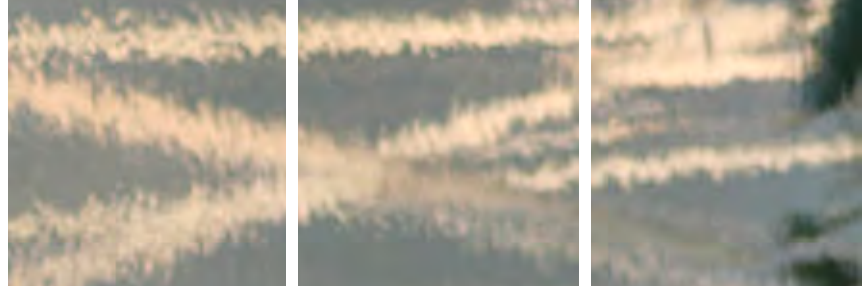


'Zeilmeisje'

Zelfs voor komkommerweken was het een saaie zomer. Met die Mexicaanse griep wilde het maar niet vloten, van de in Enkhuizen ontsnapte lanspuntslang ontbrak nog altijd elk spoor en ook de poema die ooit een zomer lang over de Veluwe zwierf liet zich niet zien. In zo'n wanhopig nieuwsloze situatie haalt zelfs zeilen de voorpagina's. Zeker als een dertienjarig meisje aankondigt binnenkort te zullen vertrekken voor een soloreis om de wereld. Ze wil de jongste zijn die dat ooit deed. En met groot verschil, haar recent gefinishte bejaarde concurrent is immers al zeventien.

Radio, televisie, tijdschriften en dagbladen buitelen gretig over elkaar heen. In minder dan twee weken wordt Laura Dekker wereldberoemd in Nederland. Niet dat we haar ooit zelf aan het woord horen, maar dat voorkomt niet dat vrijwel iedereen er een mening over heeft. Internetfora leiden plotseling niet meer aan zomerslapte, onder een willekeurig berichtje op de website van een krant staan zomaar honderdvijftig reacties en in het radioprogramma Standpunt.nl graven voor- en tegenstanders zich zonder enige nuance diep in.

En natuurlijk ontbreken ook de deskundigen niet. 'Zeilen heeft niets met leeftijd te maken,' legt een woordvoerder van het Watersportverbond in het AD uit. 'Het gaat om kennis en ervaring en Laura lijkt mij heel serieus. Als je naar Engeland kunt varen, kun je ook de wereld rond...' De aanname dat deze geaccepteerde wijsheid kennelijk ook



voor dertienjarigen met een Hurley 700 geldt, wordt helaas niet verder uitgewerkt.

Ook de autoriteiten laten zich niet onbetuigd, Kinderbescherming en Onderwijsinspectie spreken dreigende taal. Openlijk gesteund door zelfs de staatssecretaris: 'Laura moet gewoon naar school', 'en als ze toch vertrekt kunnen we de boot in een buitenlandse haven aan de ketting leggen...'. Indruk bij de betrokkene maakt het niet, althans niet volgens het AD dat kopt: 'Zeilmisje haalt haar schouders op'. Een houding die waardering vindt bij de meerderheid van de, dit keer 132, reageerders. 'Omdat', zo weet een van hen zeker: 'Sommige meisjes van 13 meer levenservaring hebben dan 50-plussers...'

Als een vreemd voornemen ruimschoots in raarheid wordt overtroffen door de reacties die het oproept, is het lastig om er zelf nog iets van te vinden. Geheel tegen onze natuur weten wij dus niet zo goed wat we met Laura's plannen aan moeten. Dat het haar lukt is best denkbaar, evenals het scenario waarbij ze straks als Neerlands Nieuwe Held aanschuift bij Pauw en Witteman. Hopelijk zullen we dan ook begrijpen wat Laura en haar ouders bezielde.

de *Zilt* bemanning





foto's: © Sjors van der Woerd



Rondje krijtrotsen

Aan de passantensteiger in Scheveningen liggen de boten het eerste weekend van de schoolvakantie al drie dik. Een groot deel van de vloot heeft de Solent of de Kanaaleilanden als einddoel, maar door de overheersende zuidwesten wind krijgen ze die mooie plekken meestal niet cadeau. Zeker vakantiegangers die alles in dagtochten willen doen krijgen het soms zwaar voor hun kiezen en haken vaak halverwege af. Toch kan het wel, mits je bereid bent om af en toe eens wat ongemak voor lief te nemen. Sjors van de Woerd was dit jaar een van die doordouwers. De eerste dagen vaart hij samen met Lillian. In Boulogne komt Max (8 jaar) aan boord van de Felice. Een impressie van een zomertocht...





Knokken

Ik had mezelf nog zo voorgenomen om het niet zover te laten komen. Van te veel mensen weet ik dat de lol voorgoed van het zeilen af is door één vervelende ervaring op een ruige zee. Als daardoor angst voor de zee ontstaat, is het nooit meer relaxt om het water op te gaan. Maar we zijn nu al zo lekker opgeschoten dat we de gang er in willen houden. Omdat Max nog niet aan boord is kunnen we wel wat extra's hebben.

Ondanks windkracht zes recht op de kop gaan we toch Duinkerken uit. Als enige boot. Het is wild buiten. De *Felice* duikt om de paar golven dwars door een roller heen. Echt leuk is het niet, toch gaat het prima. Na Calais neemt de wind toe. Dat was niet voorspeld. De golven worden hoger en we raken doorweekt. Met rode ogen van het zout is het lastig te zien hoe de ketsers van golven op ons af komen. Ik probeer de boot er soepel

CAP BLANC NEZ

50 57' N
01 42' E



overheen te krijgen, al spoelt er af en toe een massieve roller over dek. Geen spetters, maar vast groen water. Ook binnen houden we het niet droog. Bij Cap Griz Nez is het patroon in de golven helemaal zoek. Door de heftige getijdenstroom staat hier een beroerd stuk zee. We maken maar twee knoop voortgang en de dreigende kaap kruipt voorbij. Wat een ellende. Ik heb toch veel gevaren, maar zulke rotgolven kwam ik nog niet vaak tegen.

Na 10 uur knokken komt Boulogne in zicht. We kunnen de steiger wel zoenen. Het mooie van deze heftige dag is dat Lillian het niet leuk vond, maar ook geen moment bang is geweest. Ze is verbaast dat de boot zoveel kan hebben en heeft meer vertrouwen in *Felice* dan daarvoor. Pure winst dus, zo'n ruige rit...





Tij bepaalt?

De meeste havenaanlopen aan de Normandische kust vallen droog bij laagwater. Slechts een paar uur per etmaal is de geul naar de sluis bevaarbaar. Daarna gaat de sluisdeur dicht en blijft er voldoende water in de haven staan om er te kunnen blijven liggen. Ons vakantieschema is ondergeschikt aan het getij en de waterstanden, waardoor om 06.00 uur opstaan voor een goed getimed vertrek al heel gewoon is geworden. Aankomen op de optimale tijd is een stuk lastiger, het is moeilijk in te schatten hoe lang je over een traject zal gaan doen. Als we sneller zeilen dan verwacht moeten we voor de havenpielen een paar uur dobberen tot er genoeg water staat. Waait het niet of gaat kruisen te langzaam dan zetten we de motor bij. Het belang van het maken van lange dagtrajecten stellen we op de heenweg boven het belang van lekker zeilen.

FECAMP

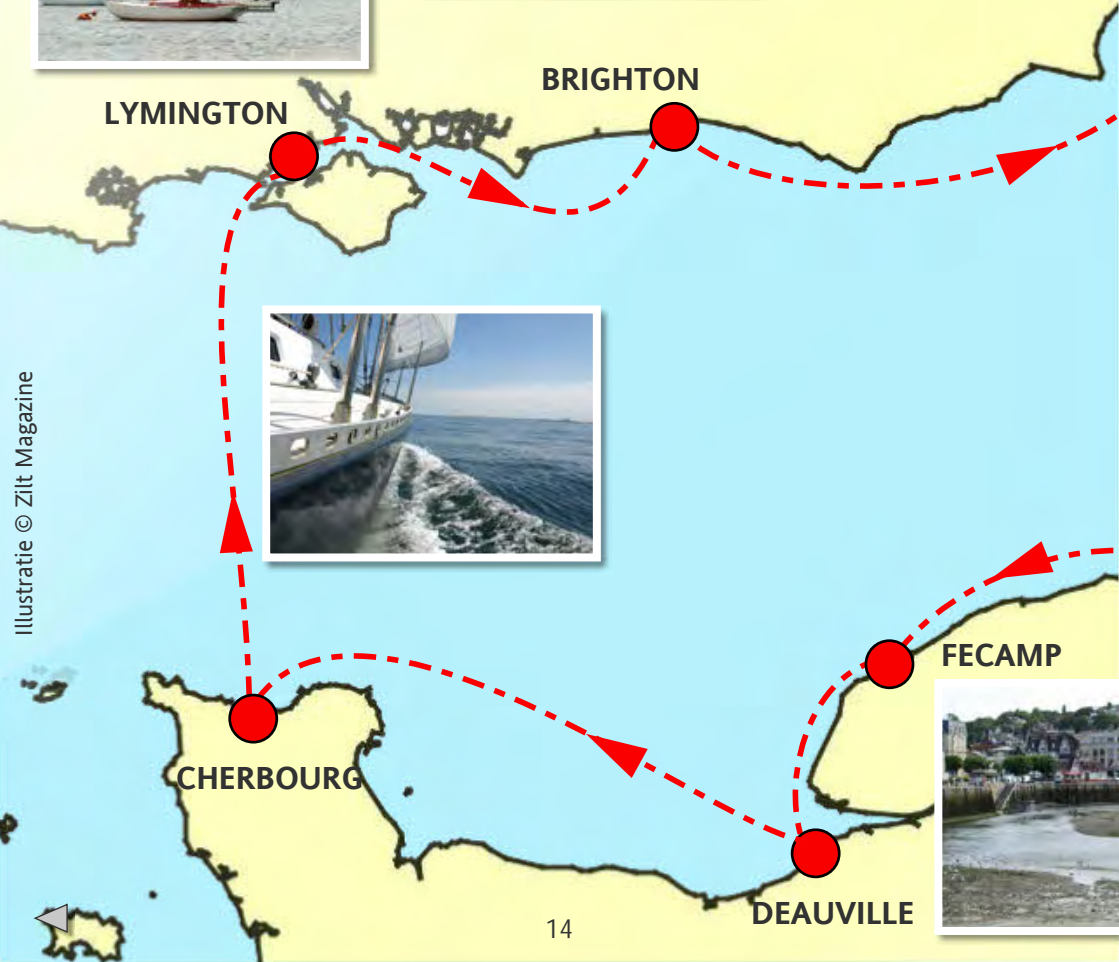
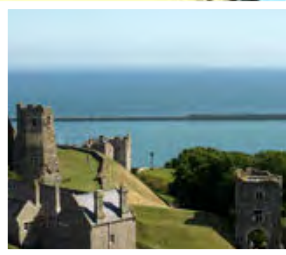
49 46' N
01 21' E



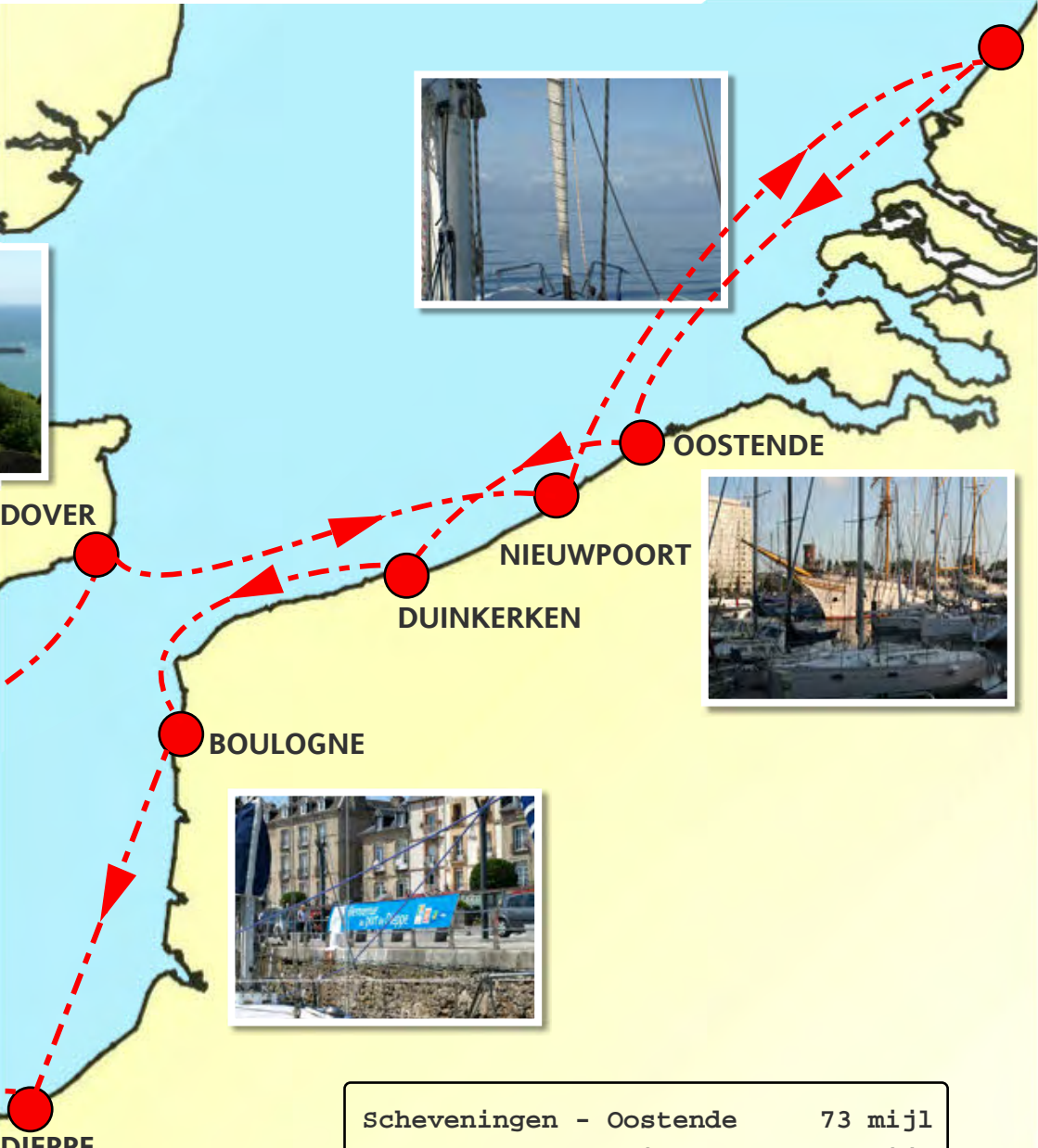
Maar allesbepalend is het getij niet. Om de gewenste dagafstanden te kunnen maken, hebben we er geen moeite mee af en toe tegen de stroom in te varen. Met de verwachting van maar 5 knopen wind belooft de oversteek van de Seine-baai een makkie te worden. De meeste vakantiezeilers kiezen bij vertrek uit Fecamp, Deauville of Ouistreham voor een stop in Saint Vaast la Hougue. Dan vaar je alles met stroom mee. Maar voor morgen staat er 25 knopen wind in onze gribfiles. Verwaaid liggen in Saint Vaast trekt ons niet. Om de hoek ligt Cherbourg. Met 71 mijl niet in een tij te halen. Wij motoren de laatste drie uur tegen de stroom naar deze grote haven en hebben zo een perfecte uitgangspositie voor de trip naar Engeland op de eerste mooie dag die zich na de komende depressie aandient...



Cherbourg	- Lymington	68 mijl
Lymington	- Brighton	57 mijl
Brighton	- Dover	60 mijl
Dover	- Nieuwpoort	56 mijl
Nieuwpoort	- Roompot	50 mijl



Illustratie © Zilt Magazine



Scheveningen	- Oostende	73 mijl
Oostende	- Duinkerken	26 mijl
Duinkerken	- Boulogne	42 mijl
Boulogne	- Dieppe	52 mijl
Dieppe	- Fecamp	30 mijl
Fecamp	- Deauville	39 mijl
Deauville	- Cherbourg	71 mijl





Koers nul

Drie dagen heeft de depressie nodig om uit te razen. Kort daarachter zit alweer een volgend gebied met ellende. Die ene dag met 15 knopen wind moeten we gebruiken. Alderney is 23 mijl verderop, maar het idee om daar gedurende de volgende depressie aan een mooring te hangen is niet aantrekkelijk. We laten de Kanaaleilanden voor wat ze zijn en gaan pal noord, naar de ingang van de Solent. Eindelijk geen zuidwestelijke koers en dus geen gehak meer tegen wind en golven. We zijn bijna vergeten hoe het is om met gevierde schoten te varen en om koffie te zetten zonder de kombuis vol koffieprut achter te laten.

Max haalt z'n visspullen tevoorschijn, maar de paravaan heeft met 7 knopen bootsnelheid moeite om op makreeldiepte te komen. Dan maar boten tellen. Voor we het weten zijn we de scheepvaartroute over en



THE NEEDLES

50 39' N
01 35' W



komt de hoge kust van Wight al in zicht. De afstand tussen Cherbourg en Wight is drie keer die van Calais naar Dover, maar met ruim 60 mijl is het nog steeds niet meer dan een dagtocht. En de mooiste tot nu toe. Langs de rode vuurtoren bij de Needles glijden we het platte water van de Solent op. De krijtrotsen zijn even wit als aan de Franse kant; verder is alles hier anders. In Lymington River liggen typisch Engelse zeilboten bij laagwater met hun kiel in de modder aan een mooring. We volgen de kronkelende rivier tot de *town quay*. Een verweerde kop met kapiteinspet wijst ons een vrije plek aan een drijvende steiger zonder verbinding met de wal. Als we vastliggen roeit de tanige buurman met zijn opgelapte, half opgepompte grijze Avon onze kant op. *'Welcome in Lymington. Can I offer you a ride to the pub?'*





Onthaasten

Door het doordouwen langs de Franse kust hebben we ruim twee weken de tijd voor de 300 mijl lange thuisreis en bovendien is de kans op tegenwind op de terugweg niet groot. Daardoor hoeven we niet te kiezen tussen een stop in het bijna verplichte Cowes of op de rustieke Beaulieu River; er is tijd voor allebei.

In Brighton komt nog een onverwacht voordeel van de ontbrekende tijdsdruk aan het licht. Na honderden mijlen zijn makreelhaken door het water gesleept te hebben begint Max het vertrouwen in het vistuig en mijn vangsttactiek te verliezen. Een landgenoot met grote hengel op de spiegel vertelt dat makrelen niet bijten bij meer dan 3 knopen bootsnelheid. Ik ben helemaal niet blij met dit snelheidsadvies, morgen staan de 60 mijl naar Dover op het programma. Maar de investering in de paravaan willen

BEACHY HEAD

50 43' N
01 14' E



we toch graag terug verdienen. Dus gaan we naar het slechts 20 mijl verderop gelegen Eastbourne. Met de fok half uit en de huik om de giek. Met ruim twee knopen snelheid duikt de glimmende paravaan naar de gewenste diepte. Tijd voor een tweede bakkie is er niet. *Strike*. Max staat te springen op het achterdek. "We hebben een vis, pak een mes!" Dat zijn vistuig hopeloos in de war raakt bij het haastig binnenhalen maakt hem niks meer uit als hij ziet dat aan alle vier de haken een vette makreel hangt.

Ongeloof overheerst als hij de vier vissen even later, nu zonder kop, bestudeert. De paravaan doet inmiddels weer zijn werk en bij het binnenvaren van de sluis bij Eastbourne staat de emmer vol makrelen pontificaal op het voordek. Met Max ernaast. Onthaasten loont...



RONDJE KRIJTROTSEN

TOTAAL
848 NM

Doordouwen loont

Tijdgebrek en tegenwind zijn vaak de grootste spelbrekers bij het maken van een Rondje Kanaal. Toch is de route meestal prima te doen in de gemiddelde drie-weekse zomervakantie. Zonder nachten doorzeilen is het rondje in 13 dagtrajecten op te delen. Een paar verwaaidagen gooien bij 21 dagen vrij nog steeds geen roet in het eten. Pas echt relax

wordt het bij een vakantie van vier weken of langer. Dan blijft er ook tijd over om veel tussenliggende havens aan te doen en wat meer van Frankrijk en Engeland te zien. Zeilers met tijdgebrek verhogen hun kansen door vooral in het begin ook te varen onder minder ideale omstandigheden. Tot Cherbourg hadden wij twee dagen met nauwelijks wind. Twee dagen waaide het te hard om uit te varen. De rest van de tijd stond de wind recht Het Kanaal in. Tegen dus. Comfortabel waren

die vaardagen meestal niet. Maar bij windstilte een dag wachten op meer knopen uit de goede hoek brengt je niet verder. En wie niet bereid is een dag motorzeilend te hakken tegen windkracht 5 moet echt geluk hebben de Solent nog te bereiken. Het zit op de heenweg nou eenmaal vaak tegen met die overwegende zuidwesten wind.

Tegenwoordig ben je in bijna elke marina snel online. Met de huidige weersinformatie op internet is is tochtplanning makkelijker dan ooit. Als de gribfiles een week zuidwest 6 of 7 aangeven, dan weet je dat je de Solent tot volgend jaar moet laten wachten. Londen, de Engelse oostkust of de Wadden zijn dan een logischere vakantiebestemming. Maar als je met de beschikbare informatie de mogelijke vaardagen goed benut maak je met dit rondje een lekker veel mijlen. Via België en Frankrijk op de heenweg en langs Engeland op de terugweg is geen mijl hetzelfde. Die afwisseling maakte voor ons een paar dagen knokken meer dan goed. (Z)



Statistieken laten weinig misverstand bestaan over het probleem van de Nederlandse vakantiezeiler. De grafiek toont de windrichtingen zoals die in afgelopen maand juli voor Calais werden geregistreerd. In 54 procent van de tijd waaide het uit richtingen tussen west en zuid.

INGEVAREN JACHTEN!

Jeanneau S. O. 32i

9.60 x 3.30 x 1.50
2006,
€ 62.000,-


[info](#)
[video](#)
**Dehler 33 Cruising**

9.99 x 2.99 x 1.80
1997
€ 59.000,-

[info](#)
Hallberg-Rassy 34

10.28 x 3.42 x 1.60
1996
SOLD



SOLD

[info](#)
[video](#)
**Sunbeam 34**

10.60 x 3.35 x 1.48
2008
€ 159.000,-

[info](#)
[video](#)
X 412

12.50 x 3.90 x 2.10
2002
SOLD



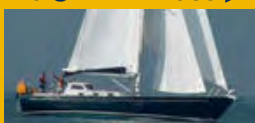
SOLD

[info](#)
**Pieter Beeldsnijder 42**

12.60 x 3.80 x 2.20
1988
€ 159.000,-

[info](#)
[video](#)
Maxi 1300

12.70 x 3.80 x 2.25
2007
€ 349.500,-


[info](#)
[video](#)
**Koopmans 43**

13.00 x 3.90 x 2.00
2002
€ 285.000,-

[info](#)
[video](#)
Hallberg-Rassy 42F

13.22 x 3.95 x 2.00
2001
€ 315.000,-


[info](#)
[video](#)
**Grand Soleil 46.3**

14.30 x 4.40 x 2.20
2005
€ 255.000,-

[info](#)
[video](#)

Verkoop van jonge jachten van de betere merken

Jachthaven Bruinisse
Jachthavenweg 72
4311 NC Bruinisse
T +31 (0)111 48 38 90
E info@houseofyachts.nl

www.houseofyachts.nl

kijken zonder rijden?



klik op onze
videorondleidingen



3 dagen 15 uur

Een halve zomer lang is Frans de voertaal in een hoek van de New Yorkse haven. Drie reuzentrimarans vormen het decor, hun masten concurreren moeiteloos met de skyline van de stad. *Groupama 3*, *Banque Populaire V* en *Sodebo* wachten op het ideale moment om het transatlantische record aan te vallen. Dat luistert nauw; om je recordhouder te mogen noemen moet je 2900 mijl tussen New York en Zuid-Engeland binnen 4 dagen en 4 uur afleggen.

25 minuten



In de laatste week van juli geven de meteorologen van *Groupama 3* en *Banque Populaire V* een waarschuwing. Op de weerkaarten tekent zich een lagedrukgebied af dat er veelbelovend uitziet. De kunst van een transatlantische recordoversteek is immers om zo lang mogelijk met een depressie mee te liften. De zeilers worden een paar dagen voor het geplande vertrek ingevlogen.



908 mijl in 24 uur

Op 30 juli vertrekken de beide tri's vrijwel tegelijkertijd. *Sodebo* hoopt op een nog gunstiger scenario en blijft liggen. Een verkeerde gok, zo blijkt al snel. Zowel *Groupama* van Franck Cammas, de recordhouder op dat moment, als de boot van Pascal Bidégorry bereiken krankzinnige snelheden tijdens hun oversteek. Zelden staat het log onder de 30 knopen. *Groupama* klokt in 24 uur niet minder dan 857 mijl, maar zelfs dat is niet genoeg voor een etmaalrecord. Dat wordt gerealiseerd door *Banque Populaire V* door in een etmaal 908 mijl af te leggen. Met zulke getallen kan alleen materiaalpech nog een nieuwe recordoversteek bedreigen, maar de boten blijven heel. Bidégorry en zijn team, waaronder Marcel van Triest als navigator, trekt aan het langste eind. *Banque Populaire V* finisht drie dagen, 15 uur en 25 minuten nadat ze uit New York vertrokken en verplettert het record met een gemiddelde snelheid van 32.9 knopen. *Groupama 3* is maar een fractie langzamer maar komt toch 12 minuten tekort om het record te houden.

Volgende doelen

Het nieuwe record zal dit jaar niet meer worden aangevallen. Half augustus zeilt Thomas Coville zijn *Sodebo* onverrichter zake terug naar Frankrijk om zich voor te bereiden op een nog ambitieuzer doel. Later dit jaar zullen alle drie de boten rond de wereld records aanvallen. Met 60 dagen als te kloppen tijd, belooft ook dat een vlot rondje te worden.



GEEN 'AFTREK NIEUW VOOR OUD'

Schade? Dan zit u niet te wachten op de 'aftrek nieuw voor oud' die veel scheepsverzekeraars toepassen. Hierbij krijgt u minder uitgekeerd dan de werkelijke aanschafwaarde van benodigde nieuwe onderdelen.

DOV past geen 'aftrek nieuw voor oud' toe. Ook niet voor zeilen en tuigage. Nieuwe onderdelen voor uw schip worden gewoon vergoed. En dat is wel zo duidelijk.

Lees over deze – en andere – voordelen van DOV op www.dov-verzekeringen.nl.



Duidelijk DOV

www.dov-verzekeringen.nl • Telefoon: 050 - 318 02 48

Modder en Hout

Oerbritse restauratie van loodskotter Alpha

De monding van Helford River, even ten zuiden van Falmouth, ligt afgekeerd van de heersende westenwind. Oceaandeining dringt er nauwelijks binnen. De eerste mijlen hebben niets van een rivier; het is een inham van de zee tussen de groenste hellingen van Cornwall. Pas hogerop slingert de rivier zoals een rivier betaamt, smal en grillig, soms door bos, dan weer langs weiden en hangende wilde bloemen tot op de vloedlijn. Nergens ontsnapt ze aan de invloed van de zee. Het water rijst en daalt en blijft zout, al wordt het brak bij zware regen. Alleen de trechtermond is diep bij elk getij, hogerop heerst modder waarin boten zich dood houden tot het volgende hoogwater.





photos © Michael Scottes

Waar een kielschip over de vloed nog net kan komen, ligt het gehucht Gweek. Voor de Industriële Revolutie was er een kade waar kleine vrachtzeilers steenkool voor kopersmelterijen en hout voor de mijnen brachten en weer vertrokken met graan of kopererts. Gweek Quai bestaat nog steeds en huisvest een onwaarschijnlijke verzameling excentriekelingen en gestrande gezinnen op even onwaarschijnlijke vaartuigen. Het terrein staat vol containers, loodsen, tenten, vergeten jachten en jachten te koop, maar ook met nieuwe boten in aanbouw en bloedserieuze restauratieprojecten.

Restauratie en nieuwbouw

Ondanks het scharrige aanzien zitten er bedrijven van naam. 'Gweek Quai Boatyard', 'Working Sail' en 'David Walkey Yachtbuilders' zijn 'beroemd' om de restauratie en nieuwbouw van houten schepen. Knoestige houtbewerkers en gefortuneerde opdrachtgevers bewegen er samen omzichtig tussen krommers, knieën en spanten. Want Gweek is een van de zeldzame plekken voor de nieuwbouw van loodskotters. Luke Powell van 'Working Sail' bouwt er jachten naar de voormalige loodskotters van de Scillies, David Walkey 'doet' Bristol Channel Pilotcutters. Het meest opvallende verschil zit hem in de platte spiegels van de eersten en de elliptische hekken van de laatsten. Overigens zijn het allemaal uiterst zeewaardige zeilkotters die in de negentiende eeuw onder alle omstandigheden tegen elkaar raceten om als eerste een loods te kunnen overzetten op een naderend zeeschip.

Nu bestaan er twee gemeenschappen van eigenaren; die van oude, nog door loodsen gebruikte loodskotters en die van later als jacht gebouwde kotters. Twee gemeenschappen die voortdurend tegen elkaar schurken, maar even moeilijk mengen als oude adel en nieuw geld.



Een oerlucht die hoort bij houten scheepsbouw



foto's: © Michiel Scoltes

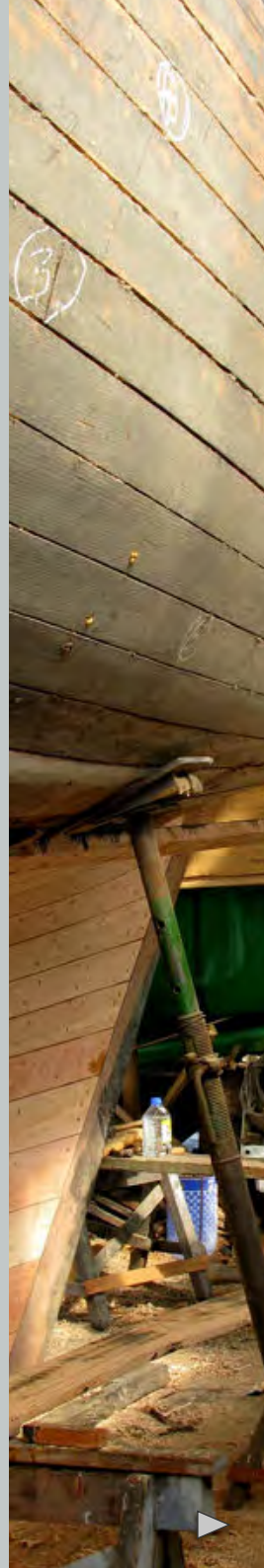
Keuze voor een werf

Het onderscheid is niet besteed aan Willem Scholtes, de enige Nederlandse eigenaar van een originele Bristol Channel Pilotcutter. Echter, dat maakte zijn keuze voor een werf die de restauratie van zijn lekkende *Alpha* mocht gaan uitvoeren niet makkelijker. Powell's erelijst staat als een huis. Walkey's niet minder. Walkey's eerste werk in Gweek was de herbouw van *Marian* (2002). Later volgde *Marguerite* (2004) en *Kindly Light* (stilgelegd wegens geldgebrek van de eigenaar, het schip staat op Gweek Quai in een tent). De overeenkomsten tussen *Alpha* en *Kindly Light* – laatstgenoemd schip werd in 1911 speciaal gebouwd om de succesvolle *Alpha* (1904) te verslaan - en Willem's affiniteit met Walkey gaven de doorslag. Dat David dit jaar winnaar is van de 'Duke of Cornwall Award' voor het 'bewaren en doorgeven van Cornwall's cultuurhistorische vaardigheden' bevestigt zijn keus.

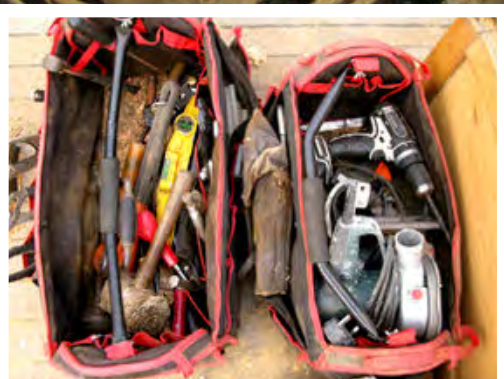
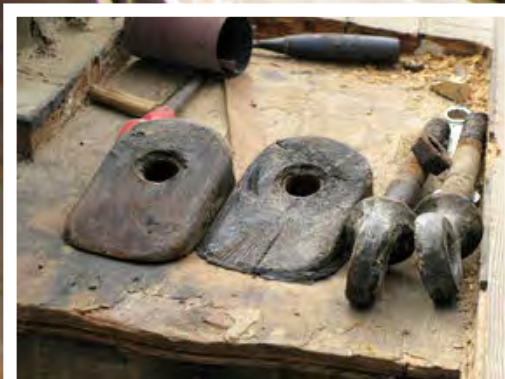
Diagnose

En zo sjarde een slepertje *Alpha* bij hoogwater door de modder naar Gweek Quai. Al gauw was de kotter een schaduw van zichzelf. Scheefgezakt en onttakeld; binnen ontwikkelde zich een schimmel die het hele interieur groen kleurde en een muffe lucht afgaf. In het tussen de spanten verzamelde regenwater ontsproten enge beesten. Het gaf een beeld van verval en verwees naar honderden houten boten langs de Britse kust die er net zo uitzien en langzaam sterven. Maar voor de winter haalde een kraan de zieke romp uit de prut en zette die op de kade waar de mannen van Walkey een tent om het schip heen opzetten, geen honderd meter van de *Kindly Light*.

Wat *Alpha* mankeerde was eerst onduidelijk. Slechte achtersteven, huidplanken in de kont, misschien een slechte kiel? 'Dokter' Walkey's diagnose werd van kwaad tot erger.



Knoestige houtbewerkers bewegen omzichtig tussen krommers, knieën en spanten







De kiel bleek weliswaar gezond, maar de kont moest helemaal vernieuwd worden, evenals de voorsteven, de boegsectie en de huid tot de waterlijn. Voeg daarbij de stringers, zool, kuip en interieur en je spreekt van een forse restauratie.

Vakmanschap

Bijna een jaar later is het werk in zijn mooiste fase. Je kunt overal bij, overal aan voelen en ruiken. Zit je als Jonas in de walvis tussen de spanten, dan zie je buiten handen en geconcentreerde gezichten van Walkey's mannen bezig met de volgende huidgang. De stuurboord stringer ligt te stomen in een plastic kous. Geuren van hout, teer, vuur en verf vermengen zich tot de oerlucht die hoort bij houten scheepsbouw op alle werven van de wereld. En wat een vakmanschap hier. Alles past op de millimeter. Naden zijn nauwelijks breed genoeg om te breuwen. Bij elke gang, elke spant hoort een verhaal over de boom, het zagen, het branden, het hars, de draad, de sterkte. De bouwers zijn trots op hun werk. Hun ziel ligt erin. Steeds weer kijken ze je lachend aan, kloppen geruststellend op de romp en beloven: "*She'll do fine.*" (Z)

1 T/M 6 SEPTEMBER 2009 • MARINA SEAPORT IJMUIDEN

HISWA TE WATER

BELEEF EUROPA'S MEEST COMPLETE BOOTSHOW



EXCLUSIEVE PREVIEW 31 AUGUSTUS 2009 VAN 18.30 - 22.30 UUR.
MEER INFORMATIE VIA WWW.HISWA.NL/HISWATEWATER

PARTNERS

delta lloyd



SUPPLIERS

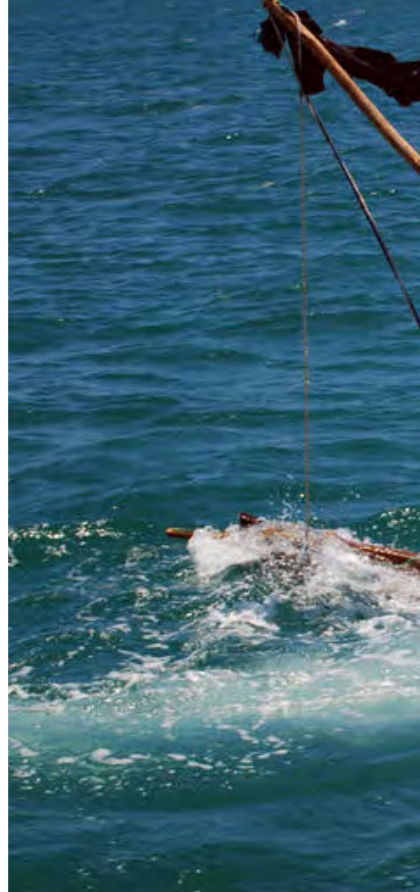
GAASTRA



HISWA

HISWA TE WATER
2009





Op weg naar Zuid-Afrika zeilen we met de *Kind Of Blue* langs de westkust van Madagascar. Wind om het kanaal van Mozambique over te steken wordt niet verwacht, dus maken we gebruik van land- en zeewind om af te zakken. Buiten enkele *pirogues*, primitieve zeilkano's met één drijver, is er geen scheepvaart op dit traject. Elk kwartier turen we de zee af, maar zien niets op onze weg. We schrikken ons dan ook suf wanneer we aangeropen worden door enkele kinderen. Zijn we in slaap gesukkeld? Hebben we een bril nodig? Op nog geen 50 meter passeren we een ondergelopen pirogue met drie knullen tot aan hun borst in het water. 2 Mijl uit de kust, zwaaiend met een T-shirt en luidkeels roepend om aandacht. Als ze ons niet gewaarschuwd hadden waren we er waarschijnlijk langs gevaren zonder ze op te merken. Onmiddellijk strijken we de zeilen en keren terug om het drietal uit het water





Redding in de Indische Oceaan

te vissen. Dan vallen we in de volgende verbazing, ze kunnen niet zwemmen! Krabbelend als hondjes en met angst in hun ogen overbruggen ze de 5 meter van de aangeliijnde pirogue naar de *Kind Of Blue*. De angst is niet geheel onbegrijpelijk, want het wemelt hier van de haaien en de kans is groot dat ze de aandacht van die veelvraten al op zich gevestigd hebben. Eenmaal aan boord acclimatiseren ze echter snel en als we met de pirogue op sleeptouw naar het naamloze gehucht varen waar zij vandaan komen, lijken ze nauwelijks onder de indruk van het gebeuren. Inmiddels moeten ze thuis toch ook ongerust geworden zijn, want als wij het gehucht naderden, varen er juist twee snelle boten uit om de jongens te zoeken. Nadat we de drenkelingen en de sleep hebben overgedragen, varen wij de schemer in. We worden nog lang nagezwaaid... (Z)





Stil, ruim, on

Zweedse Höga Kusten ideale zeilbestemming

Halverwege een zeiltrip door Scandinavië staan Paulien Loeve en Evert van de Vrie bij vertrek uit Stockholm voor een keuze: naar het oosten, richting Helsinki en St. Petersburg, of naar het noorden, de Botnische golf in. Ze kozen voor het laatste en kwamen terecht in de voor hen onbekende Höga Kusten. Een openbaring...



gerept



De Imray Baltic Sea Pilot noemt het landschap van de Höga Kusten (Zweeds voor 'hoge kust') *'misschien wel het mooiste gebied van Oost-Zweden'*. Het is in ieder geval in de Oostzee het landschap met de hoogste heuvels, direct aan de kust, waar je prachtig tussendoor kunt varen. Van noord tot zuid is het zo'n 60 mijl en er zijn talloze eilanden, doorsneden met mooie fjorden die tot zo'n 25 mijl landinwaarts reiken. Vrijwel overal is diep water, in tegenstelling tot andere eilandenrijken in Zweden. Dat maakt de navigatie makkelijker.



Öregrund is de springplank voor zeilers die de Botnische golf in willen. Het is een knus klein stadje, waar je nog een keer kunt fourageren. Vanuit die plaats zeilen we de 150 mijl naar de Höga Kusten, een trip zonder noemenswaardige obstakels. Scheepvaart is er nauwelijks, er loopt geen stroming en het wordt zomers amper donker op deze hoge breedte.

Stijgende bodem

De Höga Kusten liggen ongeveer tussen Örnsköldvik in het noorden en Sundsvall in het zuiden. Geologisch is het een heel bijzonder gebied, want het komt met bijna 1 cm per jaar omhoog. Die stijging is de reactie op de laatste ijstijd, toen enorme ijslagen en gletsjers de aardbodem hier naar beneden drukten.

Tot op de dag van vandaag is de bodem nog altijd aan het terugveren. Vroeger kon je tot Haparanda varen, maar met een boot met wat diepgang is



**Lange
dagen,
plezierige
wind-
sterkten**



dat sinds enkele jaren niet meer mogelijk. Ook op andere plaatsen aan de Högå Kusten is te merken dat de bodem omhoog is

gekomen. De doorgangen tussen enkele eilanden zijn niet meer te bevaren, en Trysunda, voorheen drie eilandjes, is nu één eiland geworden.



Uitgestrekt

Zweden is hier niet dicht bevolkt. Härnösand is één van de wat grotere plaatsen en heeft ook jachthavens, maar die zijn van bescheiden omvang. Het is een goede uitvalsbasis om het gebied te verkennen. Er zijn genoeg plaatsen waar je, na een dag zeilen, kunt afmeren aan een passantensteigertje. En dan zijn er nog talloze eilanden waar je een lijn op de kant zet en een anker achteruit gooit. Soms zelfs met een klein strandje. Het water is glashelder, bijna zoet, maar wel koud... Het is een waar zeilparadijs. Stil, ruim, uitgestrekt, en ongerept. Behalve Zweden komen we Finse en Duitse zeilers tegen. Nogal wat haventjes hebben behalve een kleine accommodatie met sanitair en vaak een kookgelegenheid, ook een sauna. Zo'n sauna is voor Zweden onmisbaar, kost een habbekrats en is een ideale plek om een praatje met de lokale watersporters aan te knopen. Goed zweten, dan over de steiger zo het water in, en weer opnieuw op stoom komen.





foto's: © Evert van de Vrie

Land van iedereen

Langs de kust van het vasteland loopt een langeafstandswandelpad, van zo'n 120 km. Het biedt prachtig uitzicht over de eilanden en wateren. Ook hier weer ruige natuur en ruimte. Zweden hebben het uitgangspunt dat 'het land van iedereen is'. Je mag overal komen, zolang je anderen maar niet hindert en respect hebt voor de natuur. Het betekent dat je overal aan eilanden en in baaien mag aanleggen, zolang dat niet overduidelijk in iemands achtertuin is. De Zweden zijn erg trots op dit principe en het is inderdaad zeer gastvrij.

Het weer in het hoge noorden is doorgaans uitstekend. Uitlopers van het 'Russisch hoog' zorgen ervoor dat depressies ofwel veel verder naar het noorden gaan, ofwel over Midden-Europa trekken. Samen met de lange dagen maakt dat het zeilen geweldig, zeker voor wie Hollands weer gewend is. Bijna altijd licht en plezierige windsterkten; alleen wordt het zelden echt warm. Maar de 30 graden hebben we ook niet gemist... ☺

**Vrijwel
overal is
diep
water**

Kaarten, gids en weerinformatie

In tegenstelling tot de handige watersportkaarten voor de meeste zuidelijker zeilgebieden in Zweden, zijn er voor de Høga Kusten alleen 'echte' zeekaarten beschikbaar. Wij kochten in Stockholm kaarten van Sjöfartsverket:

- Int 1024 - The Baltic Sea, Gulf of Bothnia, Southern Part
- 522 - Høgbonden-Örnsköldvik-Skag
- 523 - Härnön-Kramfors
- 524 - Härnön-Brämön
- 525 - Balsö-Gran-Brämön

In Öregrund kochten we bij de VVV, tevens havenkantoor, een handig klein gidsje 'Bottenhavskusten' met informatie over zo'n 150 havens, meer- en ankerplaatsen tussen Örnsköldvik en Öregrund.

De lokale VHF-stations zenden twee keer per dag in het Engels een prima lokaal weerbericht uit. Het is even wennen aan de windsnelheden in m/s en niet in Beaufort. Wie internet aan boord heeft vindt zeer gedetailleerde weerinformatie op: www.smhi.se





Damian

uit het dagboek van een zeilinstructeur



Soms hecht je jezelf snel. Binnen een paar seconden weet je dat je nieuwe cursisten sympathiek vindt. Of niet natuurlijk. Je voelt het aan de oppervlaktetenspanning van je huid, aan de nieuwsgierigheid waarmee je zoekt naar details in het uiterlijk van de ander, aan het gemak waarmee de introductie van je lippen rolt. De lach in reactie op je eerste grapje bevestigt wat je dan al weet: wij mogen elkaar wel. Bij stellen ligt dat meteen ingewikkeld. Je mag haar wel en hem niet of andersom. Vaak weet je meteen waarom. Zij heeft een snerpstern en kortwiekt hem uit angst of jaloezie. Hij is een sul en zij sprankelt als een vergeten ster. Nee, zeg je dan tegen jezelf, je hoeft ze alleen te leren zeilen, onpartijdig en naar beste kunnen. Als je het goed doet, ben je als instructeur nooit meer dan een passerende steroïde voor beiden en kom je nooit in een baan om een van de twee. Gelukkig dwingt de praktijk van het zeilen doorgaans tot het overboord zetten van vooroordelen en voorkeuren. Een gijp is tenslotte een gijp en stuurboordwal gaat voor, wat je ook voor iemand voelt. Psychologie is alleen van belang om aan boord een goede verstandhouding te scheppen. Als beroeps is dat je leidraad. Tenzij...

Op de zonovergoten steiger aan een tafeltje zit ik tegenover een net aangekomen stel. Ze hebben zich voorgesteld als Philippe en Françoise uit Oostvoorde en mijn eerste indruk is gemengd. Aardig maar niet in harmonie. Zij lijkt bang voor groot water, hij wil dat ze haar angst overwint, want hij wil per se zeilen met haar en zijn vier kinderen. Eh... kinderen? Waar dan?





“Hoe heet jij?” klinkt ineens een stemmetje. Ik wend me naar links en omlaag en kijk in de blauwste ogen ooit. Een blond jongetje van een jaar of vier in een knaloranje kinderswemvest kijkt me ernstig aan. Ik stel me even ernstig aan hem voor.

“En hoe heet jij?”

“Damian. Ben jij de kapitein?”

Ik smelt. “Ja, ik ben de kapitein.”

Voor Damian is dat blijkbaar genoeg om mij volledig te vertrouwen. Zodra hij kan stopt hij zijn vuistje in mijn hand. Zijn vriendschap is onvoorwaardelijk en gaat recht naar mijn hart. De andere drie kinderen zijn lief en gezeglijk, maar Damian komt tussen het spelen door steeds naar mij terug. Hij ontroert me. Ik neem hem op schoot en laat hem sturen. Ik neem hem mee naar de preekstoel waar we gierend fok en buiswater over ons heen laten komen. Damian houdt van zeilen. Van de weeromstuit krijgt ook Françoise er plezier in. Ik raak met haar in gesprek en een begin van vriendschap gloort. Die middag valt Damian na een boterham met hagelslag vermoeid tegen mij in slaap. De vader zonder kind in mij juicht.

Twee maanden en vijf lessen later ga ik vrolijk naar de haven. Philippe, Françoise en de kinderen zullen weer op de steiger staan. Als ik het terrein op loop, komt Philippe me al tegemoet. Hé, hij lacht niet. Waarom lacht hij niet? Ik steek mijn hand uit en hij schudt hem lang. Dan spreekt hij woorden die ik niet meer kwijtraak.

“Ik zeg het je liever hier dan in het bijzijn van Françoise en de kids, maar Damian is twee weken geleden in het zwembad van de burens gevallen en verdronken. We willen toch wel wat gaan zeilen, maar niet lessen. Vind je dat goed?”

Natuurlijk is dat goed. Ik laat hem teruggaan naar de boot, veins nog wat te moeten kopen. Intussen vult mijn borst zich met verdriet. Verstopt tussen een paar boten op de kant kan ik mijn tranen maar niet stoppen. In een mist loop ik steigers op en af. Ik ben mijn vriendje kwijt en Philippe en Françoise zijn kapot.

Als ik mezelf weer meester ben, ga ik aan boord. Voor een buitenstaander lijkt alles er normaal. Ik hoef niets te zeggen, iedereen weet dat ik het weet. Ik zeil de boot over zonnig water. Het gezin functioneert. Dapper en op kou-senvoeten spaart iedereen elkaar. Françoise praat aarzelend in halve zinnen. Philippe is zacht en aandachtig. Hij koestert zijn gezin met zijn stem. Maar niemand lacht en aan lij op de wind wappert ieders pijn.

Soms hecht je jezelf snel. (Z)



September 2009

- 28-30 aug.* **Breskens Sailing.** ONK IRC. www.wvbreskens.nl.
- 28-30 aug.* **ONK 5.5 Meter,** Westeinder. www.stichtingwzw.nl
- 28 aug.* **Zuiderzee Regatta,** Markermeer. www.knrv.nl.
- 3-11 sept.* **WK Draak,** Medemblik. www.dragonworlds2009.com
- 5-6 sept.* **United 4.** Workum. www.united4sailing.org.
- 9 sept.* **Challenge Cup.** IJmuiden-Lowestoft vv.
www.challengecup.nl
- 9-13 sept.* **Dorestad Raid** Groene Hart, www.natuurlijkwaren.nl.
- 11-13 sept.* **ONK Sharpie,** Westeinder. www.stichtingwzw.nl.
- 12 sept.* **Lichtplatform Goeree Race,**
www.haringvlietwedstrijden.nl
- 12-13 sept.* **Zuiderzeeweek.** Hoorn. NVvK. www.zuiderzeeweek.nl.
- 12-13 sept.* **Na-Braassem.** www.brassemermeer.nl.
- 12-13 sept.* **Rondje Pampus,** cats. www.roerkoning.nl
- 13 sept.* **Start Transat 650.** www.transat650.org/
- 18-20 sept.* **Delta Lloyd ONK Olympische Klassen**
Medemblik, www.opendutchsailing.org
- 18-20 sept.* **ONK Dart.** www.dartcat.nl
- 19 sept.* **20e Single- en Doublehanded** Round the Bol,
www.wsvhelsdeur.nl.
- 19-20 sept.* **NK F18,** Medemblik. www.f18.nl
- 20 sept.* **Shorthanded race.** Westerschelde.
www.wvdehonte.nl



- 20 sept. **8 Uren van de Kaag.** www.kwvdekaag.nl
- 23-27 sept. **30e Zeeuwse Duotocht.** www.duotocht.nl
- 25-27 sept. **iShares Cup, Amsterdam.** www.lsharescup.com.
- 26 sept. **Ronde Tiengemetten, cats.** www.hellecat.nl
- 26-27 sept. **Mosselrace.** Haringvliet. www.haringvlietwedstrijden.nl.
- 26-27 sept. **United 4, Roompot Marina.** www.united4sailing.org.
- 26-27 sept. **Nakaag.** www.kwvdekaag.nl.

Beurzen, havendagen

- 1-6 sept. **26e Hiswa te Water, Marina Seaport IJmuiden.**
www.hiswa.nl
- 4-6 sept. **Wereldhavendagen Rotterdam.**
www.wereldhavendagen.nl

Super Sailstore banner

Niet werkende link? Klik hier

Evenement opgeven? Mail naar agenda@ziltmagazine.nl



Trage Fastnet

Soms is de Rolex Fastnet Race bijna een doodgewone zomerwedstrijd. En ook dit jaar herinnerde weinig aan de reputatie van de 608 mijl lange wedstrijd. Met weinig wind en springtij als de voornaamste uitdagingen werd het een van de langzaamste edities in lange tijd.

Mike Slade's *ICAP Leopard* had er het minste last van, de recordhouder stuurde zijn honderdvoeter na 2 dagen en ruim 11 uur als eerste over de finish. Voldoende over de overwinning op handicap was het niet. Die eer ging naar Niklas Zennstrom's *Ran 2*, een splinternieuw Judel/Vrolijk-ontwerp van 72 voet. Een opmerkelijke prestatie zette Seb Josse neer.

Met slechts een bemanningslid op zijn Open 60 *BT* passeerde de Franse Vendée Globeschipper de volledig bemande *Ran 2* in het zicht van de eindstreep.

Van de Nederlandse deelnemers noteerde Fastnet veteraan Piet Vroon de hoogste klassering.

Vroon's nieuwe *Tonnere de Breskens*, een Ker 46 kwam slechts anderhalf uur tekort voor de overwinning in IRC 0.





Europees zilver voor matchrace-vrouwen

Feest in het Deense Middelfart. De Nederlandse zeilsters pakten verrassend de zilveren medaille op het Europees kampioenschap matchracen. Ze verloren in de finale eervol met 2-0 (beste van drie) van het Duitse team.

De Oranje-ploeg bestond uit routiniers Annemiek Bes, Renee Groeneveld en Brechtje van der Werf en de talenten Jildau ter Horst en Mijke Lieven.

Het winnen van zilver was onverwacht. Vooraf was er niet op gerekend, hoewel eerder in Kiel al een vierde plaats was veroverd. Het resultaat maakt de hand van de meester zichtbaar: Klaartje Zuiderbaan coachte het team dat eigenlijk nog in een proefperiode verkeert. “Maar ze hebben het echt zelf gedaan, hoor,” benadrukt Zuiderbaan, die al sinds afgelopen winter matchracetrainingen geeft.

Scenario's uitvoeren

Zuiderbaan: “Een deel van die meiden komt uit de ploeg van Maurice Paardenkooper. Die kunnen hartstikke goed 'hard varen'. De anderen komen uit mijn groep. Maar ze konden geen van allen echt goed matchracen. Daar hebben we ons de afgelopen maanden op gericht; we hebben stap voor stap alle dingen doorgenomen die je tegenkomt in een matchrace.”

Matchracen is volgens Zuiderbaan: scenario's uitvoeren. Alle situaties die op het water ontstaan, kan je van tevoren verzinnen, doornemen en oefenen. Dat is precies wat Zuiderbaan en de zeilsters hebben gedaan. “De wedstrijd begint al 4 minuten voor de start, als je het gebied onder de startlijn binnenkomt. Dan moet je keuzes maken. Kom je als geel of blauw binnen en wat is dan je doelstelling? Waar wil je de boot positioneren en waarom? Et cetera. Al die scenario's hebben geoefend.”





foto: © Mick Anderson

Gegroeid

“De meiden zijn heel goed in het evenement gegroeid. Dat kan met matchracen. Ik heb dat vooraf uitgelegd: matchracen gaat niet alleen om de eerste wedstrijd, het gaat erom dat je de volgende ronde bereikt. Desnoods met hakken over de sloot. De eerste wedstrijden gingen niet goed; daarna raakten ze in vorm en wisten ze alle dingen die we hebben getraind, uit te voeren.” Het matchracen voor vrouwen is de nieuwe olympische discipline. De Nederlandse campagne is nog een proef. De zeilbond neemt dit najaar een beslissing over een vervolgtraject.





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

DE MOOISTE ZEILFOTO'S

OP WWW.MORELSTUDIO.NL

Morel studio

Grafische vormgeving & fotografie



'TRANQUILO'

BESTEVAER

DE BESTEVAERS WORDEN EXLUSIEF GEBOUWD DOOR K&M YACHTBUILDERS.
HET ONTWERP IS VAN GERARD DYSTRA & PARTNERS. K&M BOUWT OOK
STADSHIP EN ANDERE ALUMINIUM ZEILJACHTEN TOT 100 VOET.



WWW.KMY.NL

+31(0) 515 233 000



BENETEAU

**Bezoek ons op de
HISWA te Water.**

1 t/m 6 september, stand nummer F05.

Wij presenteren de volgende boten:

Oceanis 31/34/37/43

First 35/40

Picture: Guillaume Plisson



Nautisch Kwartier
STAVOREN

Tel.: +31(0) 514 682345 / Fax: +31(0) 514 682320
www.nautischkwartier.nl / info@nautischkwartier.nl



14e 200 Mijls solo

Op 23 september start weer de 200 Mijls solo. De startlijst telt 94 deelnemers; daaronder zijn twaalf *rookies*; de rest is 'recidivist'. De massale inschrijving bewijst het succes van de formule. Gedurende vier dagen moeten de zeilers via uitgekende rakken over IJsselmeer, Noordzee en Wad zoveel mogelijk mijlen maken. Het betekent vooral: jezelf tegenkomen. www.200myls.nl



No Limits wint Copa del Rey

Feest op Mallorca. De ploeg van de Nederlandse *No Limits* won de 28e



Copa del Rey en schipper Nick Bol kreeg de begeerde trofee overhandigd door koning Juan Carlos van Spanje. Een hoogtepunt na twaalf enerverende wedstrijden in wisselend weer; met wind variërend van 5 tot ruim 20 knoop. "Dit jaar viel alles op zijn plek", aldus schipper Bol.

Zilver voor team Just 4 Fun

Koning Juan Carlos had het maar druk in Palma, want hij overhandigde ook een medaille aan het Nederlandse X-35 team *Just 4 Fun* van Albert Kooijman. Dat pakte zilver. In alle twaalf races eindigde *Just 4 Fun* binnen de top 5, met winst in de slotrace. Het X-35 veld telde negentien boten. Eerder dit jaar won de ploeg van Kooijman brons op het Wereldkampioenschap X-35 in Kiel.

Sympathieke ploeg...

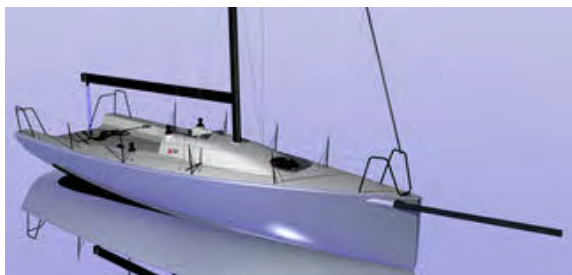
Feest in Marseille. Het team *Delft Challenge* wist de tweede plaats in het studentenklassement te veroveren van de prestigieuze Tour de France à la Voile. Het beste resultaat van de Delftse studenten in zes achtereenvolgende jaren van deelname. In het algemeen klassement eindigde Delft op de 12e plaats. De Nederlandse ploeg kreeg ook nog de prijs voor het 'meest



sympathieke en sportieve team van de Tour'. De Tour de France voert de deelnemers vloot in etappes langs de Atlantische en Middellandse Zee kust.

Nieuwe boot Tour de France

De Archambault M34 wordt de nieuwe boot voor de Tour de à la Voile 2011. Het Joubert-Nivelt ontwerp zal de Mumm 30 vervangen. De nieuwe Tour de France-boot voldoet aan de gestelde eisen: een moderner ontwerp dan de Mumm30, makkelijk te transporteren over de weg, een redelijke diepgang om havens binnen te varen, een



uitschuifbare boegspriet voor gennakers en te zeilen met niet meer dan vijf tot zes bemanningsleden. Voor een prijs van 120.000 euro ex-BTW, plus de trailer.

De naam M34 is tijdelijk; de Tour-organisatie maakt de definitieve naam later bekend. De Nederlandse importeur is Bach Yachting, www.bachyachting.nl



80 Jaar Draak

De Draak bestaat dit jaar 80 jaar. De Noor Johan Anker ontwierp het schip in 1929, een slanke, scherpe kielboot met lange overhangen. Aanvankelijk werd de Draak alleen in hout gebouwd, maar begin jaren zeventig deden de kunststof rompen hun intrede. Van 1948 tot 1972 was de Draak de olympische driemanskielboot. Het is opmerkelijk dat de klasse al die decennia stand heeft gehouden en ook het verlies van de olympische status goed heeft doorstaan. De boot heeft steevast zeilers van formaat aangetrokken en doet dat nog steeds.

Het huidige Draken-keurkorps is binnenkort in Medemblik te bewonderen. Daar wordt van 3 tot 11 september het Wereldkampioenschap Draak gehouden.
www.dragonworlds2009.com





Mischa Heemskerk en Bastiaan Tentij winnen EK Hobie Tiger

Ondanks voortdurend wisselende condities op het Italiaanse Comomeer waren de beide Nederlanders onaantastbaar. En zelfs dat is met dertien overwinningen op rij een eufemisme. "De weersomstandigheden veranderden soms om de tien minuten waardoor geen race hetzelfde was. Bastiaan heeft tijdens de races goed geanalyseerd waar de windbanen zich bevonden, ik heb me op de bootsnelheid geconcentreerd," aldus een tevreden Mischa Heemskerk na afloop.

Ook bij de Hobie Dagoon viel er iets te vieren. In die klasse werden de Nederlandse vrouwen Marloes Sprij en Teuntje van Es tweede.



Wie kent de Ploeter?



Altijd spannend: een klassiekertje kopen en een zoektocht naar de historie beginnen. Marcel Roumans, woonachtig in Noorwegen, kocht deze zomer in Nederland een houten kajuitjacht, Ploeter genaamd. Hij kreeg wat gegevens mee: het schip moet gebouwd zijn tussen 1940 en 1950 bij Jachtbouw Groen in Landsmeer en er moet een zusterschip zijn. Marcel zou graag meer te weten komen over

deze schepen en de werf. Wie wat weet mag mailen: redactie@ziltmagazine.nl

Strijd om de Ankerbol



Zaterdag 19 september is bij Enkhuizen de Strijd om de Ankerbol. Die begint met een ankerstart, waarvoor een aparte prijs te verdienen is. Het eerste deel van de wedstrijd-baan voert naar een ander ankergebied; na de herstart finisht de vloot weer in Enkhuizen. De totale afstand

is 25 mijl en de uitslag wordt berekend volgens de SW-handicap. www.kustzeilers.nl/ankerbol

Zeilen in een arena

Extreme cats, bemand door topzeilers, in een stadse omgeving. Ziedaar het kruidige recept van de **iShares Cup** in Amsterdam. Van 25 tot en met 27 september strijkt het circuit weer neer in de Amsterdamse IJ-haven. Het vijfde van een reeks van in totaal zes evenementen. Die IJ-haven is bepaald geen internationaal erkend zeilwater; het is een veel te kleine arena is voor de monstercats. Maar dat bevordert juist het spektakel. En het is een unieke gelegenheid om coryfeeën in actie te zien; onder wie James Spithill, Nick Moloney, Shirley Robertson, Mick Golding en Loïck Peyron. www.isharescup.com



Uiteen

Er blijkt geen klik te zijn tussen Mandy Mulder en Merel Witteveen. Beide oud-Yngling-zeilsters vormden afgelopen voorjaar een 470-team en draaiden meteen mee in de subtop op grote toernooien. In de aanloop naar het WK was het echter Witteveen die van boord stapte.



Die Marit komt er wel...

In het Japanse Karatsu zeilde Marit Bouwmeester (21) op het WK Laser Radiaal naar de 4e plaats. In het 88 boten tellende veld is dat een prestatie van formaat. Ze miste het brons op 6 punten. Dat ging naar heeft de huidige olympisch kampioen Anna Tunnicliffe. De Finse Sari Multala veroverde wereldtitel. Eerder dit jaar werd Marit, lid van de Talentploeg, 6e op het Europees kampioenschap. Alle kans dat Marit in de kernploeg wordt opgenomen.







Hè, hè, we gaan weer zeilen!

Hoera! De America's Cup gaat weer zeilen! Na ruim twee jaar juridisch gekibbel tussen Cuphouder Ernesto Bertarelli en uitdager Larry Ellison, komt er nu eindelijk weer strijd op het water. Het alom bekende Ras al-Khaimah in de Verenigde Arabische Emiraten wordt vanaf 8 februari 2010 het strijdtoneel van de 33e America's Cup editie. De teams zeilen in multi-hulls van een voet of honderd waarmee al volop wordt getraind.

Twee keer aan dezelfde steen...

De Zweedse westkust kent zo zijn eigen uitdagingen. Wie herinnert zich niet het filmpje van *Telefonica Blue* tijdens de afgelopen Volvo Ocean Race. Maar het zijn zeker niet altijd buitenlanders die in de



problemen komen. Tijdens de recent verzeeilde Tjörn Rundt race bleek dat lokale kennis zeker niet altijd een voordeel is. De video vertelt een verhaal dat woorden nooit zouden kunnen. En dat compenseert wat ons betreft de slechte kwaliteit van de beelden ruimschoots...

Zeilsportlaboratorium



Het Watersportverbond en InnoSportNL willen een innovatiecentrum voor het zeilen opzetten. Dat krijgt onderdak in Scheveningen. Na zwemmen (De Tongelreep in Eindhoven) en schaatsen (Thialf in Heerenveen) wordt zeilen de derde sport met een dergelijk sportlaboratorium. Van hydrodynamica, stijfheid van masten en coating tot voeding, fysieke gesteldheid en tactiek, er valt binnen het zeilen van alles te onderzoeken en te meten. In de aanloop naar de Spelen van 2008 werd bijvoorbeeld de 470 van Marcelien de Koning en Lobke Berkhout geoptimaliseerd. Het InnoSportLab biedt straks de infrastructuur voor dergelijk onderzoek.

Oud-olympiër en Tornadozeiler Cees van Bladel gaat het lab opzetten, dat naar verwachting in januari 2010 opengaat.



OCEANPEOPLE

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



FLEXITEEK

Het meest overtuigende
alternatief voor echt teak

wereldwijd

AANKOOPKEURINGEN



Presentaties
Expertise
Bouwbegeleiding
Boeken

Olav Cox

Zwaardjachten met karakter

NAZ
HARLINGEN



bouwers van de
Wanderer 34-37

KLIK EN VERGROOT JE VAARGEBIED

ROBWINK
SERIOUS SEATOOLS

SCHON drinkwater
GROENE stroom
VEILIGHEID en nog veel meer!

www.robwink.nl



SHIPTRON

Marine Communication Specialists

FlexYachts
feel free, sail smart

soms is het slim om te delen



Kijk voor de huidige actie op www.flexyachts.nl

Parasailor¹⁵

wél de snelheid,
niet het gelazer!



overdruk ventiel →

← 'zachte zeil'at

stabiel van 70 tot 180 graden

← zonder stress

zonder boom →

↑ boeg wordt gelift

www.parasailor.nl
Bomarine 070-3040466

Hollandse Meesters

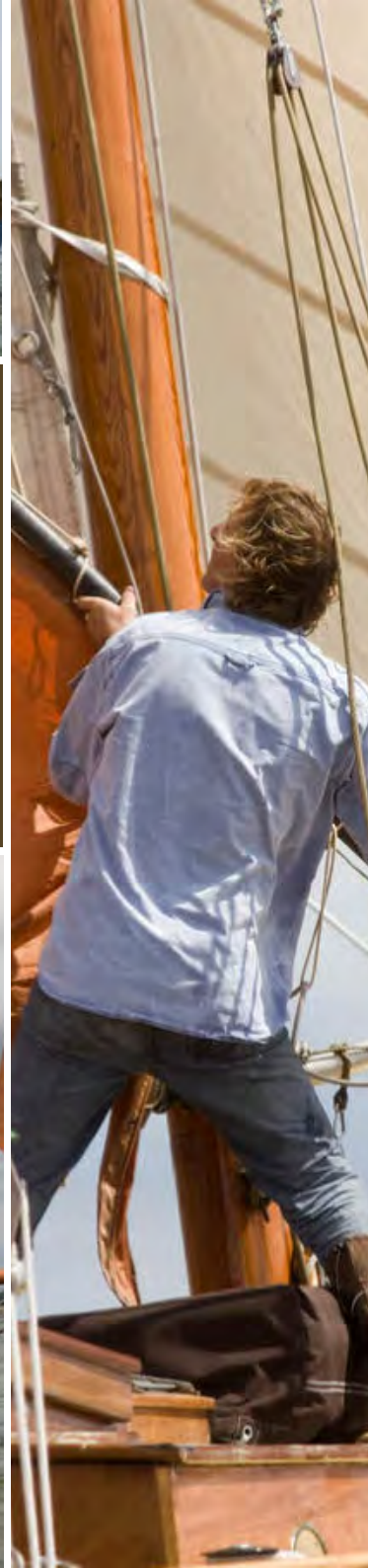
Houten boten, witte zeilen en wolkenluchten als op zeventiende-eeuwse schilderijen. De Shipmate Classic Yacht Regatta; voor velen een apotheose na maandenlang poetsen en lakken, voor anderen het memorabele moment waarop er aan een jarenlange restauratie een einde komt. Althans voorlopig, want uitgewerkt zijn de eigenaren van zo'n echte klassieker nooit.

Elke twee jaar komen ze 's zomers samen op het Haringvliet en Hollands Diep. Om met en tegen elkaar te zeilen, om verhalen en ervaringen uit te wisselen, maar vooral om te bewonderen. En dat laatste is precies wat ook *Zilt*-fotograaf Laurens Morel op deze en de volgende pagina's doet...

foto: © Laurens Morel/morelstudio.nl







foto's: © Laurens Morel/morelstudio.nl

Zo'n 200 boten meerden af in Hellevoetsluis. Variërend van de nog geen vier meter lange zeilsloop *Gigantje* tot de zeventienhalve meter lange racer *Caribbee*. En van *Moonflower* die in 1848 te water werd gelaten tot niet van oud te onderscheiden replica's. Maar hoe verschillend ook, stuk voor stuk zijn het boten met een verhaal dat een bewogen geschiedenis combineert met een moderne episode waarin de huidige eigenaar een hoofdrol speelt. Boten met een ziel...







foto: © Laurens Morel/morelstudio.nl

Op deze foto voert de *Piet Hein* de vloot aan, een elf meter lange kotter die in 1939 bij de werf van de Vries Lentsch werd gebouwd. Een illustratief





beeld. Schipper Ron van den Berg nam in Hellevoetsluis zowel de prijs voor de Classic 2 klasse als die voor de overallwinnaar in ontvangst.



Snelheid in stijl



Na het bekijken van de lekkere fotoserie op www.esse850.com verbaast het ons niets dat er van deze in Italië gebouwde dagzeiler al 120 stuks zijn verkocht.

WNE Yachting in Willemstad is sinds kort importeur van de sportieve boot en hoopt van de klasse ook hier een succes te maken. Op de Hiswa in IJmuiden beleeft de

Esse 850 zijn Nederlandse debuut. Zeilen in stijl heeft zijn prijs. Voor 50.000 euro, exclusief zeilen, motor, transportkosten en BTW ben je een van de eerste in de lage landen. www.wne-yachting.nl

Hebbeding

Eindelijk sijpelt de techniek waarmee de accu van je telefoon dagenlang vol blijft door naar de watersport. Ampèrespecialist Mastervolt introduceert met de MLI voor het eerst een Lithium Ion accu die geschikt is voor gebruik aan boord. Mastervolt verzekert een drievoudige levensduur ten opzichte van loodzuur accu's en een vele malen hoger rendement. Dat betekent meer stroom uit hetzelfde volume en gewicht en tot 70 procent gewichts- en ruimtebesparing. De nieuwe accu heeft een korte oplaadtijd, mag diep ontladen worden en heeft geen last van 'geheugeneffect'. Zoals de aanduiding MLI 24/160 al doet vermoeden levert deze batterij 160Ah bij 24 Volt. We hopen dat tegen de tijd dat er MLI's voor 12 Volt op de markt komen, de prijzen van deze innovatieve hebbedingen wat gezakt zijn. Tot dat moment zijn wij nog even veroordeeld tot de ouderwetse accuboer. Voor een MLI 24/160 moet je nu nog 5.900 euro neertellen. www.mastervolt.com



Mooie maat voor de woensdagavondwedstrijd

Bij de splinternieuwe Bénéteau First 35 herkennen we de opvallende raampartij die Farr Yacht Design ook al meegaf aan de eerder gelanceerde First 40, 45 en 50. Met de 35 zet de Franse megawerf de vernieuwing van de serie sportieve zeilers voort. Ontwerpbureau Farr staat garant voor een snelle romp en Nauta Design tekende het moderne interieur. De boot is geoptimaliseerd voor wedstrijden in de IRC. Wedstrijdzeilers zullen voor de diepe kiel van 2,20 kiezen. Is dat wat teveel van het goede dan is een ondiepe kiel van 1,80 meter een optie. Bij de tuigage is er een keus tussen het standaard tuig met rvs verstaging en de racetuigage met *rod rigging* en een koolstof achterstag. Is dat nog niet snel genoeg, dan staat er voor 21.500 euro extra een carbon mast op de optielijst. Beide tuigages hebben een fok zonder overlap en een genuaschootrails die binnen de verstaging is gemonteerd.



Dat levert niet alleen meer vrije dekruimte op maar ook snellere overstagmanoeuvres.

Achter het grote stuurwiel is de kuip open. Voor meer zitruimte en een beschutтер gevoel is een wegneembaar opvulstuk in de spiegel verkrijgbaar. Het interieur ziet er in de folder goed uit, dat gaan we op de Hiswa in IJmuiden beter bekijken. Voor rond de 125.000 euro vaar je volgend voorjaar de haven van Nautisch Kwartier in Stavoren uit. www.nautischkwartier.nl



Kunst van Henk

Henk de Velde heeft z'n schilderskwasten weer opgedoken. Niet iedereen weet dat hij naast zeiler en schrijver ook hartstochtelijk schilder is. Al sinds zijn jeugd maakt hij eigen werk, meestal in olieverf en op fors formaat. De ruimte aan boord van de *Juniper* is beperkt en daarom zijn Henk's meest recente schilderijen van miniformaat en in waterverf. Voor 25 euro heb je al een echte De Velde aan de muur hangen. Is ophalen in Australië niet praktisch, dan komt er nog 20 euro bij voor de postzegels. Bestellen kan via www.humanedgetech.com/expedition/hdv2



Valstopper met breekpen

Spinlock meldt een volgende stap te hebben gezet in de ontwikkeling van valstoppers. De ZR1014 is vervaardigd van hoogwaardig kunststof en is hierdoor bijzonder licht. Een nieuw wiggensysteem zorgt voor een grote houdkracht tot maar liefst 1500 kg bij een 14mm lijn. De stopper is voorzien van een rode breekpen, die breekt bij overbelasting. Daarna kun je de stopper nog wel te gebruiken met een lage houdkracht. In het huis van de stopper zit bovendien een reservepen. Het binnenwerk is te demonteren met een inbusbout, wat onderhoud vergemakkelijkt. Spinlock ontwikkelde voor deze stopper een innovatief hendelsysteem dat voorkomt dat een lijn onder hoge spanning ineens wordt losgegooid. www.moremarine.nl



Seascope 18 voor winners én beginners

Met de *Seascope 18* mikt BE Composites op een heel brede groep zeilers. Volgens de importeur is de 5,50 meter lange boot geïnspireerd op 'high



performance single-handed ocean racers' en biedt hij sensaties die tot nu alleen voor een selecte groep zeilers was weggelegd. Maar tegelijkertijd is de *Seascope* ook ontworpen voor beginnende en recreatieve zeilers die een boot zoeken die meegroeit

met hun ervaring. Alsof dat nog niet genoeg is, wordt ook nog eens een strikte eenheidsklasse nagestreefd met een volle evenementenagenda. En in de grote kuip met uitneembare voetsteunen is er ruimte voor een groot bed met de mogelijkheid om nautisch te kamperen. Het zal je nachtrust ten goede komen dat de boot inzinkbaar is. De *Seascope 18* heeft een lichte koolstof mast en een ophaalbare kiel waardoor de boot makkelijk trailerbaar is. Een hoop multifunctionaliteit dus, en dat alles voor nog net geen 21.000 euro. www.seascope18.com



Meer open boten op Hiswa aan Zee

De zeilhandel heeft stevige klappen gekregen door de crisis. Gerenommeerde merken zijn omgevallen, verkopen zijn dramatisch gedaald. Niettemin weerstaat de Hiswa aan Zee het tegenzittend tij, zo lijkt het. “Daar waar andere bootshows vanwege gebrek aan belangstelling zijn afgelast, hebben wij niet te klagen over inschrijvingen,” vertelt beursmanager Michèlle Jonker. “In deze lastige economische tijd hadden wij als doel met name de diversiteit van het aanbod op peil te houden en daar zijn we goed in geslaagd. Bekende merken zijn bijna allemaal vertegenwoordigd. Er zijn ruim vijftig verschillende merken zeiljachten aangemeld.”

foto: © Otti Fotografie



HISWA TE WATER
2009

7 meter grens

Een belangrijke koersverandering is dat boten onder 7 meter lengte dit keer ook worden geëxposeerd. Dat betekent dat er nu een flink aantal open zeilboten aan de steigers ligt en en op de kade staat. Waaronder de houten nationale eenheidsklassen, hoewel we die natuurlijk allang kennen.

Klassenorganisaties van polyester open kielboten bieden de bezoeker de mogelijkheid om proef te zeilen. Tussen de steigers komt ook een Optimist-arena. Daar kunnen kinderen kennismaken met het zeilen.



Primeurs en toebehoren

Crisis of niet, er liggen wel degelijk primeurs in IJmuiden. Er meert zelfs een Oyster 73 af, die met zijn lengte van 23 meter het langste zeiljacht is. De gemiddelde lengte van de tentoongestelde jachten is 11 meter. Op de wal vind je als vanouds de toebehoren en diensten. De Hiswa makelaars hebben een gezamenlijke presentatie.

Themaroutes

Ben je op zoek naar een bepaald type schip, dan kun je themaroutes volgen. Daarmee koers je langs vergelijkbare typen boten en hoef je geen schip binnen jouw interessesfeer te missen.

Feiten en cijfers Hiswa te Water

Data: dinsdag 1 t/m zondag 6 september 2009

Tijden: dinsdag-vrijdag van 11.00 tot 18.00 uur en in het weekend van 10.00 tot 18.00 uur. Preview voor genodigden: maandagavond 31 augustus van 18.30 tot 22.30 uur.

Bij ieder toegangsbewijs zit een gratis jaarabonnement op een telefonische hulpdienst voor op het water.

Route: A9 afslag IJmuiden, volg de borden Hiswa te Water. Een aardig alternatief is de draagvleugelveerboot tussen Amsterdam en IJmuiden.

Meer informatie: www.hiswa.nl/hiswatewater.



HISWA TE WATER
2009

Meezeilen

Bezoekers kunnen tegen betaling meezeilen met de Volvo Ocean racer van Team Delta Lloyd. De VO70 vaart van donderdag tot en met zondag één keer per dag uit en biedt een beperkt aantal plaatsen. Aanmelden kan vooraf op: www.hiswa.nl/hiswatewater.

Ook kun je mee op de VO60 onder leiding van profzeiler Hans Bouscholte en de Zeezeilers van Marken geven weer gratis manoeuvreerlessen. Het Watersportverbond, Dragon Marine en Sailcenter houden net buiten de jachthaven wedstrijden en proefvaarten met open zeilboten.

Delta Lloyd ONK Matchracen

Op 5 en 6 september is het officiële Open Nederlandse Kampioenschap Matchracen. De voorronden zijn op zaterdag 5 september en de finales volgen op zondag. De teams zeilen in de Laser SB3 met spinnaker. Het wedstrijdwater ligt direct voor de ingang van de jachthaven, zodat de wedstrijden vanaf de tribune op de pier te volgen zijn.



Driehoek Noordzee 'op de hand'

Op 20 juni 2009 startte de tweejaarlijkse Driehoek Noordzee. De Mamira Fenna was één van de 28 schepen die vanuit Den Helder vertrokken voor ruim 1100 mijl avontuur en spanning. Victor Bom (schipper), Hanneke van Zadelhoff, Robert Martens en Kees Donker vertrokken met een 20 knopen NW wind, over een bokkige Noordzee.

Grenzen verleggen

De Driehoek Noordzee Challenge is een meerdaagse zeezeiltocht die om het jaar wordt georganiseerd door de Vereniging van Kustzeilers. Het evenement is in de jaren zeventig opgezet door de illustere architect Reid de Jonge, met als doel meer zeemanschap te kweken. Het geeft zeilers met ervaring de kans om grenzen te verleggen.

De route van de editie 2009: Den Helder-Kirkwall (Orkneys)-Farsund (Noorwegen)-Den Helder.

www.kustzeilers.nl





De 10.50 meter lange *Mamira Fenna* is van vrienden die hun jacht genereus uitleenen. Vorig jaar hebben we al een rondje Zeeland buitenom en de With-by rally gezeild. Dit jaar zijn we ingeslingerd tijdens een retourtje

Harwich. Er is één 'maar': de *Mamira Fenna* heeft geen stuurautomaat of windvaan. Als enige van de Driehoekvloot. En zo zitten we de 1100 mijl nog werkelijk aan de helmstok...

Twaalf wachten

Onze routeplanning voor het eerste rak: trek een streep van Den Helder naar Kirkwall, grondkoers 325°, eerste rak ca. 460 mijl, duur ca. 90 uur ofwel 4 dagen. Kijk naar de weerkaarten en de gribfiles, vermijd de obstakels zoals de verkeersscheidingsstelsels en booreilandclusters en vergeet verder alle finesses van alle strategieën die je hebt geleerd, want uiteindelijk is de rechte lijn toch de kortste verbinding tussen twee punten. Streef naar een Velocity Made Good (VMG) van ten minste 3 knopen onder zeil en als het minder wordt starten we de motor. Het is vier keer koken, twaalf wachten van 2 uur en 60 uur slapen. We maken gebruik van een beperkte keuze in zeilvoering: voorop genua of High Aspect, en een maximaal tweemaal gereefd grootzeil. Zo koersen we richting Kirkwall en genieten in het bijzonder van langste dag. Pas tegen elf uur zakt de zon in alle kleurenpracht langzaam in zee en om rond vier uur 's morgens weer langzaam boven de horizon te komen. Via de marifoon horen enthousiaste meldingen over dolfijnen, orka's en walvissen.

Aanloop als puzzeltocht

De rustige omstandigheden uit de eerste etappe doen zich ook voor op de twee andere routes. Bij het vertrek uit Kirkwall staat er opnieuw 20 knopen

wind. We zijn uitgerust en ingeslingerd, dus het sturen op de hand vormt geen probleem en is goed uit te houden dankzij ons soepele wachtsysteem. Uiteindelijk lopen we in het zwartst van de nacht op de motor Farsund aan. Nu wordt het wel spannend. De veelkleurige sectorlichten en onverlichte staken langs eilanden, rotspunten en ondieptes maken deze aanloop een puzzeltocht. Het is scherp opletten. We weten de Mamira Fenna heelhuids af te meren aan de voor de Driehoek-vloot gereserveerde kade.

Mist, wind tegen, onweer...

Het laatste rak voelt anders: de boeg wijst naar huis... Alweer 20 knopen wind! Nu uit het noordoosten en afnemend naar 8 knopen, langzaam krimpend naar zuidwestelijke tegenwind. Voor Denemarken blijft de zee twee dagen lang echt indrukwekkend leeg... Er ligt dichte mist over de verkeersscheidingsstelsels boven Terschelling met -nota bene - een stormwaarschuwing voor onweer met windstoten. Mist, tij en wind tegen, onweer. Nederland wil ons nog niet zo snel terug hebben. Zonder radar en AIS is mist echt spannend. Geen enkel schip geeft geluidssignalen. Je zou trouwens horensdol worden als ze dit wel zouden doen. Alleen de marifoon geeft hulp. Een oproepje dat we als we gewoon doorvaren niet overvaren zullen worden, geeft een enorme rust aan boord... maar niet heus. We brengen de laatste nacht door op Vlieland, om zaterdagavond 4 juli als laatste in Den Helder af te kloppen. Met voldaan gevoel. De oversteken, de hartelijke ontvangsten in de havens en de verbroedering maken de Driehoek uniek.



de

opgevoerde dynamo

accu's efficiënter laden

Het stroomverbruik aan boord stijgt elk jaar: een groter scherm voor de kaartplotter, een mooiere laptop, een nauwkeuriger stuurautomaat, elektrische lieren, koude drankjes uit de koelbox en ga zo maar door. Daarvoor heb je accu's nodig en die moeten worden geladen.

Een standaard dynamo op de motor laadt de accu's voor maximaal 70 procent. Dat kan bijna 100 procent worden als je de regelaar aanpast en de dynamo oppept.

Als je voortdurend stroom tekort komt heb je een aantal opties. Bezuinigen op het verbruik is er een van, maar zal niet altijd de eerste keuze zijn.

Dan blijven over:

- het vergroten van de accucapaciteit;
- de aanschaf van een generator of een brandstofcel;
- het installeren van zonnepanelen of windgeneratoren;
- tijdens het zeilen een sleep- of schroefasgenerator laten meedraaien.

Meer laden

Maar er is ook nog een andere en goedkopere mogelijkheid die vaak over het hoofd wordt gezien. Je kunt er betrekkelijk eenvoudig voor zorgen dat de boordaccu's veel efficiënter en echt vol worden geladen.

Standaard dynamo's zijn afgeregeld op ongeveer 13,8 volt (27,6 volt bij 24 volt), en laden accu's maar tot zo'n 70 procent van hun volledige capaciteit. Met wat aangepaste elektronica kan dat wel 20 tot 30 procent worden verhoogd. Voor dat je dat doet, is het goed om eerst eens naar de dynamo zelf te kijken. Vertelt het typeplaatje je bijvoorbeeld dat je maar een 40 Ampère dynamo aan boord hebt, vervang hem dan door een type dat minimaal 80 A levert



en laat de bestaande regelaar afregelen. Moderne motoren zijn gelukkig al vaak voorzien van zwaardere dynamo's. Overwegingen bij een nieuwe dynamo zijn:

- Monteer die 'zware' dynamo eventueel naast de bestaande als de motor dat aan kan. Dat betekent wel een dubbele poelie op de krukas en extra bevestigingsbeugels.
- Kies voor een speciale drie- of viertrapsregelaar die de accu's in korte tijd echt vol laadt.
- Vergroot de accucapaciteit en pas die op de nieuwe dynamo aan.

Hoeveel accu's?

De benodigde accucapaciteit reken je uit met een vuistregel. Laten we er in dit voorbeeld vanuit gaan dat het gemiddelde verbruik van koelbox, navigatie-apparatuur, verlichting en wat er verder aanstaat, zo'n 15 ampère is, en dat je twee keer per etmaal de motor start om de accu's weer tot 100 procent bij laden. In de praktijk zal dat niet echt mogelijk zijn, maar helpt wel om dit rekenvoorbeeld te begrijpen..



12 uur x 15 A is een verbruik van 180 Ah. Accu's mogen we in verband met de levensduur echter niet verder ontladen dan 50 procent, zodat je hun capaciteit zult moeten verdubbelen, in dit geval dus tot 360 Ah. Om die ontbrekende 180 Ah bij te laden, zal een normale 45 A dynamo bij een gemiddeld toerental van 3000 r/min ongeveer acht tot tien uur nodig hebben. Een 90 A exemplaar doet daar vier tot vijf uur over.

Combineer je die laatste met een speciale regelaar dan zijn de accu's in minder dan drie uur weer op peil.

Dat betekent dat een zware, goed ladende dynamo in combinatie met voldoende accu's zelfs een goedkope vervanger van een generator zijn.

In combinatie met een omvormer kunnen zelfs een televisie, magnetron of andere 230 V apparaten zonder problemen werken.

Trekt de motor het?

Een 12-volts dynamo die 90 A levert, vraagt van de motor

$90 \times 12 = 1180 \text{ W}$, 1,2 kW vermogen. Door verliezen in lagers en wrijving van de riem, moet je daar 50 procent bij optellen. Dus deze dynamo zal maximaal 1,8 kW (2,4 pk) afnemen.

Dat is beslist iets om rekening mee te houden bij het monteren van de poelie en snaar. Zo'n zware dynamo kun je niet ongestraft op motoren met weinig vermogen monteren, zoals die in veel zeilboten staan. De minimale motorcapaciteit voor een 90 A dynamo ligt daarom op ongeveer 22 kW (30 pk).

Monteer je een zware dynamo op je motor, dan krijg je ook met het volgende te maken:

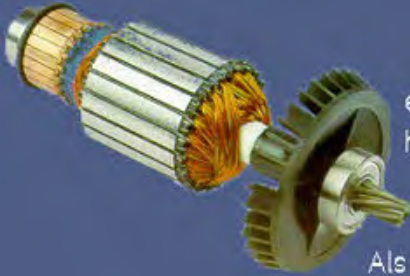


- Door de zware belasting moet hij echt goed vastzitten.
- Er moet een mogelijkheid zijn om de dynamo door aparte snaar direct door de krukas aan te laten drijven.
- Bij motoren waarin de krukas met één riem de dynamo, extra dynamo en de waterpomp aandrijft, moet je de snaar zo strak aanspannen dat de pakkingen van de waterpomp kunnen gaan lekken.
- Zorg er ook voor dat de snaar ten minste onder 120 graden over de poelie loopt. Met een kleiner raakvlak zal hij slippen.



Wisselstroomdynamo

De V-snaar op de krukspoelie van de motor drijft het anker van de dynamo aan. Die bestaat uit een koperen spoel in en op een weekijzeren (niet-magnetisch ijzer) kern, het anker. Het elektrische contact met de wikkelingen van het draaiende anker wordt verzorgd door koolborstels die contact houden met de sleeping, de collector.



Als er stroomt door het anker loopt, wordt het anker een elektromagneet. Door het draaien wekt die een wisselspanning op in de wikkelingen van de stator. Vandaar de naam wisselstroomdynamo. Door deze wisselspanning gelijk te richten met diodes op de diodeplaat, levert de dynamo 12 of 24 volt gelijkstroom.

Slimme regelaars

Een wisselstroomdynamo heeft veldstroom voor het anker nodig om zelf elektriciteit te kunnen leveren. Als de veldstroom stijgt, wordt het magneetveld van het anker groter en neemt het vermogen van de statorwikkelingen toe. Dit mag niet onbegrensd, want accu's zijn zeer gevoelig voor te hoge laadspanning. De spanningsregelaar vergelijkt daarvoor de uitgaande spanning bij de diodes met een vooraf ingestelde maximale waarde. Voor standaard regelaars is dat ongeveer 13,8 volt. Door aan- en uitschakelen van het magneetveld zorgt de regelaar ervoor dat die maximaal ingestelde spanning niet hoger wordt.



De vooraf ingestelde maximale spanning van 13,8 volt is onvoldoende om de accu's vol te laden. Voor Bosch en ook andere merken bestaan er regelaars die zijn afgeregeld op 14,4 volt, de gasspanning van normale lood-zuur accu's. Of nog hoger, als het spanningsverlies



van een diodebrug gecompenseerd moet worden. Boven de gasspanning gaat de accu gassen; er vormen zich dampbellen op de platen met als gevolg verlies van water. Regelaars voor onderhoudsvrije accu's worden afgeregeld op ongeveer 14,6 V en voor de moderne gel-accu's op ongeveer 14,2 volt.



Aanbod

- De **Alpha Pro** regelaar van **Mastervolt** (€ 288) zorgt ervoor dat de dynamo direct na het starten met de maximale stroom gaat laden tot de vooraf in te stellen gasspanning wordt bereikt, de 'boost-fase'. Daarna wordt de laadstroom geleidelijk verlaagd om zo de laadspanning gelijk te houden, de 'equalize-fase'. Als de accu vol is, gaat de laadspanning ook omlaag. Maar als het boordnet dat vraagt, schakelt de regelaar zo nodig weer naar de equalize fase. De maximale laadspanning is instelbaar. De Alpha Pro regelaar is standaard geschikt voor Bosch, Mastervolt en dynamo's met voldoende 'koper' maar gespecialiseerde bedrijven kunnen ook andere dynamo's aanpassen.
- **Victron** verkoopt dynamo's met een 'multistage' regelaars van 70 A en 150 A voor € 1060,-. Deze regelaars doen hetzelfde als de Alpha Pro regelaar van Mastervolt.
- **Sterling Power** bouwt de **Advanced Alternator Regulator** (€ 255), die hetzelfde doet als de beide andere regelaars. Met dit verschil dat de fabrikant een gebruiksaanwijzing meeleverd voor zelfmontage op een bestaande alternator. Het is wel verstandig om eerst uit te zoeken of die dynamo langdurig grote stroom kan leveren. Het instellen vereist enige deskundigheid. Te koop via Plastimo.
- Dezelfde producent maakt ook de **Pro Alt**, een acculader die direct op de bestaande dynamo wordt aangesloten en werkt als drietrapslader. Volgens de fabrikant laadt hij de accu's echt vol door de boost-fase. Dit lijkt het ei van Columbus, geen gedoe met ombouwen of vervangen van de bestaande dynamo. Prijs van de 90 A uitvoering: € 415,-. Ook via Plastimo.





Cala Algayerens

De mooiste momenten in de Cala's op Menorca zijn aan het eind van de dag, als de dagjesmensen hun handdoek oprollen en de speedboten het anker ophalen. In Cala Algayerens blijft de Äventyr van Annette en Bert Baas 's avonds alleen achter. De wind staat op de ingang van de baai. Een achteranker zorgt voor een nacht zonder rollen.



ZILTEWERELD



Open plan

Als Annette en Bert Baas in juni 2008 met hun Omega 36 *Äventyr* Colijnsplaat uitvaren, hebben zij een open plan. Op de Canarische Eilanden zullen ze pas besluiten hoe de reis verder gaat.

Bert: `Äventyr is geen zwaar schip. Ze zeilt heerlijk, maar wel levendig. Omdat we haar door en door kennen gaan we toch met haar op reis. Onze route bepalen we als we weten hoe het bevalt om meerdere dagen achtereen op zee te zitten.`

De trip naar het zuiden gaat prima, maar de langere trajecten zijn soms minder leuk. Als de zee onrustig is lukt het Annette bijna niet om te slapen. Bij veel wind worden de meerdaagse tochten door slaapgebrek en zeeziekte een ware slijtageslag. Als in november de meeste medezeilers zich klaarmaken voor de Atlantische oversteek besluiten Annette en Bert te overwinteren op de Canarische eilanden.



Ze beleven actieve zeilmaanden op Graciosa, Lanzarote, Fuerteventura, Tenerife, La Gomera, La Palma en Gran Canaria. De Spaanse eilandengroep in de Atlantic blijkt een onverwacht afwisselend zeilgebied.

Eind februari koerst de *Äventyr* via Madeira en Marokko naar de Middellandse Zee. Dat blijkt wat vroeg: bij aankomst in Funchal ligt er nog sneeuw op het eiland en in Rabat moet de kachel weer uit de bakskist worden gevist.

Na Gibraltar begint de lange zeilzomer in de Middellandse Zee. Annette: `De beslissing om niet over te steken heeft veel rust gebracht. De zeiltrajecten zijn hier veel korter. Bovendien is er ontzettend veel te zien. Op de Balearen ankeren we in prachtige cala's en ik zie er naar uit om het anker van de *Äventyr* straks te laten vallen in een kleine Griekse baai.`



Zilte Wereldkaart online

Ankerplaats voor thuisblijvers, dromers en zeilers onderweg.

De wereldkaart met posities van Nederlandse en Belgische langeaf-



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

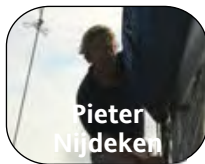
Meer tussentijdse updates waren wenselijk, en daarom heeft de Zilte Wereldkaart nu een eigen plek online. Op de nieuwe website volgen we op dit moment maar liefst 145 boten, en dat aantal groeit nog steeds.

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



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 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

