

Gribfiles op de grens van land en water - Solotocht met Murphy... -
Transat 650 - Langs de Schotse westkust - Praktijktest: laser 'vuurpijlen' -
Tjalkenrace, spannende drijfpartij - Antwerp Race - En veel meer....



in deze Zilt...



- 4 Bureaublad**
Je zilte scherm voor de komende vier weken.
- 6 Reflectie**
Een overpeinzing van de *Zilt*-bemanning.
- 8 Baaien en Bergen** - Met een huurboot langs de Schotse westkust.
- 18 Antwerp Race** - Hollands - Vlaamse twisten op de Westerschelde..
- 20 Laser 'vuurpijl' als reddingsmiddel.** - Een praktijktest op het IJsselmeer.
- 26 Klaar om te wenden? Ree** - zeilles nieuwe stijl.
- 30 Tjalkenrace** - een spannende drijfpartij
- 38 Gelukkig hebben we de foto's nog** - Ishares Cup
- 40 Halve waarheid of hele onzin?** - Gribfiles op de grens van land en water.



- 46** **New York - Bretagne** - Atlantische oversteek met een open catamaran
- 48** **Agenda**
- 50** **Zilte Zintuigen**
- 54** **Droomfinale** - Zinderend slot van NK teamzeilen.
- 56** **In de wind** - Nieuws uit de zeilwereld.
- 60** **Een wedstrijdje met Murphy** - Solotocht van Vlissingen naar Amsterdam.
- 68** **Zilte Spullen** - Nieuws van de handel.
- 76** **Transat 650** - prachtig Hollands resultaat.
- 80** **Zilte Wereld** - over dromen en verwegzeilen.

Voorpagina: de foto werd gemaakt door Thierry Martinez tijdens de races om de Ishares Cup op het Amsterdamse IJ.

In veel artikelen kom je knoppen tegen zoals hieronder. Klik erop en Zilt wordt nog leuker...



video



meer foto's



interview



meer info



mail



download





foto: © Sjors van der Woerd

Herinneringen aan een prachtige zeiltocht die eindigt in een zwoele zomeravond. Nog een paar mijl naar de haven, een praatje met de burens en een biertje in de kuip. Sjors van der Woerd maakte de foto ergens voor de Belgische kust. Een beeld als dit houdt ons in de gure novembermaand op de been. Met een druk op de downloadknop kun ook jij een naderende winterdepressie voor zijn...

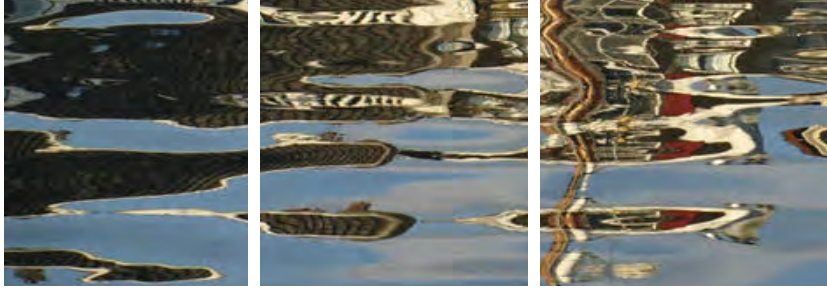


BUREAUBLAD



download





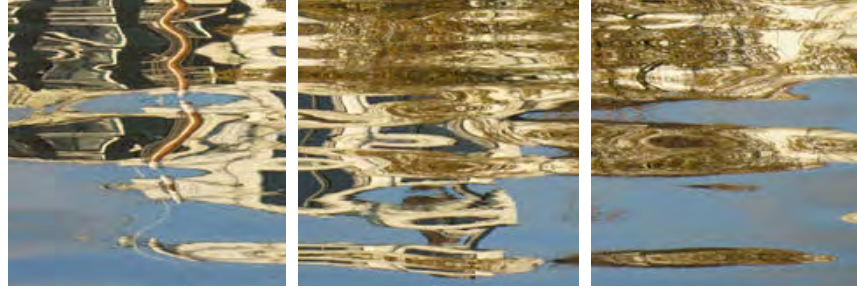
Jaloers

'Wat de Alpen zijn voor skiënd Europa, dat kan de Delta zijn voor varende Europeanen', is een stelling uit het vorig jaar verschenen rapport *Terug naar de kust*. Het was aanleiding voor de Hiswa Vereniging samen met de Hogeschool Zeeland en de HBO voor toerisme in Breda (verenigd in het *Kenniscentrum Kusttoerisme*) om, zoals het persbericht het noemt: '*de handen ineen te slaan.*' En omdat zo'n project natuurlijk niet zonder een prachtige allesverklarende noemer kan, noemden ze het: '*Bemanning paraat voor Water Rijk*' (!?)

De initiatiefnemers klopten aan bij een subsidieprogramma van provincie en rijk, met de - ook al weer intrigerende - naam: '*Pieken in de Delta*'. En niet zonder succes, want er bleken wel tweehonderdnegentigduizend europieken beschikbaar om '*de Delta tot hét vaargebied van Europa te maken*'. Dat is weliswaar 60-duizend euro te weinig voor de realisatie van het hele project, maar gelukkig zeurt het persbericht daar niet over.

Als niet-kusttoeristische kennisdeskundigen kunnen we de vraag of de Zeeuwse Delta economisch en ecologisch gebaat is bij varend massatoerisme niet beantwoorden. En onze mening als zeilers ontkomt natuurlijk niet helemaal aan het 'not in my backyard' principe.

Laten we ons daarom beperken tot iets waarvan wij wel iets weten; het maken van producties die over varen gaan.



Centraal in het Deltaanse wervingsplan staat het maken van een 'Pistekaart'. Daarvoor is weliswaar 'uitgebreid onderzoek' nodig, maar uiteindelijk moet dat leiden tot iets dat 'varende toeristen kunnen gebruiken voor hun tocht door de Delta'. Navraag leerde dat het een combinatie wordt van vaar- en toeristische informatie en dat ook ondernemers de ruimte krijgen om hun winkel, zwembad of speeltuin aan te prijzen.

Dat wij daar zelf niet echt op zitten te wachten, hoeft voor de makers geen overweging te zijn. En dat er al een gratis Deltagids en uitstekende Knooppuntboekjes zijn, zal ongetwijfeld na uitgebreide research als irrelevant zijn beoordeeld. Maar dat zo'n boekje, krant of folder op de begroting staat voor niet minder dan 90.000 euro, daar raken we toch een beetje van in de war.

Dat bedrag is ongeveer het twintigvoudige van wat een auteur na vele maanden werk ontvangt voor een gedegen vaarwijzer en minimaal het honderdvijftigvoudige dat een goed tijdschriftartikel oplevert.

Met andere woorden: wij zijn hartstikke jaloers op die anders zo 'zuunige' Zeeuwse alliantie.

Of liever nog: doe ons ook eens zo'n potje...

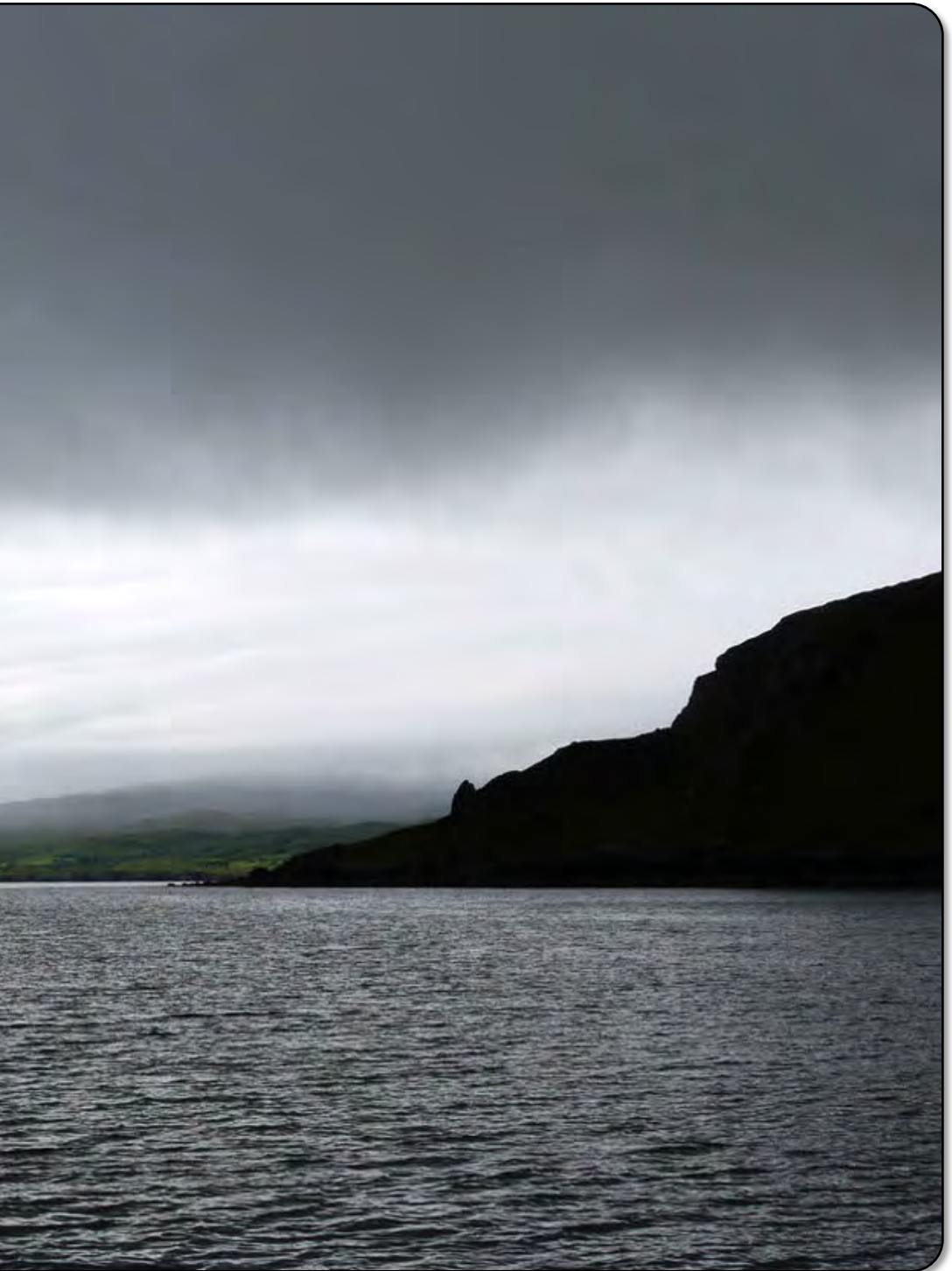
de Zilt bemanning



Baaien en bergen

Met een huurboot langs de Schotse westkust

Zeilers die Schotland aandoen, beginnen hun tocht vaak aan de oostkust en bereiken vervolgens via het Caledonisch Kanaal de westkust. Het vakantieprogramma dwingt ze daarna koers te zetten naar het zuiden. Koert van Eerten laat zich door dat probleem niet weerhouden en weet in een gewone vakantie het ruige noordwesten van Schotland te verkennen. De oplossing: huren.



'all positions should be assumed approximate...'

Veilige marges

Het landschap is intimiderend. De Imray- en Admiraltykaarten komen goed van pas. Nog meer plezier hebben we van twee plotters. We houden steeds veilige marges aan, want de Reed's waarschuwt: *all positions should be assumed approximate*. Wij houden de koers op de kaart bij, en kunnen ook door peilingen precies volgen waar we zitten. De eilanden zijn goed herkenbaar, maar kunnen ook zo verdwijnen achter een laaghangende wolk. En omdat er veel eilanden zijn, is het soms lastig het beeld van de kaart te vertalen naar de werkelijkheid. De magnetische variatie kan erg verschillen, er zijn zelfs eilanden die magnetisch zijn en zo op de kaart staan vermeld! Wij werken op advies van een plaatselijke visser met een variatie van 8 graden west.

De boot

Onze huurboot is een Sigma 33, een echte zeilboot op leeftijd, maar goed uitgerust. Eigenaar Bob is visser en runt met zijn vrouw een bed & breakfast. Van binnen is de boot wat *shabby*, wat stoort omdat we veel aan boord zitten. Technisch is alles in orde en alle kaarten en pilots zijn aan boord, evenals de vereiste reddingsmiddelen. We missen wel onze eigen boot, omdat daar alles op zit wat we in de loop van jaren handig en prettig vinden. De Sigma zeilt echter als de rook, we tikken met gemak 7 knopen aan. In de lochs zeilen wij met een rif vanwege de valwinden. Een gewoonte die we overnemen van de *locals*.





North
Minch

In **Portree** op het eiland Skye liggen we aan een mooring. De baai valt ver droog, ga dus niet te dicht onder de kust liggen. Het eiland is een verkenning waard, en met name het noorden. Daar heb je een prachtig uitzicht op de Buiten-Hebriden.

HEBRIDEN

Little
Minch

Portree

SKYE

Rona
Sound of Raasay
Inner Sound

Ankerplekken zijn er genoeg rond de **Crowlin Islands** maar wij vinden het lastig een plek uit te zoeken waar je comfortabel en veilig ligt. Lokale zeilers vertellen dat de plekken die op de kaart of in de Reed's worden aangegeven, lang niet altijd geschikt zijn. Alles hangt af van de omstandigheden, die snel kunnen veranderen. Daarom geven zij zelf de voorkeur aan moorings.

MULL

LAND

Het is de moeite waard lochs helemaal binnen te varen, daar tref je ofwel moorings of ankerplekken aan, en hoe verder je vaart hoe rustiger je ligt. **Gairloch** is een klein plaatsje met een visserbotensteiger achter een havenhoofd. Het gebied is onvoorstelbaar mooi. Maar als het regent is het meteen een eenzame en dreigende plek waar wolken als klauwen over de bergen grijpen en als mist neervallen op het water.

Gairloch

Plockton een dromerige baai, die je per bijboot goed kunt verkennen. De zuidelijke steiger is voor bijboten, de noordelijke voor vissersboten. Daar kun je wel bunkeren, maar niet overnachten. In het plaatselijke hotel kun je douchen. Er zijn veel *visitors moorings*. Buitenop voor grotere schepen en meer naar binnen voor kleinere. De baai valt gedeeltelijk droog.

Plockton

Kyle of Loch Alsh

CALEDONISCH KANAAL

Kyle of Loch Alsh ligt achter de brug die het eiland Skye verbindt met het vaste land. Hoewel de kaarten flinke stroming aangeven onder de brug, vinden wij het meevalen. Bij het verderop gelegen Kyle Rhea kan de noordgaande stroming echter oplopen tot 9 knoop bij spring. Diezelfde stroming veroorzaakt flinke draaikolken en rafelingen in het oostelijk deel van de Loch Alsh.

OBAN

Een rustige ligplaats verandert in een oogwenk in een oncomfortabele plek...

Getijstroming

De getijstroming op open water valt mee en is in de Inner Sound te verwaarlozen. Tussen de eilanden en vooral bij de noord-zuid doorgangen staat er echter een flinke getijdenstroom waar je niet makkelijk tegenin komt. Bovendien moet je rekening houden met neveneffecten als draaikolken en wind tegen stroom. De plaatselijke zeilers doen er laconiek over en zijn meer beducht voor het onbeschutte stuk zee ten westen van Mull.

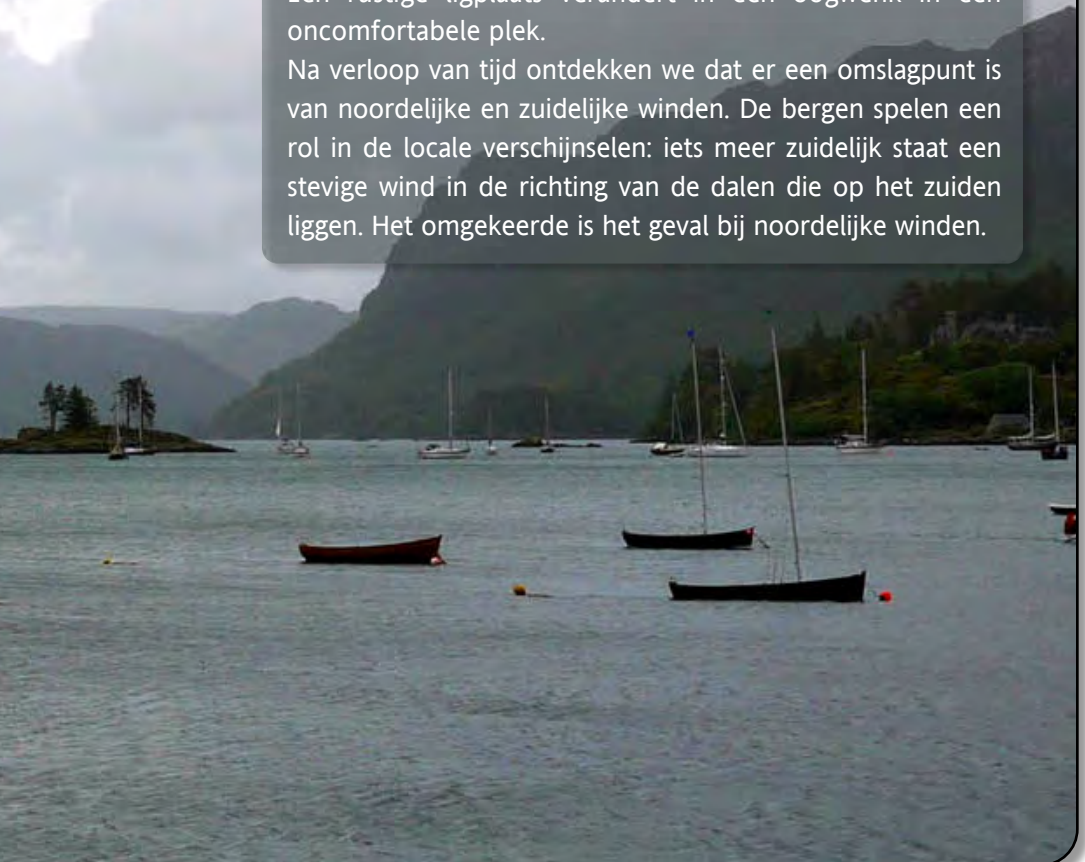


Het weer

De marifoon heeft weinig bereik door de hoge bergen. De BBC is daarom de beste bron voor weerberichten. Om die goed te volgen kun je het beste het formulier uit de Reed's bij de hand houden. Locale verschijnselen als plotselinge mist, valwinden of door de bergen veranderende windrichtingen kunnen voor onverwachte situaties zorgen. De mobiele telefoon biedt uitkomst. Via het GPRS-netwerk heb je altijd bereik en kun je zowel de buienradar zien, als de BBC lezen. Duur is het wel: bijna 200 euro blijkt later...

De informatie is nog niet genoeg om een plan op te trekken. Het weer verandert voortdurend; het trekt snel dicht, klaart even snel weer op en de wind wijzigt constant van richting. Een rustige ligplaats verandert in een oogwenk in een oncomfortabele plek.

Na verloop van tijd ontdekken we dat er een omslagpunt is van noordelijke en zuidelijke winden. De bergen spelen een rol in de locale verschijnselen: iets meer zuidelijk staat een stevige wind in de richting van de dalen die op het zuiden liggen. Het omgekeerde is het geval bij noordelijke winden.



Het gebied is beschermt voor zuidelijke en westelijke winden, maar ligt open naar het noorden.

Sounds en lochs

De westkust van Schotland kun je in tweeën delen: de streek ten zuiden van het eiland Mull, waar iets meer voorzieningen zijn, en ten noorden daarvan, rond de eilanden Raasay, Skye en de Hebriden. Deze streken zijn van elkaar gescheiden door het Caladonisch Kanaal en de smalle kyles, sounds en lochs tussen de eilanden. Dat zijn beschutte noord-zuid doorgangen, maar je moet wel letten op de windrichting versus de sterke getijdenstroom: 8 knopen stroming is niet uitzonderlijk.

Ons vaargebied

Wij kiezen voor het noorden. Vanuit het plaatsje Plockton verkennen we de Inner Sound, de Loch Karrandon, Loch Alsh en de Sound of Raasay, met de eilanden Pabay, Longay, Scalpay en Eilean Mor. Het gebied is beschut voor zuidelijke en westelijke winden, maar ligt open naar het noorden. Er zijn talloze lochs en baaien waar je soms achter een mooring ligt, maar meestal ankert. Andere aanlegmogelijkheden heb je nauwelijks. Je ligt er doorgaans goed beschut, maar de bergen kunnen voor onverwacht harde wind zorgen. Een bekende windvanger is de baai van Portree, waar je achter een mooring heel beschut ligt. Maar bij zuidwinden fungeren de bergen als windtunnel en ontstaat er snel een oncomfortabel zeetje bij vloed.





Een zaterdaglang verhuisde de strijd om de Westerschelde van vergaderzalen naar het water. Maar ook daar ging het er hard aan toe. Geholpen door een stevige zuidwester scheurden ruim 200 jachten van de rede van Breskens en Terneuzen naar de finish in hartje Antwerpen. Het eerste over de finishlijn was de Volvo 60 *Pleomax*. Het team van Harm Prins deed 4 uur en ruim 7 minuten over het traject Breskens-Antwerpen.



meer foto's

Hollands-Vlaamse twisten om de Westerschelde

Het parcoursrecord kwam niet in gevaar. Dat blijft in handen van Hans Bouscholte, die in 2006 met zijn Open 60 bijna een uur sneller was. Door de harde wind werden de bemanningen flink op de proef gesteld. Vooral onder spinnaker werd de kleinste fout direct afgestraft. Dat blijkt ook uit de spetterende foto's waarmee *Zilt*-fotograaf Laurens Morel thuiskwam. [Klik op de knop om ze te bekijken.](#) 📷

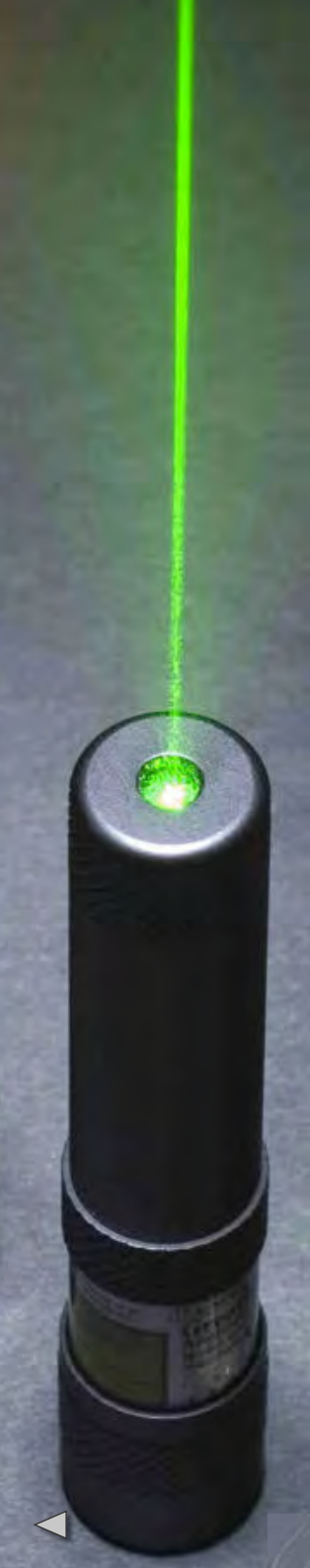


Science Fiction of vernieuwend reddingsmiddel?

Laser 'vuurpijlen' in de praktijk

*Van alle gevaren die een zeiler bedreigen, is overboord vallen waarschijnlijk het grootste en meest reële. Snel teruggevonden worden door de achtergebleven bemanning of professionele redders is lang niet vanzelfsprekend. Daarvoor is een drenkeling veel te lastig te zien. Met enige regelmaat dienen zich voor dat probleem technische oplossingen aan. Tussen al die jonen, zendertjes en rooksignalen onderscheidt de Laser Flare zich vooral door zijn laagdrempeligheid. Maar is zo'n laserstraal ook werkelijk een oplossing?
Zilt probeerde het uit...*





Dat het een paar jaar duurde voor de *Laser Flare* de reis van Alaska naar Europa maakte, is niet zo vreemd. Het moderne reddingslicht is primair bedoeld voor avonturiers die de eenzaamheid van de ruige natuur opzoeken en daar is in ons continent nu eenmaal niet zoveel meer van over. En al helemaal niet zonder GSM dekking.

Aan de andere kant van de oceaan worden de 'laserpijlen' steeds vaker ook door zeilers gekocht, sinds kort zijn ze ook in ons land verkrijgbaar. Wij waren benieuwd of ze werkelijk iets toevoegen aan de veiligheid, en stapten op de *Alida*, de KNRM reddingsboot van Hindeloopen. Want ook schipper Rob Smit en zijn bemanning waren nieuwsgierig genoeg om er een deel van hun wekelijkse trainingsavond aan te besteden.

HET WATER OP

Nadat Rob de procedure zorgvuldig heeft uitgelegd, gaan we het pikdonkere IJsselmeer op. Na een paar mijl stappen Johannes, Jan en Johan overboord alsof het warme zomerdag is. Elk gewapend met een handmarifoon en een van de Laser Flares. Op de overlevingspakken van de mannen flitsen reddingslichten. De drie strobes lijken aanvankelijk heel fel, maar al na 0,3 mijl zijn ze bijna niet meer zichtbaar. Op een halve mijl doet zelfs niets meer vermoeden dat er zo dichtbij drie drenkelingen in het water liggen. En dat terwijl het windstil is, er geen golven zijn, het zicht vrijwel onbepert is en de flitslichten van professionele makelij zijn.

TECHNIEK

Anders dan bij 'gewone' lichtbronnen wordt laserlicht niet verstrooid; op grote afstand is de bundel nog net zo smal als bij de bron. Het gevolg is dat het licht onderweg maar heel weinig van zijn intensiteit verliest, maar ook dat het richten op grote afstand erg lastig is. De *Laser Flare* gebruikt daarom een speciale lens die de puntvormige lichtbron omzet in een dunne streep die breder wordt naarmate de afstand toeneemt.

Op 3 meter is hij 20 centimeter breed, op 2 mijl zo'n 250 meter en op 10 mijl bestrijkt hij ruim 1000 meter. Door de streep verticaal te houden, is de hoogte van de potentiële waarnemer minder kritisch. In het horizontale vlak blijft de bundel echter onverminderd potlooddun. Om dat te ondervangen beweeg je de *Laser Flare* langzaam (5 graden per seconde) van links naar rechts rond de plek waar je je redders verwacht.

RESULTATEN

Op het water is het effect van het langzaam bewegen duidelijk te merken. Terwijl de Alida steeds verder van het drietal in het water wegvaart, blijven hun felle lasersignalen ons moeiteloos bereiken. Niet als constant licht maar als felle flitsen, telkens als de bundel de boot raakt. Het licht lijkt nog het meest op dat van een flitsende fotocamera, maar dan zonder het verblindende effect. Duidelijk is dat de groene laser de meest heldere is, al doet ook de rode zijn werk goed. Op twee mijl zijn alle lasers nog uitzonderlijk goed zichtbaar. Pas rond vier mijl wordt het lastiger om ze te onderscheiden van de verlichting op de kust, even verderop verdwijnen ze definitief uit zicht. De waarnemers op de dijk staan hoger, en zien de laser nog wat langer.

REIKWIJDTE EN HELDERHEID

De theoretische reikwijdte van de *Laser Flares* is indrukwekkend. Bij een test met de Brandaris bleek dat beide *Laser Flares* vanaf de Afslutdijk bij Breezandijk goed te zien waren op Terschelling (22 mijl).

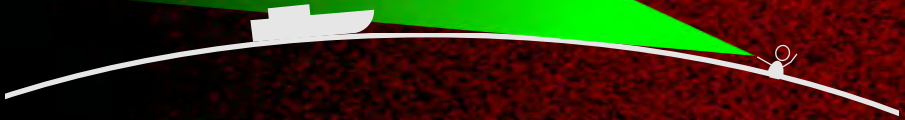
Toch is het vooral een maat voor de helderheid, zolang je niet op een helikopter of vliegtuig richt, wordt de reikwijdte altijd beperkt door zijn hoogte (zie kader).



RECHTLIJNIG

De kromming van de aarde bepaalt hoe ver we iets in de verte nog kunnen zien voor het achter de horizon verdwijnt. Die afstand is over het algemeen veel kleiner dan je verwacht. Iemand op het strand ziet de horizon op een kleine 3 mijl; wil hij verder kijken, dan moet hij hoger gaan staan. Met dat fenomeen heeft ook de Laser Flare te maken; niet de kracht van de bundel, maar zijn hoogte boven het water bepaalt hoever het licht wordt opgemerkt.

Als we uitgaan van een drenkeling in het water en een redder op het dek van een jacht of reddingsboot zal de Laser Flare tot 4 mijl te zien zijn. Komt de redding uit de lucht dan geldt die beperking natuurlijk niet.



Het licht is zo helder, dat het niet snel verward zal worden met de navigatieverlichting van schepen of boeien. Ook een sterke zaklantaarn komt niet in buurt van het effect dat een *Laser Flare* heeft. Zelfs bij daglicht zijn de lasers nog te gebruiken, voor de rode wordt dan een bereik van 1 tot 3 mijl opgegeven, voor de groene 2 tot 4 mijl.

EVALUATIE

Terug in het KNRM-gebouw aan de haven, zijn de mannen en vrouwen behoorlijk enthousiast. Verhalen over acties waarbij een Laser Flare heel nuttig kon zijn geweest, gaan over tafel. Daarin figureren opvallend veel surfers die door hun zwarte pakken heel slecht opvallen tussen de golven. Maar ook een vergeefse zoektocht naar een overboord geslagen zeiler dit voorjaar, staat nog altijd in het geheugen van de redders gegrift. "Natuurlijk lost zo'n Laser Flare niet alles op", is de algemene overtuiging. Maar dat het iets is om bij je te dragen, daar zijn de redders het wel over eens. "En zeker ook voor ons zelf. Ze hebben je in no-time weer gevonden..."

UITVOERINGEN

Fabrikant Greatland Lasers maakt drie uitvoeringen van het reddingslicht, allemaal van solide aluminium en waterdicht tot op 25 meter diepte. De naam *Laser Flare* is gereserveerd voor de twee grootste modellen, met respectievelijk een rode en een groene laser. De groene laser is niet alleen de meest krachtige van de twee, maar produceert ook een duidelijk waarneembare straal die het richten vergemakkelijkt. Helaas kost een groene *Laser Flare* ruim twee keer zoveel als een rode. Van die laatste bestaat ook nog een kleinere uitvoering onder de naam *Rescue Laser Light*, met als enige verschil de geringere batterijcapaciteit. De levensduur is echter nog altijd 40 uur, dus dat lijkt niet het grootste probleem van een drenkeling.

CONCLUSIE

De *Laser Flare* vervangt geen andere reddingsmiddelen, maar voegt er zeker iets aan toe. Dat het je kans op redding aanzienlijk kan vergroten, staat voor ons vast. Voorwaarde is wel dat er naar je gezocht wordt, want bij het alarmslaan speelt de *Laser Flare* geen rol. Zelfs als het licht wordt gezien, zal lang niet iedereen het dadelijk als een noodsignaal herkennen. En er zijn meer kanttekeningen mogelijk. Bijvoorbeeld dat de zaklantaarnachtige uitvoering handig is, maar tevens verhult dat je precies moet weten hoe je het noodsignaal gebruikt. En dat ook, als je als drenkeling krampachtig probeert je drijvende te houden. Als je die nuanceringen nadelen noemt, dringt zich onmiddellijk de vraag op: 'ten opzichte van wat eigenlijk?' Want alternatieven die gedurende lange tijd redders op vele mijlen afstand op je hachelijke positie kunnen attenderen zijn er niet. Als je daarbij ook nog eens de redelijke prijs en het feit dat je zelf de batterijen kunt vervangen in overweging neemt, blijven er maar weinig argumenten over om zo'n laser niet altijd in je broekzak te hebben. Voor dat doel heeft de rode *Laser Rescue Light* onze voorkeur. De groene *Laser Flare* verdient een plek in het reddingsvlot of overlevingstas. 🗳️

De Laser Flare is leverbaar vanaf 79 euro en wordt geïmporteerd door Bomarine - www.bomarine.nl





Bijna ongemerkt zijn de oliestaten aan de Persische Golf een flinke rol gaan spelen in het internationale zeilen. Zo won Team Oman de Ishares Cup en werd het emiraat Ras Al Khaimah als nieuwe locatie voor de America's Cup gezien. In dat rijtje past ook deze Arabian 100 super trimaran van het Oman Sailing Team.



Klaar om te wenden? Ree...

Volgens de Omani's is de 103-voeter de eerste van wat ooit een eenheidsklasse moet worden. Het wie, wat of waarom van dat plan is echter nog erg onduidelijk. Vooralsnog beschouwt Sail Oman de spectaculaire tri daarom als het vlaggenschip van de Oman Sail Academy. En zeg nou zelf, zo'n Optimist heeft toch ook zo zijn beperkingen... (Z)





Coldhanded Cup

winterwedstrijden voor shorthanded zeilers

coldhanded.nl

IRC / doublehanded / fully crewed
Flevo Marina Lelystad

24 - 10 | 28 - 11 | 19 - 12 | 30 - 01 | 27 - 02 | 27 - 03

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

SPANNENDE DRIJF

Tjalkenrace 2009



foto: © Michiel Scholtes

FOTO'S EN TEKST **MICHIEL SCHOLTES**


De jaarlijkse Tjalkenrace blijft verbazen. Niet in de laatste plaats omdat hij niet groeit. Als erfgenaam van de ooit opzienbarende Bolkoppenrace trekt de wedstrijd nu al jaren hetzelfde aantal deelnemers, een ruim dozijn, terwijl er toch echt veel meer grote chartertjalken zijn. Waarom geen groei als van de Klipperrace? Zijn tjalkschippers gemiddeld gezapiger dan klipperschippers? Mist de organisatie overtuigingskracht om meer tjalken naar Medemblik te krijgen? Dit jaar ontbraken zelfs een paar trouwe en

PARTIJ



snelle deelnemers als de *Harmina* van Matthijs Moed en de *Horizon* van C. de Koning. Zij misten daardoor een weinig inspirerende prijsuitreiking. Jaar na jaar staan dezelfde namen bovenaan. Berucht zijn de perfect getuigde *Voorwaarts* van Peter Glas en de skûtsjeachtige *Overwinning* van Joost Martijn. Wie stoot ze van hun troon? Gelukkig heerst er felle strijd in de subtop tussen schepen als de *Eendracht* van Jaap en Cecile Eisenloeffel, de *Hollandia* van Evelien Prins en de *Fosta* van Douwe Woelinga.





Gespannen loert iedereen op een volgend vlaagje...

Overigens hebben de wegblijvers ongelijk. Blinkt de zaterdag nog uit in voorspelbaarheid - in de zwakke wind lopen *Voorwaarts*, *Overwinning* en *Hollandia* naar de eerste plaatsen en halen onderweg de achterblijvers in - de zondag is zinderend spannend. Er staat hoegenaamd geen wind. Het zuidelijke zuchtje schift steeds. Wie wel en wie geen wind vangt, is geheel toevallig en de gebruikelijke orde is zoek, behalve dat *Voorwaarts* en *Overwinning* zich weer als eerste uit de chaos vrij zeilen. Sommige tjalken



drijven pas tientallen minuten na het schot over de startlijn. Alsof je geladen vrachtwagens van een parkeerplaats duwt. Ze ronden boeien in bijna roerloze processies. Af en toe drijven ze stuurloos rond. Vaarbomen houden zeilen in de vorm. Bij gijpen in slow motion duwen trosjes bemanning de lamme gieken buitenboord. Regelmatig staan GPS'en lange tijd op nul. Dan rimpelt het water hier... dan daar... Hier ligt elk schip stil boven zijn spiegelbeeld, een paar honderd meter verder glijden tegen-





standers weg op een zoet windje... tot ook dat inzakt en iedereen gespannen op een volgend vlagje loert. Peter Glas is zo van streek dat hij op de verkeerde boei koerst en zo Joost Martijn aan de overwinning helpt. Spectaculair is de vervroegde finish. Een viertal subtoppers zeilt o zo langzaam over bakboord naar de lijn, op kruisende koers maakt een achtergebleven *Eendracht* hoogte voor dezelfde slag. Eissenloeffel's *Eendracht* lijkt dit jaar onderin te gaan eindigen.

Elk schip ligt stil boven zijn spiegelbeeld...



Maar dan krimpt het nauwelijks voelbare windje van zuidwest naar zuid, de subtoppers draaien noodgedwongen van de finish weg. Eisenloeffel heeft de lijn ineens bijna bezeild. Hij gaat overstag boven zijn tegenstanders, heeft over bakboord voorrang, doet vijf minuten over zijn laatste overstag, waardoor zijn achtervolgers op elkaar drijven in zijn vuile wind. Eindracht toch nog vierde achter - hoe kan het anders - *Overwinning, Voorwaarts en Hollandia.* ②



Choose your temptation



BENETEAU
Temptations

Exclusive offers from your BENETEAU dealer



'TRANQUILLO'

BESTEVÆR

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



WWW.KMY.NL

+31(0) 515 233 000

Van de WADDEN naar THE WASH, daar een 180° afdruk achterlaten in de tijwisseling van de nacht en dan de tocht over zee weer vervolgen, dat kan met de Centreboard.

52° 51' 213N 000° 14' 510E Wind Z Bf 4/5
Verval 4.18m Datum 29-07-2009.

www.centreboard.eu

Ondiep water of oceaon,
de CB 40 voelt zich overal thuis



CENTREBOARD Kft. De specialist in midzwaardjachten.

e-mail: info@centreboard.eu Tel: 003678555013 Fax:003678555021 Mobiel:0036209522527

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



Gelukkig hebben we de foto's nog...

Prachtig weer, voldoende wind, een deelnemersveld met alleen maar aansprekende namen en een heel bijzondere locatie. Dat waren de ingrediënten voor de wedstrijden om de Ishares Cup, die in hartje Amsterdam werden gehouden. Drie dagen lang stond het smalle vaarwater van de IJhaven garant voor spectaculaire wedstrijden, die in hoog werden afgewerkt.





Gratis te zien vanaf de kades met alleen maar vipplaatsen en voorzien van deskundig commentaar. Dat maakt het extra verbazend dat maar zo weinig zeilhebbers naar de hoofdstad kwamen. En of ze volgend jaar een herkansing krijgen valt nog maar te bezien. Belegger Ishares maakte onlangs bekend het catamarancircus niet langer te zullen sponsoren. (2)

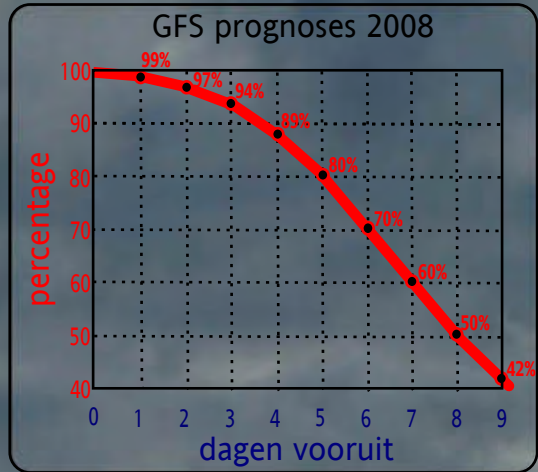


Halve waarheid of Hele onzin

Gribfiles op de grens van land en water

Weersverwachtingen worden steeds nauwkeuriger, zo blijkt ook uit de jaarlijkse evaluatie door het Amerikaanse Environmental Modeling Center, een afdeling van het National Weather Service. De grafiek (rechts) laat zien wat in 2008 de gemiddelde foutmarge was van het GFS-model; dezelfde computersimulatie van de atmosfeer die de gratis gribfiles produceert. Vooral de cijfers voor de een-, twee- en driedaagse prognoses zijn indrukwekkend. Maar ook een vierdaagse verwachting zat er het afgelopen jaar gemiddeld maar zo'n 11 procent naast. Met andere woorden: prognoses die om 12 uur 's middags 15 knopen uit het westen aangaven, pakten in de praktijk zo uit dat het tussen half 11 en half 2, tussen 13,4 en 16.7 knopen waaide. En dat de windrichting varieerde tussen 240 en 300 graden. Als je dat 96 uur eerder weet te berekenen, zijn dat verbazend kleine marges. Maar hoe kan het dan, dat lang niet iedere zeiler die nauwkeurigheid ook in de praktijk ervaart?





FIJNMAZIGHEID

Voor het antwoord op die vraag ontkomen we niet helemaal aan de theorie van computermodellen. Om een wereldomspannende prognose voor vele dagen vooruit te kunnen maken, wordt vier keer per dag een enorme hoeveelheid data verwerkt. Zelfs de allerkrachtigste computers ter wereld moeten daar per keer ruim 5 uur aan rekenen.



Om die reden kan niet elke vierkante meter op aarde doorgerekend worden, maar is gekozen voor een *grid*, in goed Nederlands: een rooster. De berekeningen worden beperkt tot de knooppunten van het rooster.

In het eerste decennium dat gribfiles publiek beschikbaar waren, gold een rooster van 1x1 graad als de maximaal haalbare middenweg tussen nauwkeurigheid en dataverwerking.

Dat betekende dat er boven Nederland zo'n 20 roosterpunten waren. Door het toenemen van computercapaciteit en de snelheid van de verbindingen zijn tegenwoordig gribfiles beschikbaar

die zijn gebaseerd op een rooster van 0,5 x 0,5 graad. Daardoor is het aantal roosterpunten boven ons land toegenomen tot 80. Voor grootschalige prognoses en trends is daar uitstekend mee te werken. Maar ondanks het aanzienlijk fijnmaziger worden van het net, glippen kleine vissen er nog altijd moeiteloos doorheen. Voor prognoses op de vierkante kilometer zouden de mazen van het net niet groter dan 0,1 x 0,1 graad mogen zijn.

Een toenemend aantal commerciële weerbureaus biedt dat soort gribfiles ook al aan. Tegen betaling, voor kleine gebieden en nooit langer dan 3 dagen vooruit; elke halvering van het rooster betekent immers 4 keer zoveel data.

Met andere woorden: als voor een rooster van 1 x 1 graad een bestand van 100 kilobyte toereikend is, zal voor hetzelfde gebied maar dan in 0,1 x 0,1 graad zo'n 8000 kilobyte (8 MB) nodig zijn.

ROOSTERPUNTEN

Een willekeurig gekozen zeiltocht laat zien hoezeer de resolutie van het rooster de nauwkeurigheid van gribprognoses beïnvloedt. Bijvoorbeeld als we van IJmuiden naar Texel zeilen. In het halve graadsmodel liggen voor de Noord-Hollandse kust twee roosterpunten op zo'n 30 mijl van elkaar. Eén punt 10 mijl ten westen van Den Helder, het andere 3 mijl noordwest van IJmuiden. De eerstvolgende, in oostelijke richting, liggen boven de Waddenzee en in de buurt van Purmerend. Het zijn willekeurige plekken die hun status alleen maar ontleen aan het gegeven dat ze toevalig op een van de knooppunten van het wereldomspannende net van een halve bij een halve graad liggen. Of die punten ook voor het locale weer meteorologisch relevant zijn, is geen overweging. Exact op de roosterpunten zal de windverwachting er meestal maar een paar procent naast zitten. Voor die plekken geldt immers de nauwkeurigheid van de grafiek

Software

Niet alle computerprogramma's die gribfiles verwerken, bezondigen zich aan interpoleren. Weten of ze dat doen, is echter essentieel. Ook als de documentatie er niets over zegt, kun je het gemakkelijk zelf vaststellen. Als er bij inzoomen ook informatie wordt getoond tussen de roosterpunten die om de 30 of 60 mijl van elkaar liggen, wordt die door de software geïnterpoleerd. Ook het programma zyGrib waar wij en vele zeilers enthousiaste gebruikers van zijn, kan data interpoleren. Gelukkig gaat het bij dat programma om een functie die je naar eigen inzicht aan of uit kunt zetten.



(afb.). Over wat er tussen de roosterpunten gebeurt, vertelt de statistiek helemaal niets. Logisch natuurlijk, want het computermodel doet daar helemaal geen uitspraak over; de Noord-Hollandse kust is in gribfiles een witte vlek. Uitgerekend voor het gebied waar de overgang tussen land en water voor een eigen meteorologische dynamiek zorgt, ontbreekt gedetailleerde informatie.

VERLAKKERIJ

Hoe anders is dat in sommige gribfileviewers. Ondanks de ver uit elkaar liggende roosterpunten laten zij een enorme hoeveelheid windveren zien. Bergen, Petten, Schoorl; voor elk plek is een gedetailleerde waarde beschikbaar. En hoe meer je inzoomt, hoe meer er verschijnen. Die ogenschijnlijk onbegrensde nauwkeurigheid is pure verlakkerij. Bij gebrek aan echte input, worden de waarden tussen twee roosterpunten eenvoudig geïnterpoleerd; een wiskundige term voor het middelen van getallen volgens een glijdende schaal. Met andere woorden: als op een roosterpunt 10 knopen wordt verwacht en op het naastliggende punt 20 knopen, dan neem je aan dat het halverwege die twee 15 knopen waait.

Dat interpoleren is in de wiskunde een geaccepteerde methodiek die de waarheid dicht kan benaderen. Maar nadrukkelijk alleen als aan een belangrijke conditie wordt voldaan; de parameters moet zich lineair gedragen. En juist met die voorwaarde ligt het in de meteorologie heel gecompliceerd. Dat weer zich rechtlijnig gedraagt, is bij het maken van een weersverwachting geen uitgangspunt, maar juist de meest fundamentele vraag die beantwoord moet worden. Ongeacht of dat door een mens of een machine wordt gedaan.

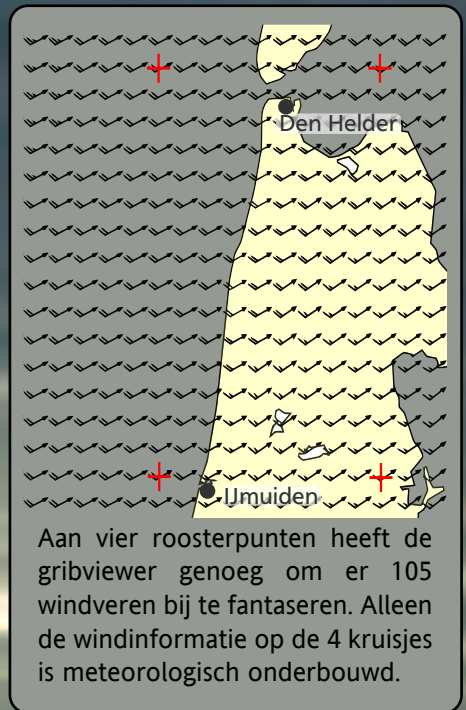
Witte vlekken invullen door absoluut niet-lineaire processen te versimpelen tot lineaire is niets anders dan een

goedkoop computertrucje waarvoor elke wetenschappelijke onderbouwing ontbreekt. Want op de grens van land en water gaat de overgang helemaal niet geleidelijk maar juist abrupt omdat allerlei plaatselijke fenomenen als temperatuur- en hoogteverschillen hun invloed doen gelden. Elke meteoroloog weet dat zijn expertise juist in zo'n gebied optimaal wordt getest.

SCHOKKEND

De conclusie van dit alles is nogal schokkend. Afhankelijk van de gribviewer en zijn uitsnede kan een kaart met ingetekende gribfiles zomaar voor 90% uit niet meteorologisch onderbouwde informatie bestaan. Terwijl de indruk wordt gewekt dat die kaart aan detail wint, is juist het tegenovergestelde het geval.

Feitelijk is dat nog maar een aspect van een veel complexer probleem. Want ongeacht of je gribviewer wel of niet een schijnoplossing aandraagt, in geen enkel geval vertelt hij je wat de werkelijke windcondities zijn die je onder de kust kunt verwachten. Gribfiles zijn dus niet het eindproduct dat hun digitale uitkomsten suggereert. Dat maakt ze echter niet minder waardevol, want het blijven belangrijke bouwstenen voor een betrouwbare eigen weersverwachting. Heel vaak, zoals op open zee en geen enkel land binnen 100 mijl, kunnen ze het hele bouwwerk dragen. In andere gevallen zul je zelf extra stenen en het cement moeten vinden. Meer daarover in een volgende aflevering... ②





De Fransen Benoît Lequin en Pierre-Yves Moreau zeilden in 2007 in ruim 11 dagen van Senegal naar de Carieb. Op zich niets bijzonders maar wel als je dat met een open catamaran doet. En nog opmerkelijker is het als je daarna niet concludeert dat het gekkenwerk was, maar een nog veel moeilijker traject uitkiest voor een volgend record. Voor de route over de Atlantische Oceaan terug naar thuishaven l'Orient viel de keuze





Prettig gestoord

New York - Bretagne met een open catamaran

voor de startplaats op New York. Voor het duo kon vertrekken, moest Benoit eerst nog even met Banque Populaire naar de overkant. Gelukkig duurde dat maar 4 dagen. Met hun eigen F20 cat waren de twee Fransen 18 dagen en bijna 19 uur onderweg. Dat de prestatie alle voorpagina's in Frankrijk haalde, komt vooral Benoit Lequin goed uit. Zijn volgende doel is om in 2012 aan de start van de Vendée Globe te komen. (2)



November 2009

- 31 okt-1 nov.* **Sailor meet sailor**, Colijnsplaat. www.wsvnb.nl
- 31 okt-1 nov.* **Ijsberen Race**, Bergse Voorplas Rotterdam, www.wv-aegir.nl
- 1 november* **Winterwedstrijd 2**, Enkhuizen, www.wv-almere.nl
- 1 november* **Ijspegel serie**, Scheveningen, www.ijspegel.com
- 2-7 november* **Slag in de Rondte**, 5-daagse. Wad. Platbodems www.lizier.net
- 7 november* **Goofies Winterserie**, Colijnsplaat, www.wsvnb.nl
- 7-8 november* **Waddenrace**, Platbodems. Waddenzee. www.waddenrace.nl
- 8 november* **Winterwedstrijd**, Markermeer, scherpe jachten. www.flevomare.nl
- 8 november* **Laser 6 Uren**, De Nieuwe Meer. www.wvdekoenen.nl
- 15 november* **Winterwedstrijd**, Braassem, www.braassemermeer.nl
- 15 november* **Winterwedstrijd 3**, Enkhuizen, www.wv-almere.nl
- 15 november* **Ijspegel serie**, Scheveningen, www.ijspegel.com
- 15 november* **Winterwedstrijd 2**, Hoorn, scherpe jachten. www.wsvhoorn.nl



- 22 november **Winterwedstrijd**, Markermeer, scherpe jachten.
www.flevomare.nl
- 22 november **Start ARC**, Las Palmas, www.worldcruising.com/arc
- 27-29 nov. **Berenburg Cup**, Langweerder Wielen, zeilschool
kampioenschappen. www.berenburgcup.nl
- 29 november **Coldhanded Cup**, Lelystad. www.coldhanded.com
- 29 november **Winterwedstrijd 4**, Enkhuizen, www.wv-almere.nl
- 29 november **Ijspegel serie**, Scheveningen, www.ijspegel.com
- 28-29 nov. **De Boterletter**, Kralingse Plas, www.rzv.nl

BEURZEN

- 6-8 november **Klassieke Schepenbeurs**, Enkhuizen.
www.klassieke-schepenbeurs.nl
- 7-8 november **Maritieme Lifestyle dagen**, Jachthaven de Batterij,
Willemstad. www.tiptopsailing.nl
- 17-19 nov. **METS vakbeurs**, Rai, Amsterdam. www.rai.nl
- 5-13 dec. **Salon Nautique**, Parijs, www.salonautiqueparis.com

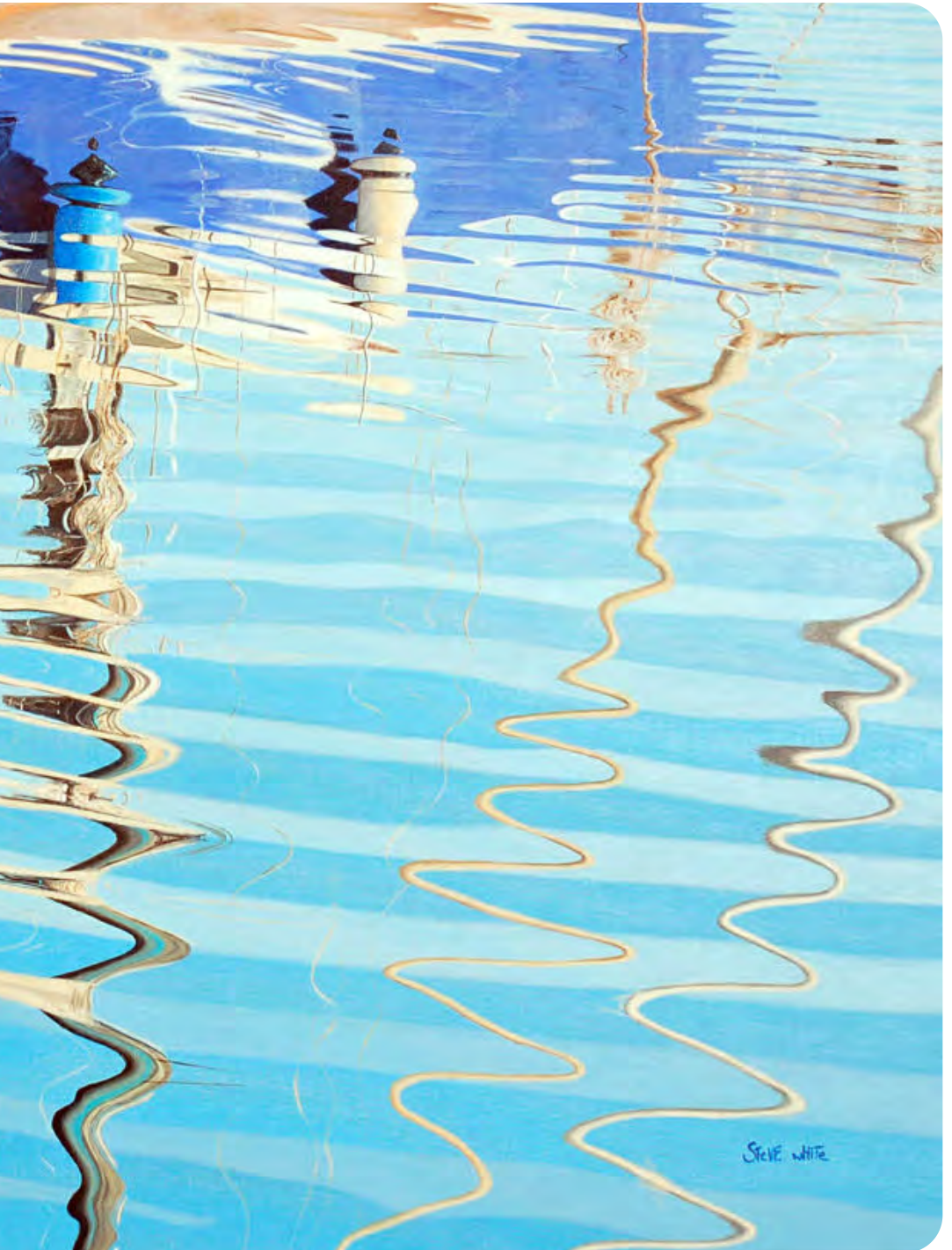
Evenement opgeven? Mail naar agenda@ziltmagazine.nl





Reflecties

Kunstschilder Steve White raakte tijdens een zeilvakantie in de Middellandse Zee geïnspireerd door de grillige weerspiegelingen in het water. Rechte masten kregen in de reflecties bijna abstracte vormen. Eenmaal thuis lieten deze beelden hem niet meer los. Het resulteerde in een reeks schilderijen van water met een weerkaatsing van boten, masten, steigers of grachtenpanden. De serie 'Reflections' groeit nog elke maand. Sommige schilderijen zijn ook te koop als grote print op canvas. www.stevewhite.nl



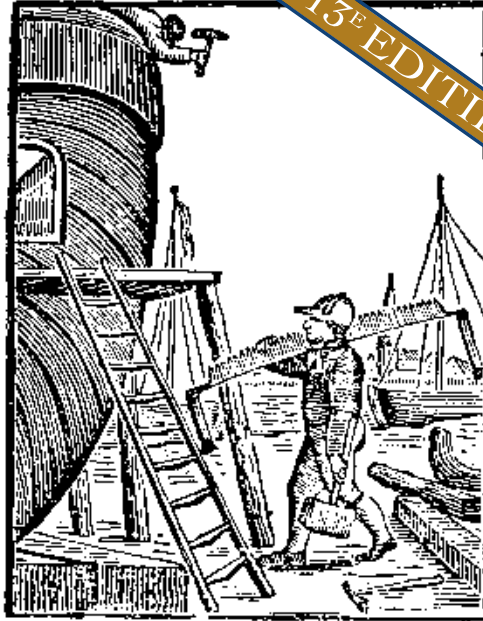
KLASSIEKE SCHEPEN

20

6, 7 EN 8 NOVEMBER

09

E
N
K
H
U
I
Z
E
N



E
N
K
H
U
I
Z
E
N

BEURS VOOR TRADITIONELE PLEZIER- EN BEROEPSVAART

ENKHUIZEN - DAGELIJKS VAN 10.00 TOT 18.00 UUR

WWW.KLASSIEKE-SCHEPEN.NL

Ondersteund
door:



Meteocursussen voor zeilers

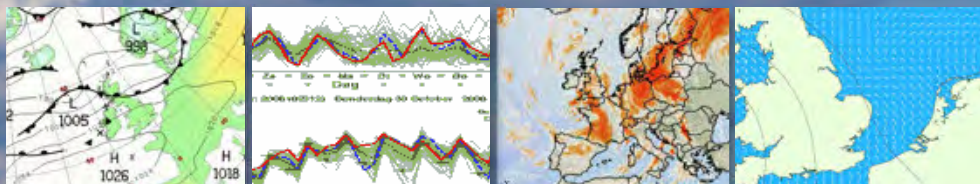
Weerkaarten interpreteren

Gribfiles gebruiken

Routing

Software en apparatuur aan boord

Deze winter organiseren Zilt magazine en Nimos Meteo Training weer een aantal weercursussen en workshops voor zeilers...



KLIK VOOR MEER INFORMATIE



Zilt
magazine voor zeilers

nimos
METEO TRAINING



De Rotterdamse Maashaven was opnieuw het decor van het Nederlands kampioenschap Teamzeilen voor clubs. Er werd gezeild in MaxFuns 25. Het evenement is in 2005 van de grond getild door de Stichting World Port Sail en wordt verzeild in MaxFuns 25. In een spannende Best of five finaleserie tussen de Braassem en de RZV bracht pas de vijfde wedstrijd de beslissing. Uiteindelijk besliste Braasem

Braassem Clubkampioen Teamzeilen



meer foto's



de slotrace en daarmee het kampioenschap in zijn voordeel. Om alle verenigingen in Nederland een eerlijke kans te geven worden er met ingang van komend jaar voorrondes georganiseerd op verschillende locaties in Nederland. De finale volgt dan op 16 en 17 oktober 2010 in Rotterdam. www.worldportsail.nl
Meer foto's van Laurens Morel vind je onder de knop...



Nieuwe TD, grotere kernploeg

Het Watersportverbond heeft Hans Bouscholte aangesteld als technisch directeur. De nieuwe gezagvoerder heeft als belangrijkste taak de topzeilers naar de Spelen van de 2012 te loodsen. De TD geeft leiding aan klassecoaches, momenteel zeven man.

De zeilbond breidt de kernploeg flink uit. Zo is de succesvolle matchraceploeg omarmd, bestaande uit Annemiek Bes, Renee Groeneveld, Mijke Lievens, Mandy Mulder en Brechtje van der Werf. Hun coach wordt Maurice Paardenkooper. Klaartje Zuiderbaan, die het team naar de zilveren medaille op het EK coachte, blijft de talenten begeleiden.

De 470-klasse telt vier teams: Lisa Westerhof/Lobke Berkhout en Margriet Fokkema en Marieke Jongens en Sven en Kalle Coster en Steven LeFevre/Steven Krol. Ze worden getraind door Jacco Koops, Dick Coster en Daniel Smith.

In de Laser Radiaal is Marit Bouwmeester kernploeglid, met Mark Littlejohn als coach. De Laser-mannen, Mark de Haas, Roelof Bouwmeester en Gijs Pelt, staan onder de hoede van voormalig bondscoach Jaap Zielhuis.

Dorian van Rijsselberge is voorlopig de enige kernploegsurfer. Aaron McIntosh is zijn coach.

Opvallende afwezige is Finn-crack Pieter Jan Postma. Hij besloot eerder dit jaar zijn eigen plan te trekken en bereidt zich zelfstandig voor op toernooien. Een aanpak die Tornado-zeiler Mitch Booth in de vorige olympiade ook hanteerde.

Foto: de matchracenvrouwen zijn na een sterk seizoen opgenomen in de kernploeg.





foto's: © Watersportverbond/Mick Anderson



Voorvechter van zeilen zonder opsmuk

'Eens zullen alle blijvertjes een Drascombe willen hebben; hun onverkoopbare comfortcontainers in horizonvervuilende marina's zullen worden verwerkt in kunstrippen tegen de zeespiegelrijzing. Less is more, alles komt goed.'

Was getekend: Hans - 'Smis' – Vandersmissen. Het is de slotzin van zijn betoog op de Drascombe-site. Het typeert de schrijver. Op 12 oktober overleed hij, nog maar 58 jaar oud, aan een hartaanval. Daarmee mist de zeilerij een markant figuur met een uitgesproken mening. Een voorvechter van het eerlijke zeilen zonder opsmuk. Sedert de jaren zeventig schreef hij daarover en snedig taalgebruik was zijn handelsmerk. Het woord *comfort-container* komt op zijn conto.

Zijn eigen Drascombe Longboat *Pride of the Fleet* stond dikwijls centraal in zijn verhalen. Motoren was hem een gruwel, liever nam hij de 'essenhouten jachtriempjes' ter hand om te roeien. Vandersmissen heeft tientallen boeken op zijn naam staan en was betrokken bij tal van activiteiten, zoals het Zeehistorisch Paviljoen op de Hiswa, de Dorestad en Radbout Raid en de stichting Natuurlijk Varen. We zullen Smis missen.



Zwaardjachten met karakter



NAZ
HARLINGEN

bouwers van de
Noordkaper 22-31

KLIK EN VERGROOT JE VAARGEBIED

wereldwijd

AANKOOPKEURINGEN

Presentaties
Expertise
Bouwbegeleiding
Boeken



Olav Cox

SHIPTRON

Marine Communication Specialists



KNRM

>Mensen redden Mensen>>>

Uw schenking helpt levens redden

Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij

BOMARINE
innovative sailing solutions

BRUNTONS
AUTOPROP

variabele spoed
is altijd goed!

DE MOOISTE ZEILFOTO'S
WWW.MORELSTUDIO.NL

studio

Morelstudio
Grafische vormgeving & fotografie

FLEXITEEK

Het meest overtuigende
alternatief voor echt teak

Land's End

Met uw eigen jacht in de zomervakantie naar het uiterste randje van Engeland
In 28 zomerdagen via de Solent, Dartmouth, Fowey, Falmouth naar Penzance
op Land's End, aan het randje van de oceaan.
Ontdek dé manier van avontuurlijk maar ook relaxed reizen met je eigen jacht.
Wie met OceanPeople meegaat heeft wat te vertellen.

Land's End Adventure Cruise 2010
www.oceanpeople.nl 0187-661060

OCEANPEOPLE

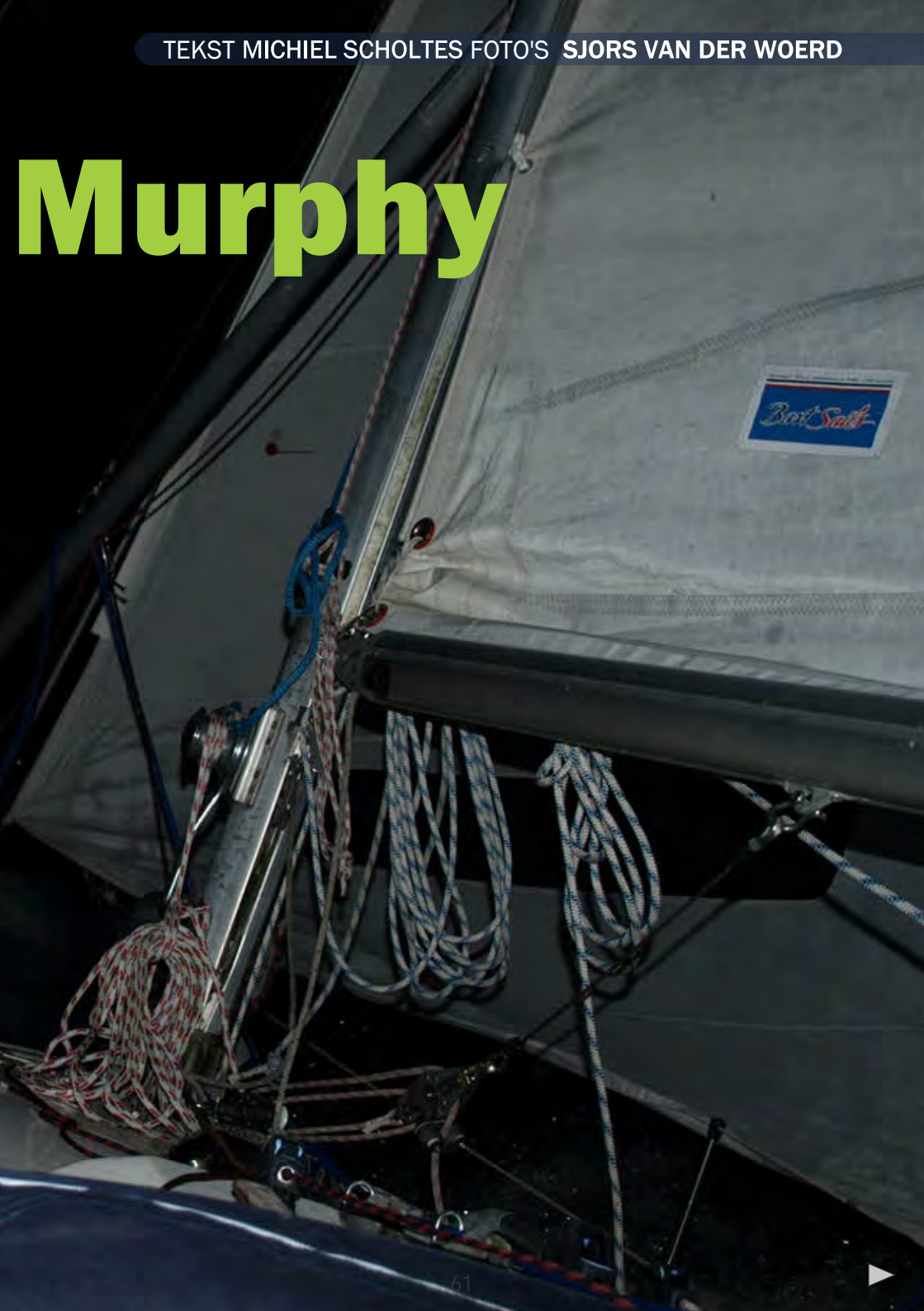
Solo van Vlissingen naar Amsterdam

Wedstrijdje met

Of hij een boot wilde terug zeilen, was de vraag. Een heuse delivery, van Vlissingen naar Amsterdam. Michiel Scholtes zei 'ja'. De kans om weer eens solo te zeilen. Maar: Murphy dreigt mee te gaan...



Murphy



Ik ben in de greep van een prettige opwinding. Straks alleen naar zee, met deze onbekende boot, Circle of Life, een Mariholm IF. Geen ander overleg dan met mezelf. Alle wind gebruiken of het teveel ontwijken en pareren? Kan ik het nog? Het is lang geleden dat ik op zee alleen zeilde. Zeilen in een wereld waar eenvoudige regels gelden van zelfbeschikking en een onverschillige natuur. Ik verlang naar die eenvoud.

VERLIJEREN IN DE BUITENHAVEN

Een ronkend buitenboordmotortje duwt ons naar de zee-sluis. Even later liggen we in de Buitenhaven, net voorbij de veercatsteiger. Bij de mast sjoer ik het zeil omhoog, sleetje voor sleetje in het mastprofiel. De boot blijft halve wind liggen en verlijert zoetjes naar lagerwal. Het lummelbeslag met halstalie wil met geen geweld omhoog. Zo krijg ik nooit spanning op het voorlijk. Dit is klote! Oeps, even afvallen voor die uitvarende sleepboot... weer sjoeren... De lummel geeft geen krimp. Nu is de lagerwal wel erg dichtbij. Naar het achterdekje, gas geven, het motortje pruttelt onwillig... onder water schijnen de vrolijke kleuren van een plastic zak. Murphy kijkt grijnzend over mijn schouder mee...

Een oranje RIB van de Reddingsbrigade Vlissingen met twee man in overlevingspakken vaart langs.

“Moeilijkheden?”

“Nog niet, maar als jullie me naar die palen kunnen slepen, lig ik niet in de weg bij het optuigen.”

Harry en Jimmy: aardige jongens.



JERRYCANS EN BESTEK

Uren te laat voor het tij heb ik alles op orde. Buiten de pieren van de Buitenhaven legt *Circle* zich op een oor. Van bakboord nadert een zeeschip. Overstag voor zijn koerslijn. *Circle* valt vol over stuurboord. Een paar doffe bonzen en oorverdovend geraas. Twee waterjerrycans schuiven over de vloer tussen de inhoud van de besteklade die door een opengevallen kastdeurtje is gelanceerd. 2-0 voor Murphy. Geen tijd om er nu iets aan te doen. Het restje eb trekt ons langs de kop van de Koopmanshaven naar de stadsmuur. Overstag. Klapperende zeilen, gekletter van overgaand bestek, bons-bons. We deinen achter het zeeschip langs. Ik vier de grootschoot, ga naar binnen, klem een jerrycan onder de treeplank, neem de tweede mee naar buiten en stop die in de bakboord bakskist. 2-1. Buiten blijkt *Circle* met een gevierde grootschoot redelijk koersvast, dat geeft me tijd. Overstag. In Vlissingen denken ze dat er een glasbak wordt gelegegd. Nu een lange slag naar de Sardijngeul. Opnieuw glip ik naar binnen, graai bestek bijeen en berg het met la en al in een kastje dat wel dicht blijft. Sportieve wedstrijd: 2-2.

GAMEN VOOR GEVORDERDEN...

Circle kruist in de laatste zonnestrallen door de Sardijngeul, scheert langs de koppen van de golfbrekers. Dan naar de branding op het Bankje van Zoutelande tot het sissen harder klinkt dan het kloppen van mijn hart.

We deinen
achter
het zeeschip
langs...



Een ernstig spel tussen een dozijn blinde reuzen en een slim bootje

Water springt er schuimend op alsof het de bodem niet verdraagt. Wildernis.

In het oosten knippert het waarschuwingslicht op de verkeerstoren van Vlissingen: 'scheepvaart door de Sardijngeul'. Je hebt hier niet alleen met de natuur wat te stellen. Daar komen ze, eerst twee, dan drie. Ook van zee komen schepen. Ik schat afstanden en slagen. Terwijl de nacht valt, de zee afvlakt en de wind inzakt, begint een ernstig spel tussen een dozijn blinde reuzen en een slim bootje. Ik stuur *Circle* tussen hun rompen, ontwijk boegen, draai bij, ga rond en knijp mijn neus dicht in hun uitgebraakte rook. *Gamen* voor gevorderden... Dan is het Oostgat leeg.

Tevreden hang ik op de vloed bij een blinde groene ton. Ergens op een radarpost schudt een waarnemer zijn hoofd.

MURPHY OP ACHTERSTAND

Als we op de vloed niks meer winnen, kruipen we boven de ondiepte tussen Oostgat en Deurloo waar de stroom vertraagt. Zal ik ankeren? Ach, het zeilt... Murphy staat inmiddels op achterstand.

Om middernacht zijn Noorderhoofd en Westkapelle eindelijk in lijn. Zes uur gekruist. Achter ons lopen schepen naar het Steendiep. Voor ons, boven de Rassen, is de wereld zwart. In die duisternis kan ik eindelijk van het roer, een mok koffie maken op het spiritusstel. Met een lijntje op de helmstok knikkebolt *Circle* min of meer noord. In de kajuit ga ik na hoe ik me voel... Blij en sterk.

LANGS DE MAASMOND

Een nacht van blaktes en regen. Soms is zelfs dit lichte scheepje niet lopend te houden. Dan weer waait het aarzelend uit het westen en hoop ik hartstochtelijk op meer. Mijn goede stemming vervalt tot taai willen.

Tegen de ochtend pinkelen de westkardinalen van de Tweede Maasvlakte aan stuurboord. Weer te laat, de stroom draait tegen en kruipend moet je niet voor de Maasmond langs. Met tegenzin kantel ik de motor neer en eenmaal op gang schiet het redelijk op: ruim 4 knoop.

Links een processie van stoomlichten en groene ogen, rechts de lichtzee van Europoort, linksachter tientallen ankerlichten van schepen op de ankerplaats. Ik draai de motor in dobberstand en meld me: “Maasmond, dit is zeiljacht *Circle*...”

Het antwoord van Maasmond is nauwelijks verstaanbaar, het speakertje in de hoorn is stuk:

“Stand by... kanaal... uit...”

Murphy? Dan maar geen begeleiding, zelf doen.



SCHATTEN, PEILEN, EEN GAT KIEZEN

Vol open die gashendel, goed kijken, schatten, peilen, een gat kiezen en zo nodig voorstrooms terug. Daar nog een grote, die gaat voorlangs... en dan nog een knots ... Ik sla

Murphy is definitief
verslagen. Met een
klinkende score.

een bocht als een brommer... pats, pats op zijn hekgolf! Waar is de volgende? Vol ongeloof staar ik naar zee. Leeg. Geen boordlicht te zien. Iemand heeft het verkeer stilgezet. En het motortje houdt vol,

4.4 knoop. Nog steeds geen schip. We gaan door de lichtenlijn. De groene MN1 komt in zicht. De Indusbank N. Ineens loopt het achter ons weer vol schepen: binnenlopers, uitvaarders, een onafgebroken rij. Maar niets nadert ons. *Circle* vindt dat het past bij deze tocht.

Ik vind het een wonder.

DOT VAN EEN ZEEBOOT

Schemerlicht breekt aarzelend door de wolken. Vlaagjes trekken donkere strepen. Ik sjoer de motor uit het water en draai mijn Marieholm bij. Eieren bakken, kaas smelten op brood en soep warmen voor straks. Koffie tegen de slaap. Dan voort op een aantrekkende wind die de boot tegen zijn rompsnelheid drukt. Regelmatig wil *Circle* vleugels uitslaan en vliegen. Ze surft mee op kammen alsof ze plat en breed is. Dwars door het ankergebied voor Scheveningen waar een dozijn zeeschepen wacht op betere tijden. *Circle* vaart droog. Ik stuur haar met een hand. Wat een dot van een zeeboot!

REVEN

Tien mijl voor IJmuiden denk ik voor het eerst aan reven. Twee mijl verder weet ik dat het moet. Voor de pieren loopt de noordgaande stroom nu op zijn hardst, dan zeil ik er liever niet op haren en snaren.

Lijn op de helmstok. Aangeklikt naar de mast... De smeereep laat zich doorzetten, maar zit niet ver genoeg naar achteren op de giek, het zeil blijft een broodzak. Geërgerd terug naar de kuip. Een halve steek op de grootschoot. Hangend over de giek de smeereep uitscheren, onderlijk doorzetten, een steekbout improviseren, reefkous op de giek sjoorren. Na een kwartiertje zit het rif op zijn plaats.

VEILIG GELAND

De verandering is onthutsend. De boot is gekortwiekt en getemd. Zo zeilen we beheerst door de sissende krullers voor IJmuiden. Door de stuivende chaos tussen de meetpaal en de Zuidpier.

Door de stervende deining tot in de beschutting van de Haringhaven waar de motor de zeilen aflost en ons naar de sluizen duwt. Murphy is definitief verslagen. Met een klinkende score.

Op het Noordzeekanaal zoeken mijn indrukken een plaats. *Circle* is veilig geland. Ervaring en geluk wogen zwaarder dan fouten en gevaar. Waarom doe ik dit graag? Waarom solo? Omdat ik het kan. Omdat ik het te lang niet had gedaan. Ik heb iets wezenlijks hersteld. ☹️





Dual band zichtbaarheid

Actieve radarreflectors voor de watersport werkten tot voor kort alleen op de x-band. Alle schepen van meer dan 3000 ton zijn bij wet verplicht om beide radartypen (X-band en S-band) te voeren. Op open zee schijnt op de brug van grote schepen echter bij voorkeur de S-band te worden gebruikt, omdat deze minder storing geeft in zwaar weer of in regenachtige condities. De nieuwe Sea-me Dual Band reageert op radarpulsen op zowel de X- als de S-band. In de standby modus wacht de Sea-me op een radarsignaal. Wanneer een signaal wordt ontvangen reageert de Sea-me en zendt het radarsignaal versterkt terug. Als er geen verdere signalen worden ontvangen, schakelt het apparaat terug naar de standby modus. Het maximale bereik van de Sea-me is 30 zeemijl, afhankelijk van de plaatsing van de antenne. Voor € 898 heb je met deze actieve reflector geen zorgen meer of die Griekse tankerkapitein in de mist wel op de juiste band zit. www.robwink.nl

Watersport in Willemstad

Op 7 en 8 november a.s. organiseren alle nautische bedrijven in Willemstad de Maritieme Lifestyle dagen. Het doel is om zoveel mogelijk mensen te laten zien wat Willemstad te bieden heeft op het gebied van de watersport. Alle deelnemende bedrijven zijn gevestigd in het project Havenfront aan jachthaven de Batterij. Bezoekers kunnen van 11.00 tot 17.00 uur nieuwe en gebruikte schepen bezichtigen, zich laten informeren over zeilles, jachtverhuur, zeilvakanties en de nieuwste watersportartikelen. Bij de demonstraties van de zeilschool kunnen mensen mee het water op. www.tiptopsailing.nl



Eerste Contest 57CS in aanbouw

Tijdens de afgelopen natte Hiswa trokken de strakke lijnen van de 62 voeter uit Medenblik veel aandacht. De moderne boot geeft duidelijk de richting aan waar de werf met de nieuwe modellen naartoe wil.

Dat resulteerde in veel belangstelling voor de nu in aanbouw zijnde Contest 57CS, het nieuwste ontwerp in de Contest-reeks. De 57-voeter zal



op de Hiswa te water 2010 zijn première beleven. De romp en het flush dek zijn inmiddels gebouwd en het lichte en ruime interieur moet eind komende zomer klaar zijn. De 57CS is ontworpen door Georg Nissen, het interieurconcept is van de hand van Birgit Schnaase. Het ontwerp van de nieuwe Contest is erop gericht dat twee opvarenden het schip vanuit de kuip makkelijk kunnen zeilen.

Wie niet wachten kan tot volgende zomer, kan ook op Boot Düsseldorf terecht. De werf toont daar de Contest 50 CS, een kleinere versie van de nieuwe 57 voeter, aan het publiek. www.contestyachts.com







Met Tooluka naar Groenland

Nadat *Tooluka* vele jaren een vaste verschijning was in de wateren rond Antarctica en Kaap Hoorn heeft Eef Willems nu haar vizier gericht op Groenland.

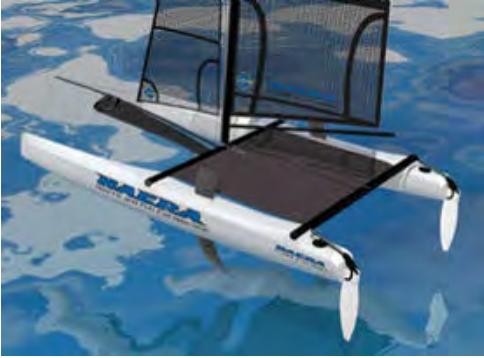
Het mooie weer, 24 uur daglicht, de overweldigende hoeveelheden ijs, de gastvrije bevolking met haar rijke geschiedenis en de eindeloze wandelmogelijkheden maken Groenland tot een geweldig gebied om te verkennen, vindt Eef.

Tussen juni en september 2010 biedt zij verschillende reizen aan. Ook is het mogelijk als opstapper de oversteken van Nederland naar Groenland of terug mee te maken. In overleg is de *Tooluka* ook beschikbaar voor reizen naar andere gebieden op hoge noordelijke breedte.

Wil je meer informatie of op de hoogte blijven van Eef's plannen en dialezingen kijk dan op: www.tooluka.nl of stuur een mail naar: info@tooluka.nl



Groter, breder, sneller



Catamaranbouwer Nacra heeft een nieuw vlaggenschip: de F20 Carbon. Peter Vink, hoofd Research & Development, is trots op het resultaat van zijn team: 'De cat is groter, breder en sneller dan welke boot ook in zijn segment. Deze catamaran is ook prima te zeilen door de plaatse-lijke clubracer.' Diverse onderde-

len van de succesvolle F18 Infusion worden ook gebruikt op de nieuwe F20 Carbon, zoals het roersysteem, het mast profiel en de beams. Morelli & Melvin tekenden de rompen, voor de zwaarden is catamaran-goeroe Niels Bunkenburg verantwoordelijk en de de zeilen zijn van Performance Sails. Aan de eerste F20 Carbon ging een 18 maanden durend testprogramma vooraf. De eerste boten zullen begin 2010 geleverd kunnen worden. De verwachte advies verkoopprijs is € 23.500. www.nacraeurope.com

Oproep voor vrouwenteam

Alexandra Peek zeilde vorig jaar mee met de Heineken Regatta op Sint Maarten. Ze heeft de smaak te pakken en wil dit jaar aan deze Caribische regatta meedoen met een *ladies-team*. Een deel van het team is ingevuld, maar ze is nog op zoek naar een paar leuke, gezellige en serieuze zeilsters om de bemanning compleet te maken. Meiden (14+) die zin hebben in een zonnige eerste week in maart 2010 kunnen een mailtje sturen naar alexandra_peek@hotmail.com



36 voet speedboat

In het persbericht bij de introductie van hun nieuwste model is J-boats niet bescheiden. De J/111 is *'designed to be the best performing, easiest-to-sail boat of its size on the market.'* De boot is bedoeld voor dagzeilen, racen en af en toe een weekend-cruise. Duidelijk is dat bij deze 36 voeter snelheid voorop staat. In Nederland moeten we er misschien nog even



aan wennen om een boot van ruim 11 meter een dagzeiler te noemen, maar Amerikanen hebben daar blijkbaar geen moeite mee. De eerste tekeningen van dit sportieve model zien er veelbelovend uit. Meer dan twee zeilers zijn er volgens de ontwerpers niet nodig om alles uit deze *sportboat* te halen, hoewel de grote kuip makkelijk plaats biedt aan een bemanning van zes. J-baas Jeff Johnstone vat het krachtig samen: *'The J/111 is all about more speed, fewer crew and more fun.'*

Prijzen van deze snelle zeiler zijn nog niet bekend.

www.jboats.nl



Leidraad voor huurders

De Dominicus *Chartergids wereldwijd* kan veel vragen beantwoorden die opkomen bij het voorbereiden van een vaarvakantie op een huurboot. Samensteller Ben Brunet de Rochebrune geeft van alle populaire zeilgebieden in Nederland en daarbuiten de weer- en waterkarakteristieken. Ieder chartergebied stelt specifieke eisen aan schip en bemanning. Ook is de belangrijkste informatie opgenomen over de samenstelling van de verhuurvloten, inclusief een volledige lijst van nautische gidsen voor het betreffende vaargebied, en wordt het exploiteren van een charterjacht kritisch tegen het licht gehouden.



Een uitvoerige opsomming van tips en trucs moet de chartergast behoeden voor verrassingen. *Chartergids wereldwijd* Uitgeverij Dominicus - ISBN 978 90 257 4552 3 - prijs € 18,95

13e Beurs Klassieke Schepen



De dertiende Beurs Klassieke Schepen is op 6,7 en 8 november in Enkhuizen. Het thema is: klassieke schepen naar de toekomst. Er is aandacht voor opleidingen, kennisoverdracht, organisaties, varen en ambachten voor en door jongeren. Meer dan honderd schepen zijn te zien en te koop op de beurs en in de haven. Openingstijden: van 10-18 uur. De beurs is naast het

NS-station Enkhuizen op de Gependam. Kom je met de auto, volg dan de borden naar de gratis parkeerplaats. Toegangspreis 10 euro. Jongeren tot 23 jaar 3,50 euro. www.klassieke-schepen.nl

Strakke Salona

De Salona 44 is de nieuwe grote zus van de 34, 37 en 42.

Dubbele stuurwielen, flush dekluisen, onderdeks grootschootsysteem, verzonken grootschootoverloop en onderdekse rolinstallatie maken de Salona 44 tot een moderne verschijning op het water. De bouw van romp en dek in vacuüm-injectie epoxy vinylester met E-glass rovings en airex schuim als sandwich materiaal moet een lichte en sterke romp opleveren. De boot is ook uitgerust met het beproefde RVS frame als basis van de constructie. Volgens importeur Bach Yachting zal de Salona door zijn zeilplan in combinatie met de hoge stabiliteit competitief zijn in zowel IRC als ORC regatta's.



Lengte o.a. : 13,50 m
Diepgang : 2,10 m
Zeiloppervl. : 118.7m²
Prijs : € 256.000

Breedte : 4,19 m
Gewicht : 9.000 kg
Ontwerper: J&J Design
www.salonayachts.nl



'Een jaar ouder geworden'

Rob Rosen Jacobson
volbrengt Transat 650

Zondag 25 oktober finishte Robert Rosen Jacobson in het Braziliaanse Bahia. Na 22 dagen, 2 uur, 34 minuten en 45 seconden kwam hij als 22e in de Serie-klasse over de lijn. Waarmee hij op de 17e plaats in het eindklassement eindigde. De Fransman Thomas Ruyant won het overallklassement van de Proto's. Francisco Lobato uit Portugal werd winnaar van de Serieboten.



video





foto: © Pierrick Garenne/Transat 650





foto: © Pierrick Garenne/Transat 650

Doel bereikt

Rosen Jacobson kwam vermoeid maar voldaan aan in Bahia, ruim drie weken na de start van de tweede etappe op Madeira. De 3100 mijl dwars door de Doldrums was hem zichtbaar niet in de koude kle-



foto: © Pierrick Garenne/Transat 650

ren gaan zitten. “In deze race ben ik een jaar ouder geworden,” vatte hij zijn Mini-avontuur kernachtig samen. Niettemin heeft hij zijn doel dubbel en dwars bereikt. De Transat uitvaren is hem gelukt en voor de race schatte hij in dat hij bij de eerste helft van het deelnemersveld kon eindigen. Ook dat is hem gelukt. Zijn goede klassering in het eindklassement dankt hij vooral aan de spectaculaire 10e plek in de eerste etappe. Rosen Jacobson is de vijfde Nederlander die de Transat 650 volbrengt. Na Sander Bakker, Jelmer Bouw, Koen van Es en Lucas Schröder.

Zoekactie

Op de valreep was het Braziliaanse Bahia in rep en roer. De organisatie van de Transat 650 zette een zoekactie op touw naar de Fransman Alexandre Scrizzi. Die was niet naar de finish gezeild, maar bleef zuidwaarts varen. Een verkenningsvliegtuig lokaliseerde de boot, maar zag geen teken van leven. Later vond een Braziliaans marineschip de zeiler, die in goede gezondheid verkeerde. Zijn gps had het bevestigd en de Scrizzi verkeerde in de veronderstelling dat hij 400 mijl noordelijker zat... Onder begeleiding voer de Fransman naar Bahia. (Z)





foto: © bemanning Drammer



Cook's Bay, Moorea

Op het moment dat wij bezig zijn met anti-vries en winterstalling komen dit soort foto's op de redactie hard aan. Emmy en Hans Huis in 't Veld stuurden deze plaat van hun *Drammer*, voor anker in Cook's Bay, Frans Polynesië. Emmy: "Het is hier rustiger dan de populaire Opunohu baai. Bij het opkomen van de zon is de weelderige begroeiing op de grillige hellingen prachtig belicht. Ananasplantages, palmen en bananen zorgen voor vele schakeringen groen."



Parttime de wereld rond

Emmy en Hans Huis in 't Veld verdelen hun tijd over verblijf op hun Contest 50CS en hun huis in Nederland. Hans gaat terug naar het begin van hun reis: "In de zomervakantie van 2007 voeren we de *Drammer* in drie weken naar Lanzarote. Tijdens een lange kerstvakantie zeilden we naar Martinique. In april 2008 stopten we met fulltime werken en bezochten we 20 eilanden in de Carieb."



Emmy en Hans lieten de boot voor het hurricane-seizoen achter in Trinidad en vlogen weer voor drie maanden naar Nederland, voor ze doorzeilden naar Panama. Voor de kanaalpassage boekten ze nog een retour Schiphol. Begin januari zeilden ze naar de indrukwekkende Galapagos eilanden en weer terug naar Ecuador, waar de boot vijf weken op de kant ging voor het volgende bezoek aan Nederland.

In april maakten ze met *Drammer* de 3700 mijl lange oversteek van de Pacific naar Tahiti. Hans: "De eilanden van Frans Polynesië vormen een geweldig zeilgebied, maar in verband met het cycloonseizoen in de zuidwest Pacific moet je tussen november en april wel een veilige plek vinden."

De parttime zeilers vlogen onlangs weer de halve aardbol rond en zijn nu op hun thuisbasis. Emmy: "Het voordeel om het zo te doen, is dat we contact houden met kinderen, kleinkinderen en vrienden. Bovendien kan Hans nog parttime klussen doen in Nederland. We pakken zo de goede vaarseizoenen en genieten volop van het varen en de vele mooie eilanden. We laten de boot steeds achter in een bewaakte marina. In Tahiti verwachtten we van januari tot maart een hoge vochtigheid. Daarom hebben we 25 vochtvreterers neergezet. Bij terugkomst is de boot meestal weer snel vaarklaar. Deze manier van varen bevalt ons prima. De helft van de tijd aan boord en de helft in Nederland. We genieten van beide en zetten allebei de knop makkelijk om." 🗨

Zilte Wereldkaart

Ankerplaats voor thuisblijvers, dromers en zeilers onderweg.

Door internet lijken zeilers onderweg nooit meer ver van huis. Via een website laten veel vertrekkers ons meegenieten van hun reis. De krakerige collect call waarin 20 jaar geleden eens per maand het thuisfront gerust werd gesteld heeft plaats gemaakt voor dagelijkse updates van online logboeken. Van baai naar baai varen we met de zeilers mee.

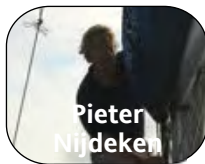


Op www.ziltewereld.nl volgen we op dit moment maar liefst 140 boten. De wereldkaart met posities van Nederlandse en Belgische langeafstandszeilers laat in een oogopslag zien waar onze landgenoten voor anker liggen. Met een muisklik ga je door naar de website van de vertrekkers om de laatste logboekbijdragen 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 

De inhoud van *Zilt* Magazine mag op geen enkele wijze worden overgenomen zonder schriftelijke toestemming van de makers. Bij overtreding geldt het tarief dat daarvoor door de Nederlandse Vereniging van Journalisten is vastgesteld.

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