



foto: © Gilles Martin-Raget/BMW Oracle

Retour Azoren, het antwoord van de oceaan - Meteo: het dialect van de wind - Door de ogen van: Zeeman 41 - Oefening Plons, 6 zeilers, 1 reddingvlot - Bevrijd zeilgevoel - Veel prachtfoto's!



in deze Zilt...



- 4** **Bureaublad** - Downloadfoto voor je scherm.
- 6** **Reflectie** - Bespiegeling van de Zilt-bemanning.
- 8** **Antwoord van de oceaan** -
Retourtje Azoren vervult een droom.
- 24** **Boot tegen Boot** -
Tactische strijd in Arabische wateren.
- 26** **Door de ogen van** -
Aan het roer van de Zeeman 41.
- 36** **Hangzeiler** - Sleurend naar de finish...
- 38** **In de Wind** - De zeilwereld belicht.
- 46** **Bevrijd zeilgevoel** -
Uit het logboek van een zeelinstructeur.
- 50** **Samen voelt minder alleen** -
ARC-zeilers steken massaal over...



- 
- 52** **‘Meer competitie’** -
Over commerciële zeilploegen.
- 56** **Het dialect van de wind** - Meteo: over spraakverwarring en windverwachting.
- 64** **Agenda**
- 66** **Een race, een vulkaan en tweets** -
Impressie van de Middellandse Zee Race..
- 70** **Zilte Spullen** - Nieuws van de handel.
- 76** **Solerende Solo** - Verradelijke vlagen...
- 80** **Oefening Plons** - Zes zeilers, 1 vlot.
- 90** **Zilte Wereld** - Over verwegzeilen.

*Voorpagina:
een stemmige zilte zeilsfeer vastgelegd door
Gilles Martin-Raget van BMW Oracle.*

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





BUREAUBLAD

Het is een windstille dag als Hans Rassing eind deze zomer van Volendam naar Terschelling zeilt. Als de voorspelde onweersbui dichterbij komt, pakt Hans niet alleen zijn zeilpak maar ook zijn camera. Als je op de downloadknop klikt kun je deze sfeervolle plaat de zilte achtergrond van je computerscherm maken.





Stuurlui

In deze editie staat een filmpje dat *Zilt* niet nodig had om nu al een internethit te zijn. Wat je er op ziet is een Pools jacht dat tijdens de eerste najaarsstorm van dit jaar besluit om een piepklein haventje op Bornholm aan te lopen. Wat de schipper beweegt weten we niet, het waait zo te zien minimaal 35 knopen, de kust is overduidelijk lagerwal, er liggen overal rotsen en de haveningang is hooguit 15 meter breed.

De beslissing om desondanks naar binnen te willen, levert bloedstollende beelden op. Geheel toevallig en zonder dat de inspanningen van de bemanning daar ook maar iets aan bijdragen, overleeft iedereen op wonderlijke wijze de, wat wij op pagina 43 'Kamikaze Actie' noemen. Dat die titel tegelijkertijd een kwalificatie is, bestrijden we allerminst. Want, zo denken wij, meer wetten van goed zeemanschap geweld aan doen dan hier gebeurt, is toch nauwelijks niet mogelijk. Met zulke hoge golven op je kont, is mikken op een kleine haveningang immers niets anders dan pijltjes gooien op een dartbord. Natuurlijk, je kunt de roos raken, maar zolang je niet Raymond van Barneveld heet, is de kans daarop niet bijzonder groot.





Het doet denken aan de zelfoverschatting waarmee toeristen op gymschoenen bergen willen beklimmen, sommigen ongetraind een marathon lopen of zorgeloos de zwarte piste nemen. Alsof het verschil tussen werkelijkheid en computergame is verdwenen en er altijd een replay-knop onder handbereik is, als 'game over' onverwacht begint te knippen.

Wonderlijk genoeg is lang niet iedereen op het wereldwijde web het met ons eens. Op verschillende plekken woeden boeiende discussies waarbij, zoals op digitale forums gebruikelijk, elk zicht op de deskundigheid van de deelnemers ontbreekt. Zo kan het gebeuren dat een verrassend grote groep zelfverklaarde zeevaarders de gelukkige afloop toeschrijft aan groot nautische inzicht, berekende koelbloedigheid en meesterlijke stuurmanskunst. Meninge n waarvoor je vroeger hooguit kort voor sluitingstijd aan de bar gehoor kon vinden. Toch jammer dat het internet geen bel voor 'de hoogste tijd' heeft.

de Zilt bemanning



FOTO'S: BEMANNING GLATISANT - TEKST MARC DE ROOIJ



ANTWOORD van de OCEAAN

heen en weer naar de Azoren

'Nu kunnen we niet meer terug!' schiet het door mij heen als we Brest achter ons hebben gelaten. We zijn op de oceaan, hebben 6 Beaufort in de rug, en knallen met een rotgang naar de Azoren. De golven zijn indrukwekkend, maar of dit nou het oceaangevoel is dat ik zoek... "Is dit je droom?" vraagt Huibert. Aarzelend zeg ik "Jaah", maar eigenlijk heb ik geen idee. Het plan is: deze zomer naar de Azoren en terug in drie maanden. Een maand om er te komen, een maand om met het gezin de eilanden te verkennen, en een maand terug. Een reis die het gat vult tussen een zeilvakantie en een rondje Atlantic. Ik heb enthousiastelingen gevonden die meevaren op de heen- en terugreis, en mijn gezin vliegt in op Horta. .



Niet
langer
alleen
maar
dromen...

De kiem voor deze reis is al lang geleden gelegd toen mijn opa mij het boek gaf van rond-de-wereldzeiler Herman Jansen. De titel daarvan '*De horizon zeilde mee, dag na dag*' zegt eigenlijk al genoeg. Sindsdien heb ik gedroomd van het zeilen op de oceaan: het ritme van de eeuwige deining, de volkomen leegte, en de kunst van je schikken naar wind en golven... "Naar de Azoren zeilen" wordt vervolgens mijn

standaard antwoord als mensen vragen naar mijn ultieme wens. De Azoren liggen op redelijke afstand, echt in de oceaan, en zijn qua geschiedenis en variatie heel interessant om er rond te varen.

Drie jaar geleden werden verschillende mensen in mijn omgeving ernstig ziek en overleden. Ik beseftte dat je dingen moet doen in plaats van blijven dromen.

Toen ik me dat écht had gerealiseerd, bleek het veel makkelijker te plannen thuis en op het werk dan ik vooraf had gedacht (en gevreesd). Waarmee het weer op mijzelf aankwam. Een drempel: ga ik dit doen? Durf ik het aan?

Het antwoord was 'ja'; de boot was klaar, het verlof was geregeld, we gaan!

VUURPROEF EN WEERVENSTER

Paul en John zijn bemanning voor het eerste traject van IJmuiden naar Brest. Het is meteen een vuurproef: de eerste nacht krijgen we 7 Beaufort op de kop. We zitten in een zoute wasmachine. Daarna klaart het gelukkig op en kunnen we lekker zeilen. De *Glatisant*, een Woods Sagitta catamaran, loopt als een trein: na precies 99 uur leggen we aan in Brest. In Brest wisselt de bemanning en komt Huibert aan boord. We doen de laatste klussen aan de boot en kopen verse waren voor twee weken. De weerkaarten geven een ideaal beeld: een langgerekt laag ligt boven de Golf van Biskaje en het Iberisch schiereiland, terwijl een



LEGE OCEAAN?

We zien regelmatig grote schepen en twee keer zelfs een zeiljacht. De grote schepen roep ik bijna allemaal op, maar slechts weinigen reageren. En niet één heeft ons op de radar gezien. *“I’d have to adjust the radar. But I have you visual now!”* Het geeft weinig vertrouwen. De *Maersk Nottingham* reageert pas wanneer hij zo dichtbij is dat we ‘m bij de naam kunnen noemen, omdat we die op de boeg kunnen lezen. Waarom heb ik eigenlijk een handmarifoon in de grabbag gedaan? Schepen horen ons niet, zien ons niet, maar varen ons wel dicht voorbij. Eén keer kruisen twee grote schepen zelfs vlak achter ons. Daardoor ‘voelt’ de oceaan niet meer leeg, hoewel we gemiddeld maar één schip per dag zien.





hoog zich op de oceaan heeft genesteld. Daartussen lopen de isobaren in een rechte lijn tussen Brest en de Azoren. Ruime wind 5-7 Bft is de verwachting!

Op woensdag 9 juni maken we los. De eerste middag is het nog licht weer, maar langzaam neemt de wind toe en bouwt de zee op. We bekijken wat er gebeurt en vragen ons af wat ons te wachten staat. Hoe hoog worden die golven eigenlijk? Hoe zal de boot zich gedragen? Het maakt me knap onzeker, vooral omdat ik in het volle besef ben dat je er hier he-le-maal alleen voor staat. Ik slaap wel als ik van wacht ben, maar met de repeater met windsnelheid en bootsnelheid naast mijn kussen, en bij het minste geluid of vreemde beweging sta ik klaarwakker naast mijn bed. 'Is er wat?'

SNELHEIDSRECORD

De eerste nacht hebben we 25 knopen wind in de vlaggen en surfen we de golven af. De snelheid ligt tussen de 10 tot 15 knoop, met een maximum van 16,5. We reven verder en verder, niet eens vanwege de wind, maar vooral vanwege de bloedsnelheden die we in de surf halen (14,1 knoop was tot dan toe mijn record). De tweede nacht gaat het nog iets

harder, met 7 Bft. In een lange surf tikt het log 17,1 aan. We zeilen een aantal uur met alleen een gereefde fok, zonder dat het iets lijkt te veranderen aan de snelheid. Dagresultaat 180 mijl!

Angstwekkend
en tegelijk
heel soepel...

Het is angstwekkend, en tegelijk loopt het toch allemaal heel soepel. We draaien onze wachten, koken lekkere dingen, en verbazen ons over alles wat we zien. De boot lijkt alles goed te kunnen hebben, dus na een paar dagen



Het aantal walvissen is verbazingwekkend groot, en hetzelfde geldt voor de hoeveelheid afval. Het strookje water dat we goed kunnen zien rond de boot is grofweg 10 meter breed. De rest blijft verborgen achter grotere en kleinere golven. Maar in dat smalle lint zien we een plastic emmer, een restant vistuig, een dekzeil, een fles, een beker, nog een emmer, een grote houten plaat, een vierkant stuk blauw plastic, nog meer vistuig... In een boek over walvissen lezen we zelfs dat er blikjes zijn aangetroffen in de magen van potvissen. Gelooft men nog serieus in kabouters? Want niemand anders ruimt hier de troep op!





maken we ons niet meer zo druk wanneer we er weer eens met 15 knoop vandoor spuiten.

De wachten hebben een vervreemdend effect op het tijdsbesef. Vier uur op, vier uur af, dag na dag; het wordt een toestand tussen waken en slapen en we hebben het logboek nodig om te bedenken wat er wanneer gebeurde. Het gaat zo snel dat we besluiten om Santa Maria, het meest oostelijke eiland, aan te lopen. Na 7 dagen en 7 uur maken we vast, eigenlijk veel te snel om goed te beseffen wat we hebben meegemaakt.

MEER DAN CAFÉ SPORT...

Na een paar dagen zeilen we door naar Horta, waar Huibert vertrekt en Erna en de kinderen in komen vliegen. Met het gezin we kijken walvissen bij Pico, bezoeken vulkanen op Terceira, barbecuen op São Miguel, kortom, het is volop vakantie en we hebben een prachtige tijd. De Azoren is een heleboel meer dan Horta en Café Sport! We komen dan ook een gezin tegen dat de boot heeft laten overwinteren op Terceira, en nu voor het tweede jaar de eilanden verkent. En na vier weken staan Joke en Jip op de kade voor de terugtocht.

HOGE DRUK

Die terugtocht staat in het teken van het Azoren Hoog. Lange tijd heeft de kern pal noord van de Azoren geparkeerd gelegen, maar als we weggaan is die zo vriendelijk om even naar het oosten te verschuiven. De wind is niet meer zo hard als op de heenweg, en ik moet heel erg wennen – en het went helemaal niet! – aan de veel lagere dagresultaten; 95 mijl in plaats van 180... Maar, daar krijgen we wel wat voor terug!

We zien deze reis regelmatig dolfijnen en walvissen. Soms wel twintig op dag! Uiteindelijk ontmoeten we ook een



Vooraf had ik het idee dat de oceaan een soort woestijnlandschap was. 's Nachts echter openbaart zich een hele voedselketen om de boot. Het kielzog licht op van de algen. Tussen de twee lichtende 'vegen' van de rompen zien we fel oplichtende speldenknoppen; kennelijk is er fytoplankton dat de algen eet. Verder drijven er wittige druiventrossen die 's nachts in helverlichte tennisballen veranderen. Het blijkt een bundeltje steeltjes met een soort schelpje erop en een waaiertje om voedsel naar binnen te wuiven. Drijvende eendenmosselen (*Dosima fascicularis*), vind ik later uit. En ook vissen eten uiteindelijk van de fluorescerende algen; bij de gepen die we op de trampolines vinden, straalt 's nachts een bleek groenig licht uit de ogen.





vinvis. We zien een grote blow aan stuurboord. Snel gooien we het roer om, en na een minuut of vijf hebben we een gigantische vinvis bij de boot. De blaasgaten komen tevoorschijn, dan de rug, meer rug, nog meer rug, en na een hele tijd de kleine rugvin. Waan-zin-nig! Het grappige is dat ook vinvissen kennelijk nieuwsgierig zijn; honderd meter achter de boot draait 'ie om en zwemt een tijdje met ons mee.

EINDELIJK ANTWOORD

Wanneer we Land's End zijn gepasseerd verandert plotse-ling het golfpatroon. Het duurt even voordat ik door heb dat de golven alleen nog maar uit de richting van de wind komen, en dat de deining uit andere richting is opgehouden. We zijn van de oceaan af. Ik kijk terug op de afgelopen drie maanden en besef dat dit inderdaad was wat ik zocht; mij laten verrassen door nieuwe ervaringen en de weidsheid van de oceaan. Mocht jij ook nog dromen hebben; gewoon doen! (Z)

Man en boot

Marc de Rooij zeilt al van jongsaf aan, in allerlei schepen. Lange tijd bezat hij een Albin Vega, waarmee hij onder solotochten als de Singlehanded zeilde. In 2005 stapte hij over op een Woods Sagitta multihull. Met als motivatie: meer ruimte voor het gezin, stabielere zeilen en ook sneller. De boot voldeed aan zijn eisen: zeewaardig, goede zeiler, ook aan de wind en een kajuit op het brugdek met een doorloop binnendoor naar de rompen. De cat meet 9.14 x 6.10 meter en is daarmee zelfs voor multihull-begrippen breed. www.glatissant.nl





**‘Ik kijk terug op de afgelopen
drie maanden en beseft dat dit
inderdaad was wat ik zocht’**





BOOT tegen BOOT

Wat ooit de voorrondes waren voor de America's Cup is nu een bloeiend wedstrijdencircus dat zich verplaatst over de hele wereld. Deze keer streken de deelnemers aan de Louis Vuitton Cup neer in Dubai aan de Perzische golf. Sinds Alinghi en BMW Oracle in hun spectaculaire meerrompers om de America's Cup streden, lijkt het ontwerp van de boten uit de vorige





edities enigszins gedateerd. Maar tegelijkertijd tonen ze ook aan hoezeer ze zich lenen voor de boot tegen boot duels van het matchracen. Of de catamarans van de komende America's Cup een vergelijkbaar spektakel kunnen bieden als dat zich tegen de skyline van Dubai afspeelde, is maar zeer de vraag. (2)



foto: ©www.zeemanjachtbouw.com



Zeeman 41

door de ogen van:



PRODUCTIE SJORS VAN DER WOERD

Geregeld stellen we op deze plek een nieuwe of bijzondere boot aan je voor. Een boottest is het niet. Onze eigen mening doet er niet toe. We nodigen telkens iemand uit die recht van spreken heeft. Een zeiler met ervaring in vergelijkbare scheepstypen en met affiniteit met de boot die we uitlichten.

'Door de ogen van...' noemen we dat. In deze aflevering staan Rosan van Essen en Mathijs Dijkema aan het roer van de Zeeman 41.

Rosan en Mathijs





Rosan van Essen & Mathijs Dijkema

Rosan van Essen (31) en Mathijs Dijkema (37) zijn al 13 jaar elkaars zeilmaat. In 2007 zeilden ze met de Raider 35 *Delicate Dawn* in twee jaar rond de wereld. In *Zilt* nummer 49 lees je het uitgebreide verslag van die wereldreis. Deze winter geven ze de 30 jaar oude boot een refit.

Tijdloze kwaliteit

Een voorliefde voor hout en klassieke schepen deed Arne Zeeman 30 jaar geleden besluiten om sloopstimmerman te worden. Zijn sloopstimmerbedrijf groeide gestaag. Drie decennia werkt Arne vooral aan restauratieprojecten van klassiekers van Huisman of Swan, is hij toeleverancier voor grote werven en doet hij veel werk aan platbodems. Na zo lang aan boten van anderen gewerkt te hebben vindt Arne het tijd worden voor een eigen project, waarin hij al zijn vakkennis en ervaring kan laten samenkomen. Het resultaat is de Zeeman 41, het visitekaartje van de jachtbouwer.

‘EEN BOOT OM TE GEBRUIKEN’

“Zoek maar naar iets roods, vlakbij de Drommedaris” zegt Arne als we hem vragen waar in Enkhuizen we de boot kunnen vinden. De glimmende rode romp blijkt niet te missen. Rond-de-wereld-zeilers Rosan en Mathijs bekijken de lijnen van de klassiek ogende 41 voeter eerst vanaf de wal. “Wauw, wat ziet dit er fantastisch uit,” zegt Rosan, die haar schoenen wil uittrekken voordat ze op het strak gelakte hout aan boord stapt. “Laat maar aan hoor, het is hier geen Hiswa,” laat Arne weten, “dit is een boot om echt te gebruiken, hoe mooi die er ook uitziet.” Mathijs staat al achter het grote stuurwiel: “Zo, dit is een prima plek.”



VEILIG VOELEN

Als de brugwachter van de handbediende ophaalbrug komt aanfietsen gooien we los. Mathijs hijst het grootzeil bij de mast. Door het soepel lopende railssysteem is de lier bij de mast alleen nodig om de juiste spanning op het doorgelatte zeil van UK-De Vries te krijgen. Rosan zet de leuvers van de kotterfok vast en als dat zeil staat, gaat de motor uit. Met de 18 knopen wind dwars op de boot lopen we snel in op het Zuiderzeemuseum-veer. Op ruimer water trekt Arne de genua erbij. “Kanonnen, daar gaat-ie hoor. Ik voel 'm trekken!” Mathijs staat met brede glimlach achter het grote stuurwiel. Als hij wat oploeft zet Rosan zich schrap tegen de stalen buis van de kuintafel. “Geen kinderachtige helling dit, maar het voelt niet vervelend. De kuip is diep en de rugleuning zit goed. Hier is echt beter over nagedacht dan bij veel moderne boten. In deze kuip zou ik me ook veilig voelen in de heftige golven die wij in de Pacific soms voor onze kiezen kregen.” Arne ziet dat sturen met de toenemende wind toch veel inspanning vergt en zet een rif. Net als dat erin zit komt de bui over, met nog meer wind. Bij 25 knopen over dek gaat ook rif 2 erin en haalt Arne een stuk genua weg. “Dit is beter zo,” zegt Mathijs, “het valt me op dat de boot heel anders





stuurt dan onze *Delicate Dawn*. De Zeeman 41 mag er misschien uitzien als een langkieler, maar al sturend merk je snel dat hier een ander onderwaterschip onder moet zitten. Ik zag op de tekening dat achter de stevige kiel een balansroer hangt. In combinatie met de directe overbrenging naar het stuurwiel geeft dit een ander stuurgedrag dan je van deze boot zou verwachten.

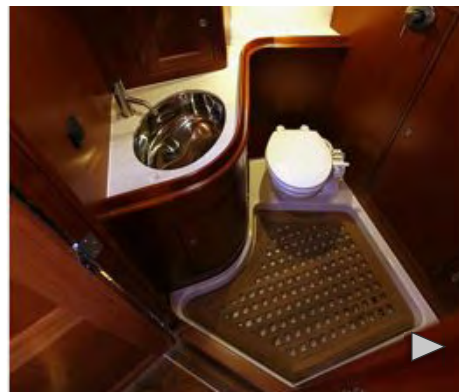
Als Rosan het stuurwiel overneemt, ziet ze dat er voor haar ook een nadeel is aan de diepe kuip; “Tja, groot ben ik natuurlijk niet, ik kom nauwelijks boven het enorme stuurwiel uit.” Om de boot koersvast te sturen moet ze haar hoofd erbij te houden, maar ze geniet duidelijk van de pittige wind. Door de relatief hoge romp is de Zeeman een droge zeiler. Mathijs hoeft haar maar aan te kijken om te weten dat ze het helemaal ziet zitten om met een boot van een maatje groter als de Raider weer op reis te gaan. Helaas, wij moeten terug naar de haven om de Zeeman 41 van binnen te bekijken.



BOOTGEOVOEL

Arne Zeeman kan zijn trots nauwelijks verbergen als Rosan en Mathijs hem complimenteren met het prachtige timmerwerk in de kajuit. “Braziliaans Swietenia mahonie-hout is het,” legt hij uit. “Een fantastische houtsoort met een mooie nerf, maar wel wat donker zoals je ziet. We hebben daar toch voor gekozen, omdat je met lichte bekleding en plafonds de donkere kleur prima kan compenseren. De stoffering is van crèmekleurig rundleer. De wit gelakte wanden boven de kajuitbank helpen ook om het interieur voldoende licht te houden.”

Rosan is het er helemaal mee eens: “Hier heb je echt een lekker bootgevoel, dat mis ik enorm als ik de gemiddelde moderne boot binnenstap. Op onze Raider hecht ik aan de knusheid van de gezellige kajuit. Die uitstraling heeft dit interieur ook. Met windkracht 7 met een boek op de bank, dat is wat je hier wilt.” Mathijs is ook onder de indruk. “Prachtig, deze U-vormige kombuis. Onder helling blijft koken hier nog lang leuk. En wat voor mij erg prettig is is de stahoogte. Bij het eerste deel heb ik met mijn 2 meter al ruimte genoeg, maar na de afstap kan ik zelfs touwtjespringen. En de bedden zijn ook lang genoeg, dat kom ik maar weinig tegen.”



**‘Dit is een boot om
echt te gebruiken,
hoe mooi hij er
ook uitziet....’**



GOED NAGEDACHT

In gedachte richt het stel de boot al in voor een lange reis. Rosan ziet dan wel een gebrek aan kastjes. “Bergruimte is er wel, zoals onder het bed in de voorpiek, maar ik mis echt wat kastruimte in de kajuit zelf. Er zijn gewoon veel spullen die je snel bij de hand wilt hebben. Dat zal je creatief moeten oplossen, omdat er in de kajuit misschien iets te royaal met de ruimte is omgegaan.”

Mathijs loopt met Arne de techniek aan boord af. De motor heeft ingelamineerde ontdreuning en er is hier extra ruimte voor inbouw van een generator of duikcompressor. De elektrische installatie haalt zijn energie uit twee 160 ampère grote AGM boordaccu's en door de zwart-grijswaterverzamel-tank zijn er weinig huiddoorvoeren nodig. Overal is goed over nagedacht, door zeilers met ervaring, dat zie je. En wat moet het heerlijk zijn om een boot te bouwen zonder op de kosten te hoeven letten.”

LIEVER IETS UNIEKS

In de kuip praten we verder over de kosten. Een Zeeman 41 heeft geen standaardprijs, maar zal gauw rond de 700.000 euro kosten. Bouwer Arne beseft dat hij met deze prijs geen hele grote kopersgroep bereikt. “Dat is ook niet erg. Er zijn altijd mensen die iets bijzonders willen, die liever in een unieke en hoogwaardige 41 voeter varen dan in een seriegebouwde polyester boot van 10 voet langer.” Mathijs kan zich dat wel voorstellen: “Ja, als geld geen belemmering is heb je hiermee een met passie gebouwd schip dat je in elke haven veel bekijks zal opleveren. Misschien is deze boot bijvoorbeeld interessant voor mensen met een Lemsteraak die de Wadden nu wel gezien hebben.”



KWALITEIT

Rosan en Mathijs weten dat de boot voorlopig niet voor hen is weggelegd, maar worden er niet minder enthousiast van. Voor ze van boord stappen, lopen ze nog een rondje aan dek. Mathijs: “De grote bakskist is perfect voor het opbergen van de bijboot. En heb je die grote gasbun gezien? Ideaal! Al die details, zoals de zware grootschoot-blokken, de carbon boegspriet en het mooie systeem om de kajuitingang af te sluiten. Deze kwaliteit, verpakt in een boot waar je graag naar kijkt, daarvan krijg je echt weer zin om een nieuwe reis te plannen.” Rosan houdt het praktisch: “Helemaal waar Mathijs, maar wij gaan vanmiddag de romp van de *Delicate Dawn* in de primer zetten. Volgend voorjaar glimt het blauw weer net zo als de rode romp van deze Zeeman.” ☺

Specificaties Zeeman 41

Lengte o.a : 13,06 m
Lengte romp : 12,38 m
Lengte waterl: 11,24 m
Breedte : 3,80 m
Diepgang : 2,00 m
Waternverpl : 13.500 kg
Ballast : 3900 kg kiel,
Zeiloppervlak: 113 m2
Constructie : aluminium romp,
composiet opbouw
Ontwerper : Arjen Keer
www.zeemanjachtbouw.nl



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





HANGZEILER

Sydney Harbour is de thuisbasis een actieve vloot J24's. Voor de Australiërs is het nu voorjaar, dus echt koud is het water daar niet. En daarmee heeft het bemanningslid van de *J-Spot* mazzel. Hij valt 150 meter voor de finish overboord, maar schipper Adam is niet van plan zijn mooie klassering door dit incident in gevaar te brengen. Hij schreeuwt het ongelukkige bemanningslid toe





dat hij zich even stevig vast moet blijven houden. De zeilers bekommeren zich niet om de door het water slepende collega. Ze blijven gefocust op een goed eindresultaat en richten zich volledig op optimale trim en snelste koers naar de finish. Fotograaf Nicole Scott legt de laatste meters van een op de finish afstuvende *J-Spot* vast. www.sailingimages.net.au. (2)



Op naar London 2012

De Delta Lloyd kernploeg 2011 presenteerde zich eind oktober in Scheveningen. Voorlopig zijn de Oranje-zeilers in zes olympische klassen actief. Sven Karsenborg (47) is de nieuwe 470-coach (zie hiernaast), Klaartje Zuiderbaan (38) is officieel benoemd tot kernploegcoach van de Sonar-zeilers Hessels, Van Veen en Rossen. Zuiderbaan was talentploegcoach in de kielboten. Daags voor de presentatie legde matchrace-coach Maurice Paardenkooper zijn functie neer.

Voor 2011 bestaat het keurkorps uit:

- 470 mannen** Sven en Kalle Coster, • Steven LeFevre en Steven Krol
- 470 vrouwen** Lisa Westerhof en Lobke Berkhout
- Laser mannen** Roelof Bouwmeester • Rutger van Schaardenburg
- Laser vrouwen** Marit Bouwmeester
- Matchracen** Annemieke Bes, Renee Groeneveld, Mandy Mulder en Merel Witteveen
- RS:X mannen** Dorian van Rijsselberge

Paralympische klassen

- Sonar** Udo Hessels, Mischa Rossen en Marcel van de Veen
2.4 m^R Barend Kol en Thierry Schmitter



De broers Coster, op weg naar London 2012.

Sven Karsenborg nieuwe 470-coach



De 47-jarige Sven Karsenborg (foto) is de nieuwe coach voor de 470-mannen. Hij volgt Daniel Smith en Dick Coster op, die eerder dit jaar vertrokken. "Dick en Daniel hadden elk hun eigen programma," vertelt Karsenborg, zelf oud-kernploegzeiler in de Tornado-klasse, "ik ga met twee teams, de gebroeders Coster en het team Steven, een programma volgen. Bovendien loopt het hele trainings- en wedstrijdprogramma synchroon met dat van het 470-vrouwenteam. Op zeiltechnisch gebied hoef ik deze zeilers niks te vertellen.

Teambuilding is mijn sterke kant, daar heb ik een mandaat voor gekregen van de zeilers. Om tot topprestaties te komen is samenwerking nodig. Beide teams kunnen elkaar versterken."

Leren van topsport

Samen met de ROC Amsterdam en Lelystad en de hogeschool Windesheim start de Roy Heiner Academie volgend jaar september met een speciale opleiding. MBO- en HBO-studenten kunnen een dag in de week zeilen. Roy Heiner: "Het gaat erom de studenten een topsportdenk-

wijze bij te brengen. Ze leren doelen te stellen en plannen te ontwikkelen om die doelen te halen. Zeilsport is een krachtig medium om jezelf te ontwikkelen, om teamwork en leidinggevende capaciteiten te stimuleren. Wij zien dat onze zeilprogramma's voor managers werken. Waarom zouden we dat alleen met 'ouwe rakkers' doen en niet met aankomende arbeidskrachten?" www.royheineracademy.nl





Delta Lloyd exclusief partner Watersportverbond

Delta Lloyd breidt de sponsoring uit en wordt exclusief partner van het Watersportverbond. Met de extra steun van Delta Lloyd kan de kernploeg onder andere meedoen aan meer wedstrijdseries. Er komt ook een kieljacht, waarmee kernploegzeilers zeezeilervaring kunnen opdoen.

Delta Lloyd heeft de afgelopen acht jaar de watersport omarmd en de sponsoractiviteiten gestaag uitgebreid. "De reden is dat watersport heel goed bij Delta Lloyd past," zegt Koen van Niftrik (foto), manager Merk en Sponsoring. "Het is een goede match. Watersport is belangrijk in Nederland en Delta Lloyd is een belangrijke speler op de Nederlandse markt. Zeilen is een schone sport en past goed bij onze merkwaarden.



De doelgroep is ontwikkeld en koopkrachtig. Wij kunnen onze sponsordoelelstelling goed realiseren in termen van zichtbaarheid, relatiemarketing, merkbeleving, company pride, new business binnenhalen en de zeilsport helpen ontwikkelen. Zeilen is niet zo groot als voetbal, maar het heeft ook niet de kosten van voetbal. Dankzij technische ontwikkelingen en door wedstrijden dicht onder de wal te zeilen, lukt het steeds beter om het zeilen dicht bij het publiek te brengen."

Ook breedtesport

De verzekeraar sponsort meer dan de topzeilerij alleen. Van Niftrik: "Dat doen we heel bewust. Voor topsport heb je breedtesport nodig. Daarom kijken we naar zowel de top als de talentontwikkeling; naar zowel het olympische zeilen als het zeezeilen. Sponsoring werkt het beste als je dat langdurig en consistent doet, onze sponsorships zijn dan ook afgesloten voor meerdere jaren."

De meeste sponsorovereenkomsten eindigen in het olympische jaar 2012. Van Niftrik: "We kijken dan of onze doelstellingen zijn behaald en of we sponsoring voortzetten."

Als hoofdsponsor stelt Delta Lloyd geen eisen aan het aantal olympische zeilmedailles, verzekert Van Niftrik. "We hopen er natuurlijk wel op. De signalen zijn goed, we hebben er alle vertrouwen in." (Z)





Spelen zonder Star...

De wereldzeilbond ISAF wil de olympische zeilklassen voor 2016 verversen. Opvallend is de mogelijke terugkeer van een multihull, voor gemengde teams. Ook de 470 krijgt mixed crews. De tendens om meer dynamiek in het zeilen te brengen zet door met mogelijk kiteboards en een skiff voor vrouwen. Voor een tweemanskielboot is geen plaats en dat betekent einde oefening voor de Star (foto) die olympisch is sinds 1932. Twee sterke argumenten pleiten voor deze klasse: alle zeilers van naam zeilen erin en de boot biedt plaats aan zwaargewichten. Maar de druk op de ISAF om het zeilen fris en fruitig te houden is groot. Het IOC stelt zware eisen aan bonden en het is niet vanzelfsprekend dat het zeilen olympisch blijft. Vandaar de noodzaak tot verandering.

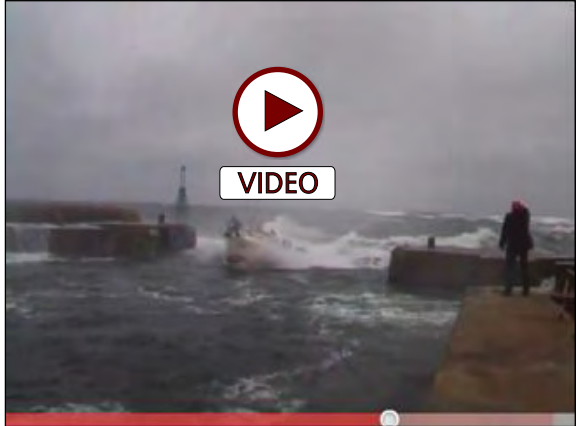
Voor de Spelen van 2016 stelt de ISAF de volgende zeilonderdelen voor. In mei 2011 volgt een stemming.

- Surfplank of kiteboard voor mannen
- Surfplank of kiteboard voor vrouwen
- Eenpersoonboot mannen (Laser)
- Eenpersoonsboot vrouwen (Laser Radiaal)
- Eenpersoonsboot mannen zwaargewicht (Finn)
- Skiff mannen (49er)
- Skiff vrouwen
- Kielboot vrouwen (matchracen, Elliott 6m)
- Multihull gemengd
- Zwaardboot gemengd (470)



Kamikaze aanloop

De manier waarop deze Poolse schipper in een najaarsstorm Svaneke havn op het Deense eiland Bornholm aanloopt, heeft alle kenmerken van een kamikaze actie. Maar misschien nog wel opmerkelijker dan deze video, is de discussie die op verschillende plekken op het internet woedt. Want geloof het of niet, er zijn echt zeilers die deze schipper bewonderen voor zijn buitengewone zeemanschap. Kijk, huiver en oordeel zelf...



Zeilend Kunststof...



In januari gaat de 'Polyclassic vereniging' officieel van start, een behoudsvereniging voor klassieke polyester jachten. "We richten ons op ontwerpen van vóór 1970, en op jachten die vóór 1980 zijn gebouwd," zegt Ineke Tervoort, een van de initiatiefnemers. "Wij denken bij klassiek polyester vooral aan klassieke lijnen, dus met overhang, een spitsgat of aangehangen roer. Geen achterkajuit, middenkuip of erg negatieve spiegels."

"Het doel van vereniging is vooral het uitwisselen van kennis en ervaring," vullen Sam Kaptein en Ruud Fontijn aan, "En de vereniging moet voor meer erkenning van de polyclassics zorgen."

Informatie en aanmeldingen: polyclassicjachten@hotmail.com



SPECIALE WEEKENDPRIJZEN!

RAYMARINE WEEKEND!



AKTIE!

In samenwerking met Holland Nautic

weekendprijs!

INFO

WEBASTO WEEKEND!



In samenwerking met Webasto Nederland

AKTIE!

weekendprijs!

INFO

OPEN WEEKEND!

VALLEN, SCHOTEN EN LANDVASTEN WEEKEND!

ALLE VALLEN EN SCHOTEN 3 HALEN 2 BETALEN!

ALLE LANDVASTEN 2 HALEN 1 BETALEN!

AKTIE!

INFO

AIS WEEKEND!

Het gehele weekend staat er een AIS specialist voor u klaar



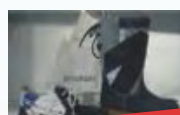
weekendprijs!

INFO

CASUAL KLEDING AKTIE!



Op de gehele winter casual collectie. GAASTRA, MUSTO, HELLY HANSEN etc.



ELK TWEDE ARTIKEL VOOR 1 EURO!

INFO

Ga voor meer aanbiedingen en ons volledige assortiment naar:

www.dekkerwatersport.nl

SPECIALE WEEKENDPRIJZEN!

ADVANSEA WEEKEND!

In samenwerking met Navimo Nederland



weekendprijs!

INFO

REDDINGVLOT WEEKEND!

Overjarige modellen en ex-verhuur vloten. tegen zeer scherpe prijzen!



AKTIE!

INFO

11 EN 12 DECEMBER

ICOM SPECIALS!

Bij aanschaf van een vaste montage marifoon. Nu gratis marifoon antenne!



weekendprijs!

INFO

KOOP NU DRIE SCHOONMAAK-ARTIKELN VAN ONS EIGEN MERK VOOR



AKTIE!

25,-

INFO

ONDER DE BOOM?

STEEK UW LICHT OP BIJ DEKKERWATERSPORT

Beken of Cowes kalender 2011



NU MET GRATIS DUBARRY SOKKEN



dubarry

EN NOG VEEL MEER LEUKE CADEAU IDEEËN IN ONZE WINKEL!

INFO

Ga voor meer aanbiedingen en ons volledige assortiment naar:

www.dekkerwatersport.nl



BEVRIJD ZEILGEVOEL

uit het logboek van een zeilinstructeur

De man die zich heeft voorgesteld als Luuk kijkt verwachtingsvol de kajuit rond.

“Ik kom om mijn reisvoorbereiding te verbeteren. Planning, getijden, weerinformatie. Van die dingen.” “Hm, heel goed. We zullen je weinig aan dek zien. En julie?” vraag ik aan de jongens van Luuk, Fred en Hein. Fred grijnst. “Dekwerk. Stoeien met voorzeilen en zo.”

Iedereen lacht, een beetje onwennig nog, maar toch een goed begin.

Ik wend me tot de kleine blonde vrouw van middelbare leeftijd, die alleen is gekomen, Margot. Ze lijkt wat teruggetrokken. “Margot, wat is jouw doel voor deze dagen?”

“Ik vaar al jaren met mijn man. We hebben een groot toerjacht. Frans stuurt en doet alles met de zeilen, ik navigeer en help met de landvasten. Dat gaat tot nu toe altijd goed.” Ze gaat even verzitten.

“Maar sinds vorig jaar vind ik het niet veilig meer. Hij is niet honderd procent en als hij iets krijgt, kan ik de boot niet alleen zeilen.” Ze recht haar rug.

“Ik moet leren omgaan met die boot, zelf beslissingen leren nemen. Maar ik heb moeite met de wind, waar die vandaan komt, waar de zeilen moeten staan. Manoeuvres. Ik wil ze begrijpen. Dat is mijn leerdoel.”

Na vier dagen loopt veel op rolletjes. Luuk stoeit met kaarten en almanakken, maakt schema's en lijsten, bepaalt goeddeels het ritme van vertrek en aankomst. We zeilen naar Antwerpen en terug en buitenom naar Roompot en de Hoek. De jongens reven en ontreven, zetten en strijken de gennaker, spelen met bulletalies en landvasten en maken elke knoop uit het boekje.

Margot stuurt veel en lang. Ze werkt. Haar gezicht verradt haar moeite met het verband tussen de regels van het zeilen en de beweging van die watervlugge boot onder haar voeten. Onze 40-voeter geeft haar geen tijd. Nog voor ze bedenkt waar loef is en hoe je oploeft, heeft de boot al gereageerd op een golf of vlaag. Dan slaat verwarring toe en daarmee de onzekerheid: ik stuurde toch zo, waarom deed het schip dan zus, terwijl de theorie..?



Ik laat haar zaagtanden zeilen tussen boeien, rode aan stuurboord, groene aan bakboord: gijpen, wenden. Tussen twee manoeuvres prevelt ze definities: een gijp is voor de wind zeilen – de fok stort in – dan een koersverandering naar lij... dat is waar het grootzeil staat. Ze zet zich mentaal schrap. Ik moet het begrijpen, ik moet! 's Avonds duikt ze weer in de theorie, want ze moet en zal.

De laatste dag van onze tocht. Ik sta op het voordek en roep Margot. “Margot, vandaag wil ik met je blind zeilen.” Ze kijkt gealarmeerd.

“Nee, het is volkomen onschuldig, je zult zien, het is leuk. Doe je ogen dicht, je neus is de boeg van de boot, voel waar de wind op je gezicht blaast, wat bepaalt hoe je stuurt. Geen bestemming, geen doel, alleen de windrichting en hoe de zeilen staan. Sluit je ogen maar. Mag ik je vasthouden bij je schouders? Waar voel je de wind nu? Van links. Waar zou je zeil nu staan? Goed. Nu gaan we overstag...”

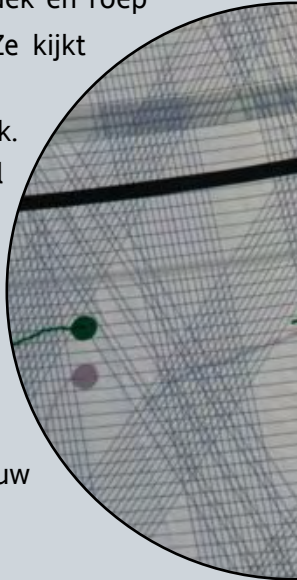
Ze aarzelt, maar draait haar neus door de wind. Opnieuw overstag. Dan een gijp.

Buiten zetten Fred en Hein alleen het grootzeil. Er waait een ideale windkracht drie. Margot, zenuwachtig, staat achter het grote wiel. Gretig neemt ze de omgeving nog eenmaal in haar op.

“Mag ik, Margot?”

Ik trek haar rode muts over haar ogen. Ze verstijft, haar handen verkrampen om het wiel. Ik raak haar schouder aan.

“Heus, er kan niets gebeuren, ik let wel op, we hebben alle ruimte, vergeet alles behalve de wind. Waar voel je die op je gezicht? Rechts? Loef dan eens op tot je het zeil hoort klapperen... Hoor je? Nu weer terug tot het geklapper stopt. Zo... en waar voel je de wind?”



Margot begint te spelen. Loeven, vallen, overstag en weer overstag. Ze valt af... en valt... haar haren waaien naar voren rond haar gezicht.

Ze roept “Gijp!”

De giek komt over, ze schrikt even, maar meteen is er weer concentratie. Ze houdt haar hoofd schuin om beter te luisteren, geconcentreerd, gespannen, maar zonder zorg. Ze is in het land der blinden waar informatie anders tot je komt...

Ik raak haar schouder aan en sla voorzichtig haar muts omhoog.

“Welkom terug in onze wereld.”

Margot kijkt verwilderd, net wakker uit een droom.

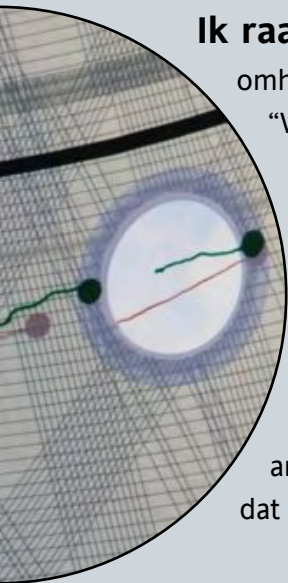
“Sorry,” zegt ze, “ik was helemaal weg... Ik heb het gevoeld... er was alleen maar gevoel, ik zat er helemaal in. Geen theorie, alleen maar ...”

Dan lopen de tranen over haar wangen. Emotie komt als een ontlading over haar heen. Onthutst pak ik met een hand het stuurwiel en sla een arm om haar heen. De anderen kijken verbaasd toe, uit respect of begrip of beide, dat weet ik niet.

's Avonds in Willemstad houdt een man me staande op de steiger. Frans, de man van Margot, een reus. Hij bukt zich tot hij mij recht in de ogen kan kijken, pakt met beide handen mijn hand, drukt die lang en zegt: “Ik wil je bedanken wat je voor mij en Margot hebt gedaan. Theorie, regeltjes, het zal wel, je hebt haar zeilgevoel bevrijd. Wij gaan anders zeilen. Heel gelukkig. Dank je wel.”

Hij blijft mijn hand maar vasthouden en ik raak wat ongemakkelijk. Zoveel lof komt me niet toe.

“Heus” zeg ik, “ik was het niet, ze was het zelf. En het water. En de wind. Het was de wind.” (Z)





SAMEN VOELT MINDER ALLEEN

Met een matig windje uit de goede hoek was het afgelopen zondag, 21 november, een relaxte start van de oceaamoversteek voor de deelnemers aan de 25ste editie van de ARC. Maar liefst 233 boten zeilen in elkaars gezelschap van Las Palmas op Gran Canaria naar Rodney Bay in St Lucia. De eerste dagen van de 2700 mijl lange oversteek belooft het ook rustig weer te worden, waardoor de bemanningen lekker kunnen inslingeren, voordat ze





de sterkere passaatwinden bereiken. De Lage Landen zijn goed vertegenwoordigd, met zes boten uit België en twaalf uit Nederland. De meeste bemanningen zullen tussen de 18 en 21 dagen op zee zijn als ze hun eerste Caribische eiland in zicht krijgen. De crew die het ARC-record weet te verbeteren zit al na 11 dagen aan een cocktail in de marina van Rodney Bay. www.worldcruising.com/arc (Z)





'MEER COMPETITIE MAAKT IEDEREEN STERKER'

Roy Heiner wil commerciële zeilploeg

Het schaatsseizoen is weer begonnen en we zien tal van commerciële schaatsploegen, naast de kernploeg van de bond. Het roept de vraag op: is zo iets ook niet mogelijk in zeiland?

“Ja,” antwoordt Roy Heiner volmondig. Als het aan hem ligt zou een commercieel opgezette zeilploeg snel kunnen starten. Het plan ligt klaar, de structuur is aanwezig, alleen het geld ontbreekt nog.

Roy: “We hebben de wens zo'n ploeg op te zetten, maar dan moeten we er wel sponsors voor vinden. Zonder geld blijft het een illusie. Volgens de regels kan het; de klassenorganisaties schrijven je in voor grote evenementen als Europese en Wereldkampioenschappen.”

MEER OPTIES, MEER COMPETITIE

Roy Heiner, winnaar van het olympisch brons in de Finn in 1996, zeilt samen met Gert van der Heijden in de Star en keerde de laatste seizoenen terug in de Finn. Daarnaast zeilde hij in tal van andere wedstrijdboten, tot en met VOR-racers en America's Cuppers.



Roy: “De kernploeg is klein en voor getalenteerde zeilers die er net buiten vallen is er niks meer. Het is nogal zwart-wit, alles of niks. Er zouden meer opties moeten zijn om te presteren, los van kernploeg. En in moeilijke tijden moet er meer competitie zijn, daar wordt iedereen sterker van. We zien het Verbond trouwens niet als concurrent. We willen meer mogelijkheden. In de schaatswereld hebben commerciële ploegen een vlucht genomen. Waarom kan dat in het zeilen dan niet?”

KOPMANNEN EN TALENTEN

“Ik mis nu inspiratiebronnen voor jeugdige zeilers. Zeilers moeten inspiratie krijgen om volgende stappen te zetten.

Daarom wil ik een ploeg met een of twee kopmannen of – vrouwen, aangevuld met *high potentials*. Talenten moeten leren van betere zeilers, door veel samen te varen. Ik wil de onderlinge afstand verkleinen. Het hoeft van mij geen Nederlandse kopman te zijn; het is geen strikt Nederlandse ploeg, maar een grensoverschrijdende. Een commerciële ploeg is een logische stap in de professionalisering van het olympisch zeilen. En die is nodig, wil je aansluiting houden met de rest van de wereld. Zoals ik het vroeger deed, met een paar zakcenten en veel inzet, red je het niet meer in het internationale veld.”



OOK GROTE BOTEN

“We richten ons in eerste instantie op enkele olympische klassen. Maar volgende stappen zijn de grote boten en het matchrace, zodat je zeilers kun voorbereiden op races als de Volvo Ocean en de America's Cup. Onze ploeg is overigens niet voor iedereen weggelegd. Je zult moeten bewijzen dat je goed genoeg bent. Zeilers van wie we denken dat ze een bijdrage kunnen leveren aan het team, nodigen we uit.” De vergevorderde plannen staan of vallen met geld. Hoe groot schat hij de kans in dat hij zijn plannen kan verwezenlijken? Roy beantwoordt deze vraag met de hem zo kenmerkende opgewekte grijns: “Vijftig procent. Het is ja of nee!” ☺

'Merkenteams zijn mogelijk'

Volgens Hessel Evertse, topzeilmanager van het Watersportverbond (foto), zijn commerciële zeilploegen inderdaad mogelijk. “Je moet voldoen aan de normen en limieten van NOC*NSF,” meldt Hessel, “dat wil zeggen: een redelijke kans hebben om bij de eerste 8 te eindigen op de Spelen. Als er meerdere kandidaten aan deze eis voldoen, zal onafhankelijk van hun herkomst (wel/niet kernploeg) worden geselecteerd. Merkenteam zijn dus mogelijk, en wellicht nodig. Ons streven is: drie boten bij de top 8 in 2020. Daarvoor zijn 72 kernploegleden nodig, maar ook 16 miljoen euro. Wellicht kunnen merkenteams dat deels faciliteren en financieren.”



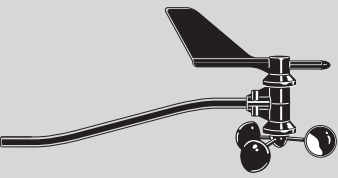


HET DIALECT VAN DE WIND

deel 1: de spraakverwarring

'En dan nu de weersverwachting: het is half bewolkt, de temperatuur loopt op tot twintig graden en de wind is zwak tot matig uit het westen, kracht drie of vier...' Het lijkt het perfecte weerbericht voor een zorgeloze zeildag. Eenmaal buiten de haven komt er van die beloofde gezapigheid echter weinig terecht. Daar rest nog slechts de keuze tussen het eerste of het tweede rif. 'Windkracht 4? Windkracht 6 zal je bedoelen!' Het is een scenario dat elke zeiler wel een aantal malen per seizoen tegenkomt. En keer op keer zal hij zich afvragen hoe vaak de windverwachting er nog naast moet zitten voor het eindelijk doordringt in De Bilt?





De meteorologen daar, zijn zich echter van geen kwaad bewust. Zij verbazen zich slechts over die voortdurend mopperende zeilers die heel iets anders ervaren dan hun geavanceerde apparatuur registreert.

Alsof de resultaten van objectieve waarnemingen ooit op verschillende manieren zouden kunnen worden uitgelegd. Als de interpretatie van twee partijen zo verschilt, terwijl ze beide hun gelijk ogenschijnlijk zorgvuldig kunnen onderbouwen, dan moet er haast wel iets vreemds aan de hand zijn. De verklaring is echter verbluffend eenvoudig. Het gaat om niets anders dan een simpele spraakverwarring; als het over wind gaat, spreken zeilers en meteorologen ieder hun eigen dialect.

DEFINITIES

De communicatie rond meteorologie bestaat bij de gratie van afspraken. Alleen dan kan er immers internationaal data worden uitgewisseld. Zo is omschreven dat windsnelheid wordt gemeten op een hoogte van 10 meter en dat er in een straal van honderd meter geen obstakels mogen voorkomen. Maar ook is bepaald, dat windsnelheid altijd het gemiddelde is van het gedrag van de wind gedurende een periode van 10 minuten. En vooral dat laatste is een belangrijke bron van misverstanden.

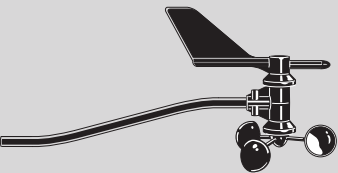
Zou wind alleen maar een constante stroming zijn die luchtdrukverschillen compenseert, dan is middelen niet nodig. In werkelijkheid wordt die stroming echter voortdurend door allerlei meteorologische en locale invloeden verstoord. Afhankelijk van het weerbeeld, zorgt dat voor kleine of grote schommelingen in windsnelheid. Theoretisch zou de genoemde 20 knopen uit een weerbericht zelfs kunnen bestaan uit 5 minuten 10 knopen en een even lange periode van 30 knopen. Zo extreem zal het in de praktijk zelden zijn, maar het illustreert wel dat de term





foto: © Peter de Vries/KNMI





'wind' in een weerbericht niets anders is dan de samenvatting voor een groot aantal complexe dynamische processen. De veronderstelling dat je het resultaat daarvan tot één getal kunt versimpelen, is misschien wel de allergrootste oorzaak van de spraakverwarring tussen zeilers en meteorologen.

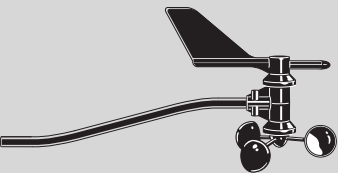
VLAAGBELEID

Net als voor wind, zijn er ook over windvlagen afspraken gemaakt. Volgens de officiële definitie van de Wereld Meteorologische Organisatie is er sprake van een vlaag als de wind gedurende korte tijd (minder dan 20 seconden) meer dan 10 knopen toeneemt. Dat kan alleen aangeduid worden in knopen, meters per seconde of kilometers per uur. De schaal van Beaufort leent zich daar niet voor; die benoemt immers geen snelheden, maar gaat slechts uit van de gemiddelde kracht van de wind.

De toename van 10 knopen als voorwaarde stellen, zonder die te koppelen aan de initiële windsterkte kan tot wonderlijke interpretatieverschillen leiden. Als er bij een gemiddelde wind van 10 knopen, uitschieters van 19 knopen voorkomen, zal elke zeiler dat zonder aarzelen een zware windvlaag noemen. Voor de meteoroloog verdient zelfs zo'n bijna verdubbeling van de windsnelheid dan nog steeds geen eigen naam. Hij beschouwt het verschijnsel slechts als inherent aan het dynamische gedrag van de wind. Het is zeker niet het enige voorbeeld van hoezeer de twee werelden van elkaar verschillen. Want zelfs als windvlagen ruimschoots aan hun officiële definitie voldoen, is dat nog allerm minst een garantie dat ze ook in het weerbericht terecht komen. Vaak gebeurt dat wel als ze zich manifesteren rond zware buien, maar officieel hoeft het KNMI pas te waarschuwen als er windstoten van meer dan 75 kilometer per uur (ruim 40 knopen!) worden verwacht.







GEBREKKIGE COMMUNICATIE?

Terug nu naar ons voorbeeld. Iedereen die dacht dat 15 knopen het maximum voor die dag zou zijn, kwam bedrogen uit. Geregeld stond de windmeter aan boord korte tijd op 25 knopen of meer. Toch was het weerbericht strikt genomen niet fout, volgens de definities van de meteorologie waaide het immers gemiddeld nooit meer dan 4 Bft.

Toch hadden ook de zeilers die er achteraf over mopperden, volkomen gelijk. Dat de vlagen tekort duurden om echte wind te mogen heten, boeit hun weinig. Windkracht die plotseling verdubbelt, heeft immers ook aan minder dan 20 seconden genoeg om een rustige zeildag te veranderen in ongemak of schade.

Afgezien van de spraakverwarring realiseren veel zeilers zich onvoldoende dat vrijwel elk weerbericht, inclusief de maritieme variant, een compacte samenvatting is van een situatie waar veel meer over te vertellen valt. Wat een meteoroloog vertelt en wat hij achterwege laat, wordt bepaald door zijn idee over de informatiebehoefte van zijn doelgroep, maar net zo goed door de tijd of ruimte die hij mag invullen. Soms laat hij iets weg omdat hij dat irrelevant vindt, een andere keer omdat hij het beschouwt als een vanzelfsprekend gevolg van fenomenen die hij wel beschrijft.

Is dit alles een gebrek in de communicatie van de weerdiensten, of schieten zeilers tekort doordat ze de definities onvoldoende kennen? Beide partijen zullen daar hun eigen opvatting over hebben. Die discussie voeren we hier dus maar niet. Veel nuttiger is het om je te realiseren dat mogelijkheden om je beter te informeren ruim voorhanden zijn. Niemand hoeft zijn zeildag nog te beginnen met uitsluitend zo'n beperkte samenvatting. Ook alle specifieke informatie waarvoor in die paar regels na het nieuws, op de marifoon of op de navtex geen tijd of ruimte meer was, is met weinig moeite beschikbaar. In de volgende aflevering gaan we in detail kijken, waar je de indicatoren voor een dag vol windfluctuaties wel hadden kunnen vinden. (Z)





REGATTA
Borkum Helgoland

30 juni t/m 2 juli 2011

www.borkum-helgoland.nl



december 2010

- 27-28 nov **De Boterletter.** Kralingse Plas.
www.rzv.nl.
- 28 november **4e Winterwedstrijd.** Enkhuizen.
www.wv-almere.nl.
- 28 november **Ijspegel winterserie.** Scheveningen.
www.ijspegel.com.
- 4 december **Goofies winterserie.** Colijnsplaat.
www.wsvnb.nl.
- 11 december **MidWinter Regatta J/22.** Braassem.
www.braassemermeer.nl.
- 12 december **5e Winterwedstrijd.** Enkhuizen.
www.wv-almere.nl.
- 12 december **Ijspegel winterserie.** Scheveningen.
www.ijspegel.com.
- 12 december **Winterwedstrijd.** Hoorn. Scherpe jachten.
www.wsvhoorn.nl.
- 12 december **Pampus winterwedstrijden.** Loosdrecht.
www.wsv-hetwittehuis.nl.
- 16-23 dec. **470 Jeugd WK.** Doha, Qatar.
www.470.org.
- 17-22 dec. **Christmas Race.** Palamos. Olymp. klassen.
www.christmasrace.org.
- 18-19 dec. **6 uren van Terschelling.** Strandzeilen.
www.strandzeilen.nl.

7307

ZEILAGENDA

- 18 december* **Goofies Kerstrace.**
www.wsvnb.nl
- 18 december* **Coldhanded Cup.** Lelystad.
www.coldhandedcup.com
- 19 december* **Winterwedstrijd 3.** Drimmelen.
www.wsvbiesbosch.nl
- 26 dec-1 jan* **Sydney-Hobart Race.**
<http://rolexsydneyhobart.com>

TENTOONSTELLINGEN, BEURZEN, OPEN DAGEN

- 4-12 dec* **Salon Nautique Parijs.**
www.salonnautiqueparis.com
- 17-19 dec* **WinterWelVaart, Groningen.**
www.winterwelvaart.nl
- 7-16 januari* **London Boatshow.**
www.londonboatshow.com
- 22-30 januari* **Boot Düsseldorf.**
www.boot.de
- 12-14 en* **Belgian Boatshow.** Gent.
18-20 februari www.belgianboatshow.be
- 11-16 februari* **Boot Holland.** Leeuwarden.
www.boot-holland.nl
- 1-6 maart* **Hiswa.** Rai Amsterdam.
www.hiswa.nl

agenda@ziltmagazine.nl



EEN RACE, EEN VULKAAN

Team Van Vuuren 10de in Rolex Middle Sea Race

Op 23 oktober startte bij Valletta, Malta, de Rolex Middle Sea Race. Met een record aantal boten van 83. Onder de deelnemers zes Nederlanders, onder leiding van schipper Erik van Vuuren. Met vijf Duitse zeilvrienden vormden ze een elftal op de *Dralion*, een nieuwe Ker 53. Zodra ze even in de buurt van het land kwamen, twitterde de schipper erop los...



EN VEEL TWEETS...



VIDEO





Twitter

22 Oct - **TeamVanVuuren**

Dralion is helemaal gereed. De crew gaat op voor t laatste normale 'zwaar-gewicht' diner.

23 Oct - **TeamVanVuuren**

Nieuw stuurwiel - Dubai - DHL - Malta opslag - sleutel kwijt - sleutel terecht; nieuw stuurwiel meets Dralion... ook nog even gefikst!

23 Oct - **TeamVanVuuren**

Klaar voor de start... Weinig wind en 607 NM te gaan.

23 Oct - **TeamVanVuuren**

Mooi voordewinds rak met een drukte bij t merkteken - met perfecte spidrop en manoeuvre passeren we de directe concurrenten - THE RACE IS ON!!

23 Oct - **TeamVanVuuren**

23.00 uur, op naar de 'Strait of Messina' met 8 - 12 kts wind en nog 75 NM; berucht om de verraderlijke stroming, wind en veel beroepsvaart.

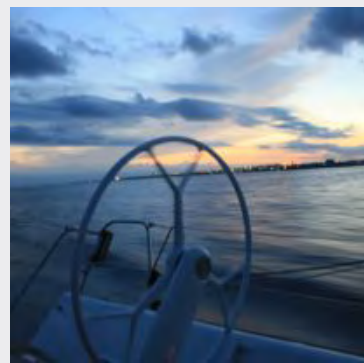
24 Oct - **TeamVanVuuren**

Halverwege de nacht: wind op. Goede concentratie + tactiek = topklassering bij Straat van Messina!

THE RACE

De wedstrijd wordt ook wel 'Fast-net van de Middellandse Zee' genoemd. Niet verwonderlijk, het 607 mijl lange parcours voert de jachten door de beruchte Straat van Messina, vervolgens tegen de klok in rond Sicilië en vervolgens weer richting finish in Valletta. De Nederlandse inbreng op de *Dralion* staat borg voor heel veel wedstrijdervaring: naast de schipper gaat het om Kalle Coster, Jan Willem Droppers, Mischa Heemskerck, Wouter Roos, Rogier van Overveld en Bastiaan Tentij.

De eerste 36 uur lijken we warem-pel voor een verrassing te gaan zorgen. Na de eerste nacht goed tactisch varen bereikt de *Dralion* de Straat van Messina en geeft de racetracker aan dat we in de top meevaren. De 18 mijl lange zee-straat tussen Sicilië en de laars van Italië is berucht om de harde stroming en drukke scheepvaart.



IS ON ;)

We schieten er dit keer snel doorheen, ondanks vier zeilwisselingen. Met een toenemende wind volgt een spectaculair reachrak richting het vulkanische Stromboli-eiland. De ware aard van de *Dralion* komt boven: met 20 tot 24 knopen wind loopt de boot onder gennaker 18 tot 20 knopen! Geweldig om de boot lekker te pushen!

In derde positie bereiken de Stromboli, ten noorden van Sicilië. Dan worden de kaarten geschud; wij raken in de greep van afnemende wind, terwijl onze concurrenten wind houden en aan de horizon verdwijnen... In een paar uur tijd loopt het verschil op tot 30 mijl. De *Dralion*-crew verbijst zich in de windstilte met uitzicht op een vulkaan... De Amerikaanse TP52 *Lucky* wint op berekende tijd. De maxiracer *Esimit Europe II* wint na slechts 54 uur zeilen de prijs voor snelste schip. *Dralion* wordt 10de na 85 uur zeilen.



Twitter

24 Oct - **TeamVanVuuren**

We zijn alert en de vele zeilwisselingen helpen daarbij. Benedendeks stinkt t naar zweet van slapende mannen die hard hebben gewerkt.

24 Oct - **TeamVanVuuren**

15-19 kts naar Stromboli, erna: wind op. We liggen uren te drijven met bijzonder zicht op n actieve vulkaan. Astronautendiner is being served.

25 Oct - **TeamVanVuuren**

Damn! Genua 2 gescheurd en in delen uit de mast; nu 25 kts hoog aan de wind, lekkerrr... nog 400 NM te gaan; we're still on!

25 Oct - **TeamVanVuuren**

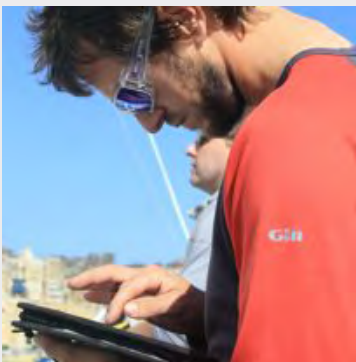
...om de meest westelijke punt van Sicilië heen...

25 Oct - **TeamVanVuuren**

Enorme regen, onweersbuien en 40 kts wind over dek; alles nog heel door adequaat handelen, maar nu snel naar buiten en aan de slag!

27 Oct - **TeamVanVuuren**

Finish! Na 85 uur en 1 minuut. En verwelkomt door dolfijnen, zo krijg je de *Dralion* crew stil. Congrats guys! Zo en eerst n verdiend biertje!



Rotowind: verdraaid handig

Het Franse Innov'Veil heeft een handig luik bedacht: de Rotowind. Geopend is het ronde luik 360 graden verstelbaar. Je kunt het dus zo draaien dat een verkoelend windje naar binnen waait. Of juist naar loef draaien om wat luwte te creëren. Slim en simpel.
www.innov-vent.fr



Zomerse zeilvakantie in de winter



Ben de Roos is een ervaren zeezeiler die van zijn hobby zijn beroep maakt. Met zijn nieuwe bedrijf NautiSail biedt hij zeezeilers of zij die dat willen worden de mogelijkheid tot het varen op groot water. En in de zon, want daarvan ben je op de Canarische Eilanden ook in de winter bijna zeker.

De Nautisail vakanties zijn een- of tweeweekse reizen op bemande zeiljachten. Inschrijving kan individueel of als groep. Er wordt gevaren vanaf Gran Canaria en Tenerife naar La Gomera, El Hierro en La Palma. Deze kleine Canarische eilanden zijn nog zeer authentiek en een bezoek zeker waard. Op de Nautisail reizen is er ook tijd voor vissen, duiken en walvissen spotten. www.nautisail.nl



Craftsman Marine: groeierende productlijn

Craftsman Marine is een nog jonge naam in de Nederlandse watersportwereld. Het Dordtse bedrijf levert sinds 2008 onder meer scheepsdiesels, saildrives, boegschroeven, scheepsramen en ankerlieren van het moederbedrijf uit India. De productlijn wordt gestaag uitgebreid. De diesels variëren van 12 tot 42 pk. De Mitsubishi blokken worden in India door Craftsman gemariniseerd. Volgens de fabrikant zijn de motoren krachtig, betrouwbaar en zuinig. Kortom, een merk om de gaten te houden als je bijvoorbeeld voor een refit staat. www.craftsmanmarine.com



Solo maar samen



Onder de titel 'Solo maar samen' houden Transat-zeilers Christa ten Brinke en Ysbrand Endt (zie vorige Zilt) lezingen over: leven in en rond de Transat 650 en leven in en op de oceanen.

Verhalen over doorzettingen, afzien en diepte- maar

ook hoogtenpunten. Plus: mooie beelden. www.pro3oc.nl



Chinese diesels



Abato Moteren uit Loon op Zand levert scheepsdiesels van het Chinese merk Siyang. Er is een driecilinder van 28 pk en een viercilinder van 41 pk, met een cilinderinhoud van respectievelijk 1,4 en 2,2 liter. Beide machines hebben een toerental van 2800. Inclusief een Hurth ZF koppeling kost de driecilinder 4995 euro. De viercilinder komt op 6494 euro. www.abato.nl

Theoriecursus Wadvaren

Marianne van der Linde van Scheepswijs geeft vanaf februari weer cursussen over het varen op de Waddenzee. Het maken van een goede tochtplanning, rekening houdend met getijden, stroom en wind, staat centraal. De cursus bestaat uit twee workshops van een middag. In de eerste workshop oefen je direct zelf met getijtafels, zeekaarten en het kiezen van het



beste tijdstip van vertrek voor je tocht. Deze workshop is geschikt voor nieuwe Wadvaarders.

De tweede workshop sluit daar goed bij aan: je leert diepten berekenen om een wantij te passeren of om droog te vallen. Ook de minder bekende routes komen aan de orde. De cursus wordt gegeven in Utrecht en Harlingen. Kijk voor data op www.scheepswijs.nl



Nederlandse vestiging True Heading

Om goed in te kunnen spelen op de snelle ontwikkeling van AIS in de scheepvaart richt True Heading AB in Zweden samen met het Nederlandse Shiptron het bedrijf True Heading Nederland op.

Met de keuze voor een eigen vestiging in Nederland, waarborgt True Heading snelle levering, en vooral ook goede ondersteuning en service.



True Heading is, behalve op de snel groeiende markt voor AIS systemen voor de pleziervaart, ook zeer actief op de markt voor professionele systemen zoals AtoN (Aids to Navigation) voor offshore en overheid, en de Inland AIS.

De True Heading Carbon productlijn wordt in januari uitgebreid met een geheel nieuw klasse A-inland toestel: de True Heading Carbon-A. Dit apparaat blinkt volgens de makers uit in gebruiksgemak, goede afleesbaarheid en ultra compacte uitvoering.

Het nu opgerichte True Heading Nederland zal de producten en services op de markt brengen door een netwerk van geautoriseerde dealers. www.shiptron.nl





Nog verder noord met Tooluka

Van Eef Willems zijn we gewend dat ze grenzen verlegt. Deze zomer is ze dat weer van plan. De bijzondere reizen van afgelopen zomer, naar hoge Groenlandse breedtes, gaat ze in 2011 herhalen, maar dit keer gaat de *Tooluka* nog noordelijker. Eef wil nu zo ver gaan als het ijs haar toestaat.

Daarnaast wil ze in de Disko Bugt de daar foeragerende Groenlandse walvissen bekijken. Dit kan alleen in het vroege voorjaar, dus als je dit wilt meemaken, zorg dan dat je in mei aan boord van *Tooluka* zit.

Ijs, veel ijs, de overweldigende natuur, veel wandelen, 24 uur daglicht en een fascinerende cultuur staan borg voor een onvergetelijke ervaring. Als je óóit de kans hebt... www.tooluka.nl



Ronstan dubbelgelagerde blokken

De nieuwe Ronstan Core blocks hebben zowel kogellagers als een glijlager. Zodra er krachten op het blok komen te staan ondersteunt het glijlager de kogellagers, wat weerstand vermindert. De aluminium wangen van de blokken zijn open om gewicht te besparen. De roestvrijstalen sluiting is draaibaar en te fixeren met een imbusboutje. Dankzij het uitschroefbare hondsvot kan je voorgesplitste lijnen snel monteren. De maten van de blokken zijn 60 en 75 mm. www.moremarine.nl.



Gloei-jack van Imhoff



Gezien op de vakbeurs Mets in Amsterdam: een zeiljas met verlichting. Het Imhoff Offshore Rescue Jacket is voorzien van vlakken op de schouders en capuchon, die automatisch gaan branden zodra de drager in het water valt. Een voordeel ten opzichte van reflectiestrepen die pas oplichten als er licht op valt. De jasverlichting vergroot natuurlijk de opsporingskans. Het licht brandt circa anderhalf uur en is zichtbaar tot op 500 meter. www.on-deck.nl.





SOLERENDE SOLO

Buien zorgden voor vlagen van jewelste tijdens de Grote Prijs van 's-Hertogenbosch op de Oosterplas. De Solo-zeilers konden aan de bak. Het ging niet altijd goed, de Solo 544 soleert hier zonder stuurman aan boord, om uiteindelijk naar loef om te slaan.





Het voordeel van klein water als de Oosterplas is wel dat je snel op de kant staat, waar de warme soep wacht. Voor oorsprong is de Solo een typisch houten 'stitch and glue' ontwerp. Anno nu worden de boten geheel in kunststof gebouwd. www.soloklasse.nl ☎



Zilt WINTERPROGRAMMA
2010/2011

METEOCURSUSSEN voor zeilers

Weerkaarten interpreteren
Gribfiles gebruiken
Routing
Software en apparatuur

KLIK VOOR MEER INFORMATIE 

Zilt
magazine voor zeilers

nimos
METEO TRAINING



ZILTE KLIKS

SHIPTRON

Marine Communication Specialists

boeken, zeekaarten,
pilots, almanakken

Datema Amsterdam

ONLINE BESTELLEN
nu klikken, morgen lezen...

zeilen regenereren?

red-gull.com

Parasailor ¹⁵

wél de snelheid,
niet het gelazer!

overdruk
ventiel →

← 'zachte
zeillat'

stabiel(er) van
70 tot 180
graden

← zonder
stress

zonder
boom →

boeg wordt gelift

www.parasailor.nl
Bomarine 070-3040466

Rondje Azoren?

Met uw eigen jacht in de zomer van 2011 drie maanden naar de Azoren

Vanuit Vlissingen naar Zuid-Engeland. Biskaje oversteken naar La Coruna. De Spaanse Ria's, Lissabon, Horta (Faial, Azoren) en terug via de Ierse zuidkust. Meer info en de volledige route vindt u op www.oceanpeople.nl

Regel uw sabbatical en ga mee op de zeiltocht van uw leven. Ontdek dé manier van avontuurlijk maar ook relaxed reizen met je eigen jacht. Wie met OceanPeople meegaat heeft wat te vertellen.

Azores Adventure Cruise 2011

OCEANPEOPLE

Vaar op zeker

KUIPER
VERZEKERINGEN

Verzekeringen en financieringen

**ZEILMAKERS
VERGELIJKEN**

- Alle Zeilmakers op een rij
- Ervaringen van zeilers
- Direct een offerte aanvragen
- Veel zeilers gingen u voor!

Klik Hier!

zeilofferte.nl

wereldwijd

AANKOOPKEURINGEN

Presentaties
Expertise
Bouwbegeleiding
Boeken

Olav Cox



OEFENING PLONS

zes zeilers en een oud reddingvlot

Duizenden zeezeilers hebben een reddingvlot aan dek. Geruststellend gevoel, zo'n amulet. Maar wie kent de praktijk van oplazen en erin klimmen? Mike Muller nodigde vijf bevriende instructeurs aan boord van zijn kotter *Belong* en zette op het IJmeer een oud vlot overboord. Ter lering en vermaak.

foto's: Crispijn Verkade e.a. - tekst: Michiel Scholtes





Plons! De witte reddingsvlotcontainer gaat niet eens helemaal onder en drijft stoïcijns aan zijn lijn. Michael trekt meter na meter lijn uit de container tot plots:

PFFFTsssssssss! Het vlot ontvouwt zich als een versnelde opname van een pop die vlinder wordt. Mike, Michael, Marc, Menno, Crispijn en ik, allemaal staan we op het punt te applaudiseren. Maar als de luchtfles stopt met sissen, drijft het vlot ondersteboven, de ingang onder water, de vier ballastkamers als lege boterhamzakjes op de bodem, zakken met uitrusting aan lijntjes buitenboord. Hoe groot is de kans dat dit gebeurt in een noodgeval? Fifty-fifty? En hoe makkelijk is 'ie te keren?

HOZEN

Menno springt als eerste te water. Hij grijpt de over de bodem gespannen band en kantelt het vlot met gemak overeind; het binnengestroomde water vormt geen ernstige belemmering. Even later verdwijnt hij als een slang in het vlot waar hij ritmisch begint te hozen. Marc, in KNRM-overlevingspak, is nummer twee. Ook hij zit in een oogwenk in het vlot. Hij is zo terug ook, met alleen een nat gezicht en onderarmen. Crispijn, in wetsuit, volgt blijmoedig.



De reddingvlotcontainer drijft stoïcijns aan zijn lijn





**Als de luchtfles
stopt met sissen
drijft het vlot
ondersteboven**



KOUD! KOUD!

Ik wil niet laf zijn en spring als nummer vier. Water raast door pijpen en mouwen langs mijn huid en sluit zich boven mijn hoofd. Koud! Koud! Belletjes ruisen in mijn oren. Als ik weer boven kom, probeer ik te ademen, maar de kou snijdt me de adem af. Mijn ribben weigeren dienst. Ik houd toch al niet van water. Rechts rijst de grijze romp van de *Belong* hoog uit het water, voor me dobbert het rood-zwarte reddingvlot. In een paar slagen ben ik bij het touwladdertje. Crispijn steekt vanonder de overkapping zijn hand uit...

“D’dee, ‘k ‘k wil het zelf d’doen,” klappertand ik hem toe. Opnieuw probeer ik te ademen, mijn lichaam ontspant net genoeg voor een paar oppervlakkige happen zuurstof. De bolle zwarte rand van het vlot lijkt hoog. Ik haak mijn arm naar binnen, vind een handvat en zoek met een voet naar het korte touwladdertje. Mijn been maait door het water maar vindt niks. God, het is koud. Dan maar zonder ladder. Ik trek me op en trappel wild met mijn benen. De rand van de ingang deukt in, het vlot kantelt een beetje en tot mijn verbazing ben ik in twee seconden binnen. dat viel mee. Ik ga op mijn knieën zitten, water gulpt uit mijn mouwen. Crispijn zit tegenover me in een vreemd oranje licht.

“Koud?” vraagt hij grijnzend. Hij heeft het naar zijn zin in zijn wetsuit.



RUBBER TENTJE

Ik kijk om me heen. Een rubber tentje beschermt ons tegen wind, spatwater en schuim. Maar we zitten allebei in onze eigen kuil koud water. Waar we op de bodem leunen, vormt zich een deuk die onmiddellijk volloopt. Twee sponzen zijn de wapens waarmee je de bodem droog moet krijgen. De rest van de uitrusting zit in geborgde plastic zakken. Er is geen water of eten aan boord. Redding moet wel aanstaande zijn.

PLASTIC TUUTJE

Hee, wat is dat nou? Mijn reddingvest heeft zich niet opgeblazen! Goed, het was een oudje, maar het drukventiel stond nog op groen...

“Moet je kijken,” roep ik vanuit de ingang naar de mannen op de *Belong*, “hij doet het niet!”

Daarop trek ik hard aan het plastic tuutje waarmee je het vest handmatig activeert. Het tuutje breekt. Er gebeurt niets. Iedereen valt om van het lachen. Komisch. Blijkt dat de luchtpatroon helemaal los ligt van het drukventiel. Niet iets wat je op zee even verhelpt.

Ik ben met geen stok meer het water in te krijgen, trek het vlot naar de *Belong* en stap druipend op een echt dek.

“Mike, heb jij misschien een handdoek voor me?”



GEEN TEST

Deze ‘oefening’ was natuurlijk geen ‘vlottentest’. Toch vinden we alle zes dat het erg nuttig is een keer met een vlot te werken. In een echte noodsituatie zullen we doelmatiger met het vlot omgaan en anderen gerichter kunnen aansturen en helpen. We hebben bovendien bekende tekortkomingen van vlotten kunnen ervaren.

Wij zijn allemaal slank en getraind en kwamen makkelijk in het vlot. Maar voor dikke, verkleumde of zwaar geklede mensen zal dat niet zo makkelijk gaan. Het laddertje was te kort, de enkele handgreep aan de binnenkant onbekend en onzichtbaar. Er bestaan vlotten met veel meer handgrepen, ook op de vloer.

Dat je in je eigen kuil water ligt of zit is niet minder dan een ramp. Het leidt tot onderkoeling en doorligwonden. Bij slecht weer vraagt het enigszins droog houden van de slappe rubber bodem veel schaarse energie. Er zijn vlotten waarvan de bodem opblaast tot een stijve luchtmatras met een watergoot rondom. Die laat zich veel makkelijker droog houden en isoleert bovendien.

LESSEN

De uitrusting van ons vlot was ontoereikend voor langer verblijf dan een dag. Niet erg als je dit weet en er rekening mee houdt bij het plannen van tochten en het vullen van noodton of –tas. Maar wie zijn vlot als een talisman aan dek heeft staan en geen idee heeft van de inhoud, zal in een noodsituatie op zijn neus kijken.

De keuring van ons vlot was jaren over tijd. Het enige zichtbare gevolg was de uitgeputte batterij voor het daklampje. De luchtfles had voldoende puf, naden en stiksels vertoonden geen schade, wat niet wil zeggen dat die op zee niet snel zou kunnen ontstaan.

Een man kon vanaf de *Belong* het vlot ondersteboven gooien, ondanks de volle ballastzakken. Hoe makkelijk kunnen brekers en wind dat dan niet? Wat is het aantal en het volume van de ballastzakken van uw vlot? Bijkomende les was dat luchtpatronen van reddingvesten door beweging spontaan van het ventiel kunnen draaien. Het is een open deur, maar zo’n vest is zo goed als de controle en het onderhoud ervan. (Z)



Arimar

4 PERSONE





ZILTEWERELD

Verlaten eilanden

Alleen al om de naam zou je er naartoe willen. De *Islas Desertas*, de verlaten eilanden, zijn onderdeel van Madeira. Marianne de Groot en Gerard Wielenga treffen de eilanden inderdaad verlaten aan. Hun *Gisborg* is de enige boot in dit onwerkelijke decor van vulkanische rotswanden en blauw water.



Dit smaakt naar meer

Een opfrisverlof, noemen Marianne de Groot en Gerard Wielenga het jaar dat ze vrij nemen om te gaan zeilen. De meeste vertrekkers die zolang weg gaan kiezen voor een Rondje Atlantische Oceaan.



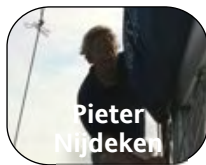
Marianne en Gerard hebben echter geen zin in de tijdsdruk die dat Rondje onvermijdelijk met zich meebrengt en kiezen voor een meer relaxte trip.

VROEG VERTROKKEN

Al half april vertrekt de *Gisborg*, een Contest 48 ketch uit 1982, uit Scheveningen. Gerard: “Het is vroeg in het seizoen. In de anders zo overvolle havens is nog geen passant te bekennen. Zelfs betalen is zo af en toe een probleem, omdat de havenmeesters nog moeten ontwaken uit hun winterslaap. We varen op ons gemak langs de Franse kust zuidwaarts. Bij Brest steken we niet in een keer over naar Noord-Spanje, maar blijven we de kust volgen. Jammer dat zo veel vertrekkers dit gebied grotendeels overslaan in hun haast binnen een jaar het bekende rondje te kunnen varen.”



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

Ga naar www.ziltmagazine.nl
en vul je e-mailadres in

