Zilt magazine

foto:© Debby Kloos

deel deze Zilt facebook.

107

maart 2015

DOSSIER VERSTAGING
30

107 Zilt

VAN BOOM
NAAR BEAUTY
50

ANKER ADRENALINE
62

ZILTE WERELD
110

BIDDEN VOOR REGEN
82

EN VERDER...

58 ZeilAgenda

70 Barcelona World Race

76 In de Wind

92 Tijstop op het wad

96 60e Hiswa

102 Zilte Spullen

>

Individuality and performance
are the passion of the Scandinavians!

Discover it on the **new Maxi 1200**.

MAXI YACHTS

Your local MAXI YACHTS dealer: JONKERS YACHTS | Haven Kloosternol 1 | NL-4322 AK Scharendijke | The Netherlands
T: +31 (0) 111 673 330 | F: +31 (0) 111 673 339 | E: info@jonkers.org | www.jonkers.org

www.maxiyachts.com

Epifanes zet er vaart achter

Toegelaten voor de pleziervaart tot 2022

Copper-Cruise: high performance antifouling

Voor elk type schip varend tussen 5-30 knopen (10-50 km/u)

Epifanes Copper-Cruise is een koper- en biocidehoudende high performance antifouling met een hard schrobbaar oppervlak. De effectief slijpende werking zorgt voor een langdurige aangroeiwering op zoet, brak en zout water. Zie ook www.epifanes.nl.

EPIFANES® Yacht Coatings

VLIEGUREN

We kijken uit naar het moment waarop we onze winterbok kunnen inruilen voor een lekker lopend koersje. Natuurlijk niet zonder de boot optimaal te hebben voorbereid, zoals we dat al jaren gewend zijn. Zonder het te willen, hebben we het onszelf dit keer wel wat lastiger gemaakt. De vanzelfsprekendheid waarmee we steevast constateerden dat de mast er weer keurig opstond, hebben we enigszins om zeep geholpen. Alleen maar omdat we wel eens wilden onderzoeken wanneer verstaging nu echt aan vervanging toe is. Is tien jaar al oud of hoef je je ook na twintig jaar nog geen zorgen te maken? En hoe kun je dat weten, of nog veel liever meten? Vragen die ongetwijfeld met enige regelmaat door het hoofd van iedere zeiler schieten.

Mensen die het antwoord zouden moeten kennen, waren niet moeilijk te vinden. Staaldraadfabrikanten, tuigers, jachtexperts en verzekeraars deelden hun jarenlange ervaring en deskundigheid maar al te graag. Het werden interessante gesprekken. Vol met voor ons nieuwe inzichten. Maar ook met veel meer zorgvuldige accenten en nuanceringen dan er in een keiharde waarheid passen. Met als conclusie dat niemand, ongeacht ervaring en deskundigheid, precies kan zeggen op welk moment verstaging absoluut vervangen moet worden.

Aan aanbevelingen als 'Het is verstandig om...', of 'Je kunt maar beter...' ontbrak het niet. Sommigen dreigen zelfs tot een heuze 'richtlijn' te worden gepromoveerd. Sceptici zullen daar misschien het belang van de geinterviewden in vermoeden, maar ons lijkt dat een te grote versimpeling van een ingewikkelde kwestie.

Wat wij van al die meningen leerden, is dat er een moment bestaat waarop je prefentief moet vervangen. Zoals dat gebeurt met de distributieriem van je auto. Alleen maar omdat de gevolgschade oneindig veel groter is dan de kosten van een kunststof onderdeel en een paar uur werk. Om dezelfde reden waarom in vliegtuigen perfect werkende onderdelen worden vernieuwd. Omdat je je nu eenmaal niet het risico van een defect, hoe onwaarschijnlijk ook, kunt permiteren. Waarschijnlijk is dat wat verzekeraars met de ongrijpbare term 'goed huisvaderschap' bedoelen.

De vraag welk aantal nautische 'vlieguren' er bij dat vervangingsmoment horen, hebben wij helaas niet kunnen beantwoorden. Maar wat wel overduidelijk werd, is dat we daar niet pas op een stormachtige aandewindse koers in knobbelige zeegang over moeten gaan nadenken...

de Zit bemanning

foto:© Nandor Fa/Barcelona World Race

BUREAUBLAD

Nandor Fa en Conrad Colman zeilen met hun 60-voets The *Spirit of Hungary* in de Barcelona World Race. Op een inspectierondje naar de top van de mast nam Nandor zijn camera mee. Met deze foto als resultaat. Met een klik op de downloadknop maak je dit niet alledaagse perspectief tot de achtergrond van je computer of tablet.

19 dagen HORIZON

PUFF'S DAGBOEK VAN EEN ATLANTISCHE OVERSTEEK

In het voorjaar van 2014 zwaaiden familie en vrienden de bemanning van de Puff uit. Een half jaar later beginnen Frieda en Leon aan hun allereerste oceaanoversteek. Een zeiltocht van 2139 mijl, maar ook een reis langs emotionele hoogte- en dieptepunten. Je beleeft het mee op de volgende pagina's uit hun Atlantische dagboek...

deel dit artikel facebook

foto:© Bemanning Puff

TEKST EN FOTO'S FRIEDA FENNELL EN LEON BLAUW

>

DAG 1

Het is gelukt! We zijn vertrokken uit Mindelo. Het tweede deel van onze Atlantische oversteek is begonnen. De eerste dagen blijven altijd doorbijten. Inslingeren noemen ze het. Je zou het ook inweken kunnen noemen, zoals de was wordt geweekt in een sloom ronddraaiende machine. Zo worden wij ook geweekt in een boot die traag van links naar rechts schommelt. De komende weken zijn we weekdieren. Weinig comfort, weinig hygiëne, weinig activiteit, weinig van alles wat een mens normaal bezighoudt. We worden niet ziek maar hebben wel last. Leon gedijt het beste buiten. Ik word loom en lig het liefst de hele dag te liggen. Op alleen de genua leggen we het eerste etmaal 117 mijl af. Het begin is er...

> > > > > > > > > > > > > > > > > > **nog 2022 mijl** > > >

DAG 2

Ik houd vanochtend met moeite een crackertje binnen. Leon verzorgt me goed met het zetten van theetjes. Vanaf vandaag gaat het hopelijk bergopwaarts. Het slingeren van de boot is best heftig, dit ervoeren we niet eerder zo. Bij vertrek drukte iemand me op het hart vooral te genieten. Dat is lastig als je weinig comfort hebt en continu met een schuin oog naar het weer kijkt. Mijn geluksmoment voor vandaag is als ik de kuip in stap en het zonnetje op mijn hoofd voel schijnen. Met muziek van 'Kings of Leon' in mijn oren geniet ik van het passaatzeilen. Alleen nog te koud voor bikini...

<

DAG 3

Afgelopen nacht was rustig met een mooie sterrenhemel. We hebben voor het eerst goed kunnen slapen. De wind is nog steeds steady rond de 20 knopen. Af en toe iets minder en dan weer iets meer. We gaan eigenlijk wel lekker. We zijn inmiddels redelijk ingeslingerd en gewend aan het 24 uur per dag heen en weer klotsen. Al moet ik zeggen dat je weinig kunt doen. Een beetje zitten, voor je uit staren en muziek luisteren. Eten koken en afwassen zijn zo´n beetje de hoofdactiviteiten van de dag. En zo hobbelen we het vierde etmaal in...

> > > > > > > > > > > > > > > > > > **nog 1782 mijl** > > >

DAG 4

Ik wil slapen. Gewoon slapen, zoals dat normaal is om 03.23 uur 's nachts. Maar in plaats daarvan, staar ik voor me uit. Kijkend naar de wolken die zich achter Puff vormen, die soms voor en soms achter ons langs drijven. Als ze op ons af komen, ben ik op mijn hoede. Ik let op het kompas, kijk of de wind draait of iets toeneemt. Is alles in orde, dan doe ik stiekem mijn ogen dicht en leun achterover. Wat is het lekker om je ogen dicht te doen. Heel even maar. Even weg van het geschommel van de boot en van de geluiden van de wind en de zee. Over een uurtje mag ik Leon wakker maken en zit mijn wacht erop. Dan kan ik het bed weer in...

DAG 5

Yes, we zijn over de 500 mijl gegaan en hebben inmiddels meer dan 25% van de totale afstand afgelegd. Dat is toch al een kleine mijlpaal. We beginnen steeds beter in ons ritme te komen. De katterigheid is gelukkig minder. Het rollen van de boot blijft. De wind neemt af tot kracht vier en voor het eerst bomen we de fok uit aan de andere kant van de genua.

Passaatzeilen zoals 't heurt!

> > > **nog 1549 mijl** > > > >

>

DAG 6

Today is okay!
Een prachtige dag. Veel zon, iets minder wind en daardoor ook minder golven. Met name dat laatste is erg lekker! We kunnen allebei een beetje bijslapen en genieten van quality time samen. In het zonnetje lunchen en kletsen en daarna lekker in de kuip douchen.

> > > > > > > > > > > > > > > > > > **nog 1439 mijl** > > >

DAG 7

Alweer een week op de oceaan! De tijd gaat toch wel snel. Nog 2 dagen en dan zijn we over de helft. Daar kijken we erg naar uit! Zeker omdat het weer vandaag iets minder is. Zuidelijk van ons passeert een trog waar veel wind in zit. Zoals het er nu naar uitziet krijgen wij alleen de grijze lucht en de buien en blijft de wind redelijk steady.

<

> > > > > > > > > > > > > > > > > > > **nog 1322 mijl** > > >

DAG 8

Ik zit nu in de 8e nachtwacht van deze oversteek, het is 01.48 uur aan boord. Ik weet dat ik heb geklaagd over het opstaan 's nachts, maar eigenlijk zijn het de beste uren. Ik ben even helemaal alleen met mijn gedachten. Dit zijn de uren waarin ik kan wegdromen naar alle bestemmingen die voor ons liggen. De uren dat ik kan nadenken over wat het leven nog meer in het verschiet zou hebben voor me. Misschien wel een Caribbean wedding? Deze uren ben ik het gelukkigst. Ik besef me wat een lucky bastards we zijn. En een beetje fysiek en mentaal afzien op deze oceaan is een kleine prijs die we maar al te graag betalen. Dus ja, het grootste deel van de afgelopen week was het afzien, maar een belangrijk deel gaat over het waarmaken van die droom. Dus tegen de volgende vertrekker die de oversteek gaat wagen zeg ik niet 'geniet ervan'. Ik zeg: "Ga diep, krabbel op en overwin!"

DAG 9

Het weer is rustig, we krijgen meer het gevoel te leven aan boord in plaats van te overleven. Puff voelt als thuis. De stamppot met zuurkool en rookworst en de meegebrachte drop en pindakaas versterken het huiselijke gevoel. En we vieren dat we op de helft zijn. 1060 mijl in 9 dagen, dat is top! Het miniflesje champagne staat koud....

> > > nog 1088 mijl > > > >

SEULFLO

>

DAG 10

Een grijze dag met veel buien en af en toe flinke windstoten. Lastig zeilen door de vele windshifts. We maken ons op voor een pittige nachtwacht maar na een uurtje trekt het open en komt er een betoverende sterrenhemel tevoorschijn. Zo mooi hebben we hem nog niet gezien. Prachtig!...

> > > > > > > > > > > > > > > > > > **nog 965 mijl** > > >

DAG 11

Het Caribische zonnetje laat nog op zich wachten. Op wederom een grijze dag met veel buien zitten we veel binnen. In het vochtige weer wordt het er met alle luiken dicht niet frisser op in de kajuit. De laagste dagafstand tot nu toe; 107 mijl. Totaal gevaren 1272 mijl. Dat betekent dat we nog 830 mijl moeten...

DAG 12

Mijn vader vertelde me altijd dat de deining op de oceaan vergelijkbaar is met duinen. Je zou gewoon horizontaal de duin op deinen en er aan de andere kant weer afglijden. Dat klinkt mooi. Behalve dan dat ik nog geen duinen heb kunnen ontwaren. Ook hebben we nog weinig gedeind en gegleden. We hebben de afgelopen week vooral geklotst en gebeukt. Tot nu! Vandaag zag ik duinen. Duinen waar we rustig overheen glijden. Af en toe wordt het topje van de duin opgestuwd door de wind en dan haalt Puff nét niet helemaal de top. Dan duwt de massa water tegen de kont van Puff en glijden we schuin naar beneden, waarna windvaan Arie de Puff weer op koers brengt. Bijzonder. Hier zijn we voor gekomen...

> > > > > > > > > > > > > > > > > > **nog 730 mijl** > > >

DAG 13

Windkracht 7 vandaag. Sinds gisteren kijken we tegen golven op waar je vanaf de 1e verdieping zo op kunt stappen. Vier meter of hoger zijn ze. We sliden eraf, worden van links naar rechts geduwd en Puff wordt er niet warm of koud van. We hebben slechts een puntje genua staan en lopen lekker. Niet heel snel, maar steady en comfortabel. Het is toch constant een afweging tussen genoeg mijlen maken versus de boel heel houden...

DAG 14

Vandaag zitten we twee weken op zee. De tweede week beleven we heel anders dan de eerste. In het begin waren we vooral bezig met overleven. We waren erg katterig en konden het fysiek maar net aan. De constante bewegingen van de boot, vaak heel wild, en het constante gebonk tegen de romp kon ik niet buitensluiten. De afgelopen week daarentegen was er veel ruimte voor genieten. Wat maakt nou het grote verschil? De fysieke gesteldheid is een bepalende factor aan boord. Zodra het fysiek beter ging, belandden we in een cadans. Met elkaar, met het schip en met de oceaan. We hebben nu zelfs energie over voor andere bezigheden. Kletsen, lezen, reflecteren, zijn. Vrij zijn...

> > > > > > **nog 492 mijl** > > >

>

DAG 15

We zijn aan het aftellen, nog maar een paar honderd mijl te gaan. Maar zo voelt het niet. Het zullen de laatste loodjes zijn en ze worden steeds zwaarder. We krijgen veel buien over, enkele met onweer. Geen leuk cadeautje. Aan de andere kant hebben we nog steeds goede wind, hele nacht en ochtend 20 – 25 knopen. We zetten een nieuw dagrecord van 125 mijl, de hectische golven gooien ons alle kanten op maar de mooie snelheid maakt veel goed...

> > > > > > > > > > > > > > > > > > **nog 370 mijl** > > >

DAG 16

De wind neemt af en de golven worden een tragere deining. We vangen een prachtige mahi-mahi en genieten van de rustige mijlen. Totdat de genua ineens naar beneden komt. Voor we het voordek op zijn ligt hij al in het water. De harp waarmee het zeil aan de rolwartel zit is losgekomen. Om dat te fixen zullen we de mast in moeten. Dat bewaren we voor na onze aankomst. We gaan verder met grootzeil en uitgeboomde fok, hopelijk kunnen we onze voortgang zo behouden. Het ging net zo lekker!

DAG 17

De op één na laatste nacht van onze Atlantische oversteek. Je leest het goed, onze Atlantische oversteek. Wie had dat gedacht? Klinkt behoorlijk stoer als je het mij vraagt. Wij hadden erover gedroomd, gehoopt dat we het zouden durven. Maar dat we het echt zouden doen, moest ik eerst zien voordat ik het zou geloven. Nu kan ik het wel geloven. We zijn er echt bijna...

> > > > > > > > > > > > > > > > > > **nog 160 mijl** > > >

DAG 18

Dit etmaal worden we getrakteerd op een prachtig rustige oceaan en een strak blauwe lucht. De Caribische zon brandt op onze gezichten en al motorzeilend glijden we door het water. Het is de perfecte afsluiting van een hobbelige tocht. Zonnen op het voordek, samen een borreltje nemen zonder dat de toastjes in het rond vliegen en als klap op de vuurpijl vers gevangen vis. Rustig uitslingeren dus.

DAG 19

Aankomst Martinique

Het was super super spannend, soms zelfs een beetje angstig, het was afzien, het was onbeschrijflijk mooi, het was de kracht van de oceaan in volle glorie, het was de ultieme vrijheid, het was golf na golf en beuk na beuk, het was vallen, opstaan en weer doorgaan, het waren ontelbaar veel sterren, het was iets van ons drieën, het was een droom, het was perfect... We made it! Na 18 dagen en 8 uur en 2139 zeemijlen hebben we zojuist ons anker laten plonzen in Sainte-Anne Bay, Martinique, Caribbean. Nu eerst champagne, sigaren, cocktails, en lekker samen in bed een nacht doorslapen!

> > > > > > **nog 0000 mijl** > > >

ATLANTISCHE
OCEAAN
Kaap Verdische
eilanden
20°N
Martinique
2139 Nm
10°N
61°W
25°W

ADVERTENTIE

Voor Zeilers: SailSteer

Voor een perfecte dag op het water

Wilt u de wedstrijd winnen, of gewoon een lekker stuk zeilen? B&G's unieke SailSteer functie combineert alle belangrijke zeildata in één scherm. Van kompaskoers, wind, laylines, en getij tot windhoekindicatie en windshiftsectoren. SailSteer geeft u in één oogopslag de juiste informatie. Zodat u geniet van een perfecte dag op het water.

Exclusief verkrijgbaar op:

Zeus Touch

Zeus²

H5000

HISWA

60e editie
AMSTERDAM BOAT SHOW
11 T/M 15 MAART
2015

Standnummer 07.233

B&G

PASSIE VOOR ZEILEN

BG0265 02-15

DOSSIER VERSTAGING

vervangen of niet?

fabrikanten, jachtexperts, tuigers en verzekeraars aan het woord...

foto:© KNRM-Arie van Dijk

deel dit artikel facebook

Een lome zomerse dag. De boot loopt lekker in een bakstagwindje. Je zit ontspannen in de kuip. Totdat je oog valt op het achterstag. Daar zit een plekje... Roest! Op slag is alle onbekommerde gevoel verdwenen en overheerst die ene gedachte die zeilers vaker plaagt: wanneer moet ik mijn verstaging eigenlijk vervangen?

Gewapend met deze vraag stappen we binnen bij Carl Stahl in Zaandam. Bij deze groothandel weten productmanager watersport Merijn Ruiters en managing director Danny Hol alles van roestvrijstalen draad. Jaarlijks verhandelt de firma containers vol staaldraad, bestemd voor allerlei sectoren als industrie, bouw, offshore én watersport.

LATEN WE EERST EENS BEPALEN OVER WELK MATERIAAL WE PRATEN.

Danny Hol: “De meeste verstaging voor jachten bestaat uit geslagen roestvrijstalen draad, in de kwaliteit AISI 316. Die norm zegt iets over de legering, zo moet er minimaal 2,0 % molybdeen in zijn verwerkt. Dat zorgt voor bescherming van het oppervlak tegen invloeden van buitenaf. Het zogenaamde

Super Duplex is een hoogwaardiger versie met een hoger molybdeenpercentage. Het wordt onder meer toegepast in de offshore, maar is te duur voor standaard verstaging."

Merijn Ruiters: "Voor stagdraad is 1x19 het meest gangbaar. Dat bestaat uit een kern, met zes draden daar omheen gewikkeld en dan nog eens twaalf draden. Diktes van 6, 7 en 8 mm worden het meest toegepast, terwijl het voorstag dikwijls een tandje dikker is, 10 mm. Soms wordt stagdraad koud vervormd, met behulp van een wals wordt het iets in elkaar gedrukt. Officieel heet dat materiaal dan 'compacted strand'; zeilers kennen het vooral als 'Dyform'. De behandeling vergroot de sterkte en vermindert de rek, maar verhoogt wel de gevoeligheid voor corrosie. Voorbeeld: zeg dat 8 mm 1 x 19 een breeksterkte van 5000 kg heeft, dan heeft de compacted strand versie van 8 mm 6300 kg breeksterkte. De 7 mm compacted strand heeft ook 5000 kg, dus je kunt een dunnere maat nemen. Dat scheelt gewicht."

IS EEN ROESTPLEKJE EEN TEKEN AAN DE WAND?

Danny Hol: "Dat hoeft niet. Alle RVS 316 is heel licht magnetisch en trekt vuil, fijnstof en metaaldeeltjes uit de atmosfeer aan. Je ligplaats in een industriële omgeving of bij roestige damwand kan van invloed zijn. Er kan zich vliegroest

foto:© Zilt Magazine

afzetten op de verstaging, maar dat kun je er met je nagel vanaf krabben. Gebruik nooit schuursponsje of staalwol, dat werkt averechts, dan komt corrosie in alle hevigheid terug."
Merijn Ruiters: "De verstaging van mijn eigen boot maak ik elk voorjaar schoon met kraanwater, ook helemaal bovenin en bij de D1 en D2. Daarna behandel ik de draden met speciale teflonspray. Gebruik géén vaseline op roestvrijstaal! Het randje van de terminal waar het stag in de huls verdwijnt, maak ik schoon met een tandenborstel. Dat is een plek waar zich vuil kan ophopen."

IS HET ZINVOL OM DAT DICHT TE KITTEN?

Danny Hol: "Strikt genomen is dat niet nodig, een goed aangewalste terminal zit zo strak om de draad dat er geen ruimte is waarin vuil kan doordringen. Sterker, het naderhand aanbrengen van siliconenkit kan corrosie in de hand werken als het niet goed wordt gedaan. Dan kan zo'n randje als een soort broeikas werken. Als je het per se kit wilt, kan dat het beste worden aangebracht als de terminal eraan wordt gewalst."

Merijn Ruiters: "We ontraden ook het gebruik van spannerhoezen. Binnenin ontstaat een vochtig, warm klimaat, dat corrosie in de kaart speelt."

Danny Hol: “Overigens is corrosie zelden de oorzaak van stagbreuk. Veel funester is vermoeiing van het materiaal door beweging. Veel zeilers halen 's winters de spanning van de stagen, waardoor de hele boel staat te schudden, 24 uur, 7 dagen in de week. Daardoor kunnen er ook scheurtjes ontstaan in de mastplaten. Het achterstag mag iets losser, maar houdt de rest gewoon op spanning. Een mast daar constructief op berekend. Rolfokken vragen om extra aandacht. De hoezen zijn windvangers en zullen extra beweging als ze niet op voldoende spanning staan.”

Merijn Ruiters: “Wat we ook wel zien is dat de voorstagdraad bij fokrollers kapot wordt gedraaid als de boel niet goed zit. Dan wordt met de lier geprobeerd de fok toch in te rollen en wordt de stagdraad als het ware geworgd. Dat heeft niks met corrosie te maken; daar is geen enkele draad tegen bestand. Een breuk in een stag wordt doorgaans het eerst merkbaar doordat er een tier loslaat. Dat is slechts 5 procent van de breeksterkte, maar is wel een signaal dat je actie moet ondernemen.”

foto:© Zilt Magazine

MAAR DAN WE HEBBEN NOG GEEN ANTWOORD OP DIE PRANGENDE VRAAG: WANNEER VERVANGEN?

Danny Hol: “Daar is ook geen panklaar antwoord op te geven. Dat is afhankelijk van het hiervoor genoemde onderhoud en de ligplaats, maar ook van het gebruik en het vaargebied. Zit je alleen op zoet of ook op zout water? De temperatuur speelt eveneens een rol; in warme gebieden als de Carieb veroudert het materiaal sneller. Daarom zeggen wij: gemiddeld tussen de 7 en 12 jaar, maar het materiaal kan bij juist gebruik nog veel langer mee. Bedenk trouwens dat je stagdraden zo sterk zijn als het beslag. Wijzelf gebruiken uitsluitend A-kwaliteit uit Europa. Goedkoper materiaal kan meer speling op de schroefdraad of matig gecentreerde ogen hebben. Dat komt de levensduur niet ten goede.”

Een harde norm voor het vervangen van verstaging is er dus niet. Als advies wordt doorgaans 10 jaar aangehouden. Dat heeft echter meer een verzekeringstechnische reden. Want keert een verzekeraar nog wel alles soepel uit, wanneer je met een oud tuig zeilt dat onverhoopt overboord gaat? Leg dan maar eens uit waarom je het niet eerder hebt vervangen, terwijl je verzekering 'goed huisvaderschap' verlangt.

Uit eigen ervaring weten we dat na 16 jaar intensief zeilen op zout water de verstaging nog steeds staat als een huis. Maar met het stijgen van de gebruiksjaren neemt de gemoedsrust evenredig af. Dus ook daarom is vervanging uiteindelijk onvermijdelijk.

>

DOSSIER VERSTAGING

vervangen of niet?

de visie van de jachtexpert

foto:© Theo Groot Fotografie

REM SCHUIJT:
'VERSTAGING NIET LOUTER OP LEEFTIJD BEOORDELEN'

“Als expert ben ik ook lid van de NVEP, de Nederlandse Vereniging van Experts op Pleziervaartuigengebied. Een organisatie waar van oudsher voornamelijk schade-experts lid van zijn, maar tegenwoordig ook aankoopexperts deel van uitmaken. In het verleden is in verband met aansprakelijkheid in de ANWB rapporten een termijn van 10 jaar genoemd en die heeft een voeding gekregen bij de verzekeraars. Het staat in geen enkele polis vermeld dat je na die termijn moet vervangen, maar als je schade hebt, dan vindt er bij de meeste verzekeraars een aftrek plaats. Als er niet wordt uitgekeerd, dan wordt daarvoor meestal 'onvoldoende zorg' als argument gebruikt. Omdat de NVEP-leden over schades aan verzekeraars rapporteren is er een afschrijvingsmodel ontstaan, voor zowel geslagen draad, als rodrigging en dergelijke.

>

Als vuistregel wordt 10 jaar gebruikt voor normaal staaldraad en 7 of 8 jaar voor rodrigging.
Gevolgschade wordt trouwens doorgaans wel gedekt. Problemen in de terminals ontstaan veelal als gevolg van vermoeiing en het niet goed aanwalsen van terminals. Persoonlijk vind ik het onzin om de verstaging puur op leeftijd te beoordelen; veel hangt immers af van het gebruik. Jachten die veel op zee zitten, moet je anders beoordelen dan eentje die alleen met mooi weer op het IJsselmeer vaart. Het neemt niet weg dat je altijd een keer pech kan hebben, zonder dat daarbij schuldigen zijn aan te wijzen."

foto:© Zilt Magazine

HANS KREISEL:
'CONTROLEER MET REGELMAAT'

Hans Kreisel, registerexpert bij Kersten Experts BV, adviseert de verstaging aan een regelmatige controle te onderwerpen. “Als eigenaar kun je al een hoop zien, maar een deskundige - een professionele tuiger - ziet nog meer. Die kijkt ook naar de bevestigingspunten, bijvoorbeeld de ankerplaten in de mast en heeft een geoefend oog om vroegtijdig zwakke plekken te signaleren. Er is geen vast aantal jaren te geven waarna verstaging vervangen moet worden. De leeftijd zegt niet alles; we hebben schades meegemaakt aan een tuigage die nog maar drie jaar oud was. Zoals hiervoor al opgemerkt, speelt ook het aantal gevaren mijlen mee; waarbij het een verschil is of dat zeemijlen zijn, of zeiltochten op zoet water. Onze ervaring is dat een stag zelf zelden breekt. Het gaat meestal mis op een aanhechtingspunt, zoals ankerplaat of terminal, of bij rodrigging de kop. Er is vaker sprake van vermoeiing van het materiaal dan van overbelasting. Onderwanten krijgen naar verhouding meer belasting te verduren dan de rest van de verstaging. Als je reeft, verlaag je het zeilpunt en ontstaat er een ander koppel, terwijl je met meer windkracht zeilt. Ons advies is: laat je tuigage met regelmaat, bijvoorbeeld om de twee jaar, grondig controleren door een deskundige. Maak ook foto's van zo'n inspectie, dan heb je bewijs voor de verzekering dat je aan huisvaderlijke zorgplicht hebt voldaan.”

>

DOSSIER VERSTAGING

de visie van de verzekeraar

foto:© Zilt Magazine

VERZEKERAARS: 'GOED HUISVADERSCHAP'

Een belronde langs plezier-vaartuigenverzekereraars leert dat er in de polisvoorwaarden geen harde termijn wordt gesteld waarop verstaging moet zijn vernieuwd, om in aanmerking te komen op vergoeding van schade in geval van stagbreuk. ‘Goed huisvaderschap’ is een term die steeds valt. Het komt erop neer dat een schade in de meeste gevallen zal worden vergoed, als je je boot goed onderhoudt. Als een verzekeraar niet wil uitkeren, ligt de bewijslast bij de maatschappij. Omdat het niet makkelijk te bewijzen is dat een eigenaar zijn boot slecht onderhoudt, komt het in de praktijk maar weinig voor dat een schade om die reden niet wordt vergoed. Dat de verzekeraars geen termijn voor vervanging stellen, komt omdat het van veel meer factoren dan alleen leeftijd afhangt of een stag nog in goede staat verkeert.

DOSSIER VERSTAGING

vervangen of niet?

de visie van de tuiger

foto:© Zilt Magazine

SANDER BAKKER EN VESTER KNIBBE:

'TRIM BEÏNVLOEDT LEVENSDUUR OOK'

“Het idee dat je de eerste tien jaar niet hoeft om te kijken naar de verstaging is niet juist. Je moet het tuig zelf regelmatig controleren en er eens in de twee, drie jaar een deskundige naar laten kijken.” Aan het woord zijn Vester Knibbe en Sander Bakker, tuigspecialisten van Tuned Ropes & Rigs. “Een geoefend oog signaleert eerder problemen, bijvoorbeeld haarscheurtjes, dan de gemiddelde zeiler.” “De grens die wij hanteren voor het vervangen van draadverstaging is 10 tot 15 jaar en voor rodrigging 10 jaar. Dat hangt af van veel factoren, maar vooral van de boot zelf. Kijk, een degelijk gebouwd toerschip heeft overbemeten componenten, maar een toer-wedstrijdschip is meer op snelheid ontworpen, heeft lichtere onderdelen en een relatief dunnere, meer buigzame mast, met gepijlde zalings. Twee onderwanten in plaats van vier, dus het geheel staat al gauw te pompen. Dat geeft

>

schokbelasting en beweging, wat leidt tot vermoeiing van het materiaal: puttings, spanners, ankerplaten, sluitingen. Draadbreuk wordt trouwens eerder veroorzaakt door te weinig spanning dan door teveel. Je moet het tuig stabiel op de boot zetten. Dat lukt met een traditioneel torentuig makkelijker dan met een moderne mast met gepijlde zalings en twee onderwanten. Daarvan grijpt het voorstag lager aan, zodat je met het achterstag nog wat extra voorspanning op de mast kunt zetten. Een dergelijke configuratie heeft best veel spanning nodig, maar lang niet alle zeilers snappen hoe je zo'n tuigage correct trimt. Een veel gemaakte fout is het aandraaien van de spanner van het onderwant en tussenwant aan lij, zodra daar tijdens het zeilen geen spanning op staat. Uiteindelijk krijg je een ongelijke spanning in je tuig, temeer omdat zeilers wel de onderste spanners aandraaien maar zelden de spanners boven de zalings. Als je het topwant aan lijzijde aandraait, moet het tussenwant juist losser gezet worden, omdat de zaling naar beneden getrokken wordt. Door een te grote compressie kan het mastprofiel op een gegeven moment in elkaar gedrukt worden. Kortom, trim heeft ook invloed op de levensduur van de tuigage. Belangrijk is verder dat verstaging goed uitgelijnd is, zodat de boel niet staat te wringen."

foto:© Zilt Magazine

“Jaarlijks krijgen wij te maken met een handvol mast-overboord gevallen, maar de oorzaak is lang niet altijd stagbreuk. Soms is domweg een splitpen vergeten. Het is vaste prik dat in het voorjaar in harde wind wel eens wat misgaat. We kennen ook gevallen dat de putting van het

dek brak. Als het stag zelf sneuvelt, gebeurt dat doorgaans op het punt waar hij in de terminal verdwijnt. Logisch, want daar gaat de flexibele verbinding over in een starre en zullen als eerste vermoeiingsverschijnselen optreden.”
“Verstaging is als de distributieriem in je auto: je ziet er zelden slijtage aan, maar op een gegeven moment weet je dat vervangen uit preventief oogpunt verstandig is. Zoek niet te veel de grenzen op en dat houdt ook verband met de verzekering,”

>

PIETER KOK:
'UNIFORME INSPECTIE-INTERVALLEN'

“De vraag ‘Wanneer moet je verstaging vervangen’ valt niet exact te beantwoorden. Daarvoor spelen te veel variabelen een rol.” Aldus Pieter Kok van Rake Rigging. “Het hangt er maar net vanaf waar en hoe iemand zeilt.” Evenals de vorige sprekers benadrukt Kok het belang van regelmatige controle, zowel door de zeiler zelf als door een deskundige. “De inspectie-intervallen zijn afhankelijk van hoe je vaart.”

“Voor vervanging hanteren wij de stelregel: 15 jaar of 20.000 mijl; wat je het eerst bereikt. Iemand die jaarlijks intensief zeilt en 2000 mijl klokt, zou na 10 jaar moeten vervangen. Wie minder mijlen maakt, kan 15 jaar aanhouden. Die 20.000 mijl hangt natuurlijk ook af van de omstandigheden. Een wereldreis bijvoorbeeld is een ander verhaal, omdat je weliswaar veel mijlen maakt, maar er in tijd nauwelijks een verouderingsproces geldt.”

Kok heeft het initiatief genomen om tot een gestandaardiseerde methode voor mastinspecties te komen en in overleg met betrokken aangesloten leden

foto:© Zilt Magazine

heeft de brancheorganisatie HISWA Vereniging een protocol opgesteld, dat binnenkort openbaar wordt gemaakt. Dat protocol behelst enerzijds inspectie-advies voor de zeiler en anderzijds een uniforme werkwijze voor de controleurs.

Kok: “Het is een advies – geen verplichting - om inspectie-intervallen aan te houden die passen bij het gebruik van de boot en het vaargebied. Wedstrijdzeilers raden wij aan om elk jaar de mast te laten inspecteren en minstens om het jaar de mast eraf te halen. Voor toerzeilers op zee geldt: om de 3 jaar. En wie louter spelevaart op binnenwater kan volstaan met een inspectie-interval van 7 jaar.”

Aan de hand van een uitputtende lijst inspectiepunten voeren de controleurs straks allemaal op dezelfde manier inspecties uit en dat komt de duidelijkheid ten goede. Bovendien helpt deze werkwijze volgens Kok om meningen te objectiveren.

Optimaal genieten van comfort aan boord!

- Lucht- & waterverwarmers
- Airconditioningsystemen
- Koel- & vriesapparatuur
- Elektrische schuifdaken & scheepsbeglazing
- Raam- & luikblinderingen
- Boilers

www.webasto.nl

Webasto
Feel the Drive

VOOR ELK ZEIL HET PERFECTE SYSTEEM

FURLEX
104S
204S
304S

Seldén CX
Rolsysteem voor code zero en stagzeil

Seldén GX
Top down rolsysteem voor asymetrische spinnakers of gennakers

www.seldenmast.com

SELDÉN
for sailing

TAKE THE EASY ROUTE

met de aSerie icm LightHouse™ II

NIEUW

a9 / a12

- **Compleet opnieuw vormgegeven** aSerie met LightHouse II gebruikersinterface, voor nóg eenvoudiger bediening
- **Pinch-to-Zoom** voor vloeiende bediening via het aanraakscherm
- **Nog krachtiger** door uitgekiende bediening en veel nieuwe functies
- **Ervaar Visionality**™ – bij de met CHIRP DownVision uitgeruste a68,a78,a98 en a128 modellen
- **Netwerkmogelijkheid** met elke andere LightHouse II MFD

5.7" aSerie

Pinch to Zoom

7" aSerie

Afbeeldingen dienen enkel ter illustratie

LightHouse II

www.raymarine.nl

Raymarine®

TEKST SJORS VAN DER WOERD FOTO'S ROBBE & BERKING CLASSIC

van BOOM naar BEAUTY

Jachtwerf Robbe & Berking Classics werd in 2008 opgericht nadat een groep bouwers de restauratie had afgerond van de 12M *Sphinx*. Ze wilden zo de in deze klus opgedane ervaring bewaren en toepassen op nieuwe projecten. In snel tempo werd de werf, aan de stadshaven van Flensburg, een centrum voor klassiekers. Ze restaureren niet alleen, maar bouwen nu ook nieuwe boten naar oude tekeningen en replica's van verloren gegane schoonheden.

deel dit artikel facebook

ANKER 434

Momenteel wordt de laatste hand gelegd aan de Anker 434. Johan Anker (1871-1940) geldt in de wereld van de klassieke jachten als de meester van de mooie lijnen. Hij was een verdienstelijk zeiler en brak als bootontwerper door met zijn deelname aan de Olympische spelen in 1908. De Draak, uit 1929, is zijn bekendste ontwerp. Hij stond aan de basis van diverse internationale meter klasses, zoals de 8M en de 12M. In 1939 tekende Anker zijn laatste 12M, ontwerpnummer 434. Door de oorlog en de dood van Johan Anker in het jaar daarop werd deze boot nooit gebouwd. Robbe & Berking Classics legde de hand op deze tekeningen en bouwt dit bijzondere jacht nu voor een Scandinavische klant.

<

ZEEG EN OVERHANGEN

De S-spant mag dan wel niet de meest efficiënte rompvorm zijn, mooi is het wel. Zo mooi dat het bijna is jammer dat het grootste deel van de romp straks onder de waterlijn zal verdwijnen. Wat we blijven zien zijn de prachtige zeeg en sierlijk lange overhangen van de lepelboeg en de smalle spiegel. De beauty gaat dit voorjaar in Flensburg te water.

>

ADVERTENTIE

BETER LEREN ZEILEN?

De Brielse Zeilschool
Brielle
Zuid Holland - Zeeland
www.debrielsezeilschool.nl

Tip Top Sailing
Willemstad
Zeeuwse Wateren
www.tiptopsailing.nl

Watersportcentrum 't Garijp
Goingarijp - Friese Meren
www.garijp.nl

Zeilcentrum De wijde Aa
Roelofarendsveen
Hollandse Plassen
www.dewijdeaa.nl

Aquavitesse
Bruinisse
Zeeuwse Wateren
www.aquavitesse.nl

Flevo Sailing
Lelystad
IJsselmeer en Noordzee
www.flevosailing.nl

1e Brabantse Zeilschool de Biesbos
Drimmelen
www.zeilschool-biesbos.nl

Zeilschool De Vinkeveense Plassen
Vinkeveen
www.zeilschoolvinkeveen.nl

Scouting Zeilschool
Harderwijk
Randmeren
www.zeilschool.scouting.nl

Zeilschool de Ûlepanne
Balk
Friese Meren
www.ulepanne.nl

't Vossenhol Jeugdzeilkampen
de Kaag
www.vossenhol.nl

De Zeezeilers
Zeezeilschool
Noordzee en verder
www.zeezeilers.nl

RESERVEER NU JOUW PLEK AAN HET ROER

GRATIS onderhoudsset voor uw bootkap of tent

Laat uw zeil, bootkap, tent reinigen en impregneren/coaten bij ULTRAMAR en u ontvangt een GRATIS onderhoudsset

www.zeilwasserij.nl / www.ultramar.nl

EOC
VOORTVAREND VERZEKERD

Voor u aanwezig in Amsterdam tijdens **HISWA** Klassiek **stand 05.203**

De *onderlinge specialist* in scheepsverzekeringen

"Ik ben blij met mijn keuze voor EOC omdat ik nooit teveel betaal voor mijn verzekering en zij ook de keuring van mijn schip kunnen verzorgen."

- Onderlinge
- Van en voor de leden
- 15 EOC experts

T. 088 6699500 | eoc.nl

Zo werkt het alleen bij Pantaenius

1. **Marktleider**
Meer dan 80.000 eigenaren vertrouwen hun jachtverzekering toe aan Pantaenius. Pantaenius beschikt over een wereldwijd netwerk met 10 vestigingen in Europa, Australië en in de USA.

Nieuw voor oud
Uw schip is beschadigd en u heeft nieuwe onderdelen nodig voor de reparatie? Pantaenius regelt deelschade zonder prijsvermindering tot de hoogte van de verzekeringswaarde.

GERLA-938 www.hqfh.de 02/2015

Bezoek ons op HISWA
Stand 06.306

PANTAENIUS
Jachtverzekeringen

Duitsland · Verenigd Koninkrijk · Monaco · Denemarken · Oostenrijk · Spanje · Zweden · Verenigde Staten · Australië

pantaenius.nl

maart 2015

28 feb-1 mrt	**Brandaris Eurocup**. Terschelling. www.strandzeilen.nl
1 maart	**Winterwedstrijd**. Haringvliet. www.wsvhelius.nl
1 maart	**IJspegel**. Scheveningen. www.ijspegeltrophy.nl
1 maart	**Winterwedstrijd**. Enkhuizen. www.ewva.nl
5-8 mrt	**Heineken St. Maarten Regatta**. www.heinekenregatta.com
7 maart	**Goofies** winterserie. Colijnsplaat. www.wsvnb.nl
7 maart	**Coldhanded Cup**. Lelystad. www.coldhanded.nl
8 maart	**Winterwedstrijd**. Hoorn. www.wsvhoorn.nl
8 maart	**Winterwedstrijd**. Kaag. www.kwvdekaag.nl
8 maart	**Winterwedstrijd**. Drimmelen. www.wsvbiesbosch.nl
8 maart	**Grevelingen Cup**. www.grevelingencup.nl
8 maart	**Winterwedstrijd.** Pampus. Loosdrecht. www.pampusclub.nl
8 maart	**Winterwedstrijd**. www.flevomare.nl
15 maart	**Winterwedstrijd**. Enkhuizen. www.ewva.nl
15 maart	**IJspegel**. Scheveningen. www.ijspegeltrophy.nl
15 maart	**Winterwedstrijd**. Braassem. www.braassemermeer.nl
15 maart	**Winterwedstrijd**. Elfhoevenplas. www.elfhoeven.nl
22 maart	**Grevelingen Cup** finale. www.grevelingencup.nl
22 maart	**Winterwedstrijd**. Kaag. www.kwvdekaag.nl
22 maart	**Winterwedstrijd**. www.flevomare.nl
28 maart	**Coldhanded Cup**. Lelystad. www.coldhanded.nl

foto:© Zilt Magazine

ZEILAGENDA

28-29 maart	**Atoom Cup**. IJspegelfinale. Scheveningen. www.ijspegeltrophy.nl
28-29 maart	**NK Micro Magic**. Vlaardingen. www.micromagic.nl
28 mrt-4 apr	**Sofia Cup**. Mallorca. Olymp.kl. www.trofeoprincesasofia.org
29 maart	**Winterwedstrijd**. Haringvliet. www.wsvhelius.nl
29 maart	**Winterwedstrijd**. Drimmelen. www.wsvbiesbosch.nl
29 maart	**Winterwedstrijd.** Pampus. Loosdrecht. www.pampusclub.nl
30 maart	**Start Race of the Classics**. Rotterdam. www.rotc.nl

BEURZEN, OPEN DAGEN

11-15 maart	**Hiswa**. Rai Amsterdam. www.hiswa.nl.
11-14 maart	**ZILT Meteo Clinics**. Hiswa.
15 maart	**Blue Water Cruising Forum**. Hiswa.
28-29 maart	**Frisian Boatshow**. Open huis-dagen. www.frisianboatshow.nl
2 mei	**Nationale Reddingbootdag**. www.knrm.nl

EVENEMENT AANMELDEN:
agenda@ziltmagazine.nl

>

WEERKAARTEN

ROUTERING

ROUTEPLANNING

SOFTWARE

GRIBFILES

en nog veel meer over het weer…

Zilt METEO CURSUSSEN

MEER INFORMATIE

in samenwerking met nimos METEO TRAINING

>

FOTO'S EN TEKST MENNO VAN LOON

ANKER ADRENALINE

hachelijke momenten voor San Blas

Met zijn Sweden Yachts C34 Kairos zeilt Menno van Loon richting Australië. Soms met een opstapper, maar ook vaak als solozeiler. Op weg naar het Panama Kanaal komt Menno aan bij de San Blas archipel. Een tropisch paradijs met louter ansichtkaarteilanden, maar ook met verraderlijke ankergrond...

deel dit artikel facebook

Dertig meter heb ik uitgezet. Ik zet de ankerketting vast en ga staan. Keurig, al zeg ik het zelf. Precies tussen de twee bountyeilandjes in. Precies op de plek die de pilot aanraadt.

De vlag begint wat harder te wapperen. Hier en daar verschijnen er golfjes op het water. Boven me lijken de grijszwarte wolken die al de hele ochtend dreigend net iets verderop bleven hangen, dichterbij te zijn gekomen.

Ik loop weer naar de kuip. Een plotselinge windvlaag. Even fluit de wind schel langs de mast. Ik kijk op de windmeter. Vijfendertig knopen. Misschien moet ik nog even wachten met het controleren van het anker. Weer fluit de wind. Veertig geeft de windmeter nu aan. Ik ga weer achter het wiel staan. De motor laat ik nog maar even aan staan.

Opeens draait de wind. Hij raakt de boot nu van opzij. Plotseling helt de boot sterk naar bakboord. Er staan plotseling schuimkopen op het water.

De ankerketting wordt strak getrokken. Er trilt een korte schok door de boot. Een oude bekende. De schok van een krabbend anker. Verdomme!

Ik geef gas en probeer de boot in de wind te sturen.

Nog een vlaag.

Nee, geen vlaag. De wind houdt aan. Het is nu menens.

Een culo de pollo – een squall.

foto:© Menno van Loon

De kop van de boot draait opeens hard naar het eilandje.

Het anker is los.

Nog voordat ik gas kan geven, trilt er een harde dreun door de boot. Kairos ligt schuin. Vast. Op de zandbank. Het strand is vlakbij. De boot begint te hellen. Steeds verder. Ik duw de gashendel naar beneden. Zo ver als hij maar kan. Voor het eerst sinds ik de boot heb – ik ben nooit verder gegaan dan half vermogen. Het moet nu. Alles of niets. Snel kijk ik over de reling. Ik zie het roer in het zand verdwijnen. De schroef is nog maar net onder water. In het water stuiven zandwolken op. De motor schreeuwt het uit.

Adrenaline pompt door mijn aderen. Hoe langer ik op deze bank lig, hoe lastiger het wordt om hier zonder schade weg te komen. Mijn blik flitst van de ankerketting naar de gashendel. Slecht moment om solozeiler te zijn, roept een stemmetje in mijn hoofd. Ik moet tegelijkertijd op de boeg en in de kuip zijn.

Er valt een druppel. En dan opeens een stortvloed. Ik draai het wiel zo ver mogelijk naar stuurboord en zet het vast. Dan ren ik door de striemende regen over het sterk hellende gangboord naar de boeg. Met de lier probeer ik de spanning op de ankerketting op te voeren. Het lukt; het anker lijkt weer te pakken. Zo wordt *Kairos* niet verder het zand op geduwd.

>

De motor schreeuwt het nog steeds uit.

Het ankerbeslag buigt vervaarlijk. Het lijkt elk moment te kunnen breken.

Een golf klapt tegen de boot aan. De boot wordt even opgetild en ligt wat rechter. Hier moet ik het van hebben, schiet het door mijn hoofd.

Een golf die de boot even los tilt, zodat de motor ons kan bevrijden.

Weer een golf. Weer ligt de boot even rechter.

Maar hij beweegt niet.

Zou het al te laat zijn?

En weer een. Ik val achterover. De boot schiet weg. In een scherpe bocht naar stuurboord.

Struikelend ren ik naar achter. Ik haal het wiel van de klem en stuur hard naar bakboord. Net op tijd. Bijna was de boot weer op de zandbank gedraaid. Ik neem wat gas terug.

Vrij! Maar nog niet veilig.

Nog steeds vijfenveertig knopen wind. De boot is nauwelijks te manoeuvreren. Het is alsof een reusachtige hand hem tegenhoudt.

foto:© Menno van Loon

Met moeite hou ik Kairos weg van de bank.

Waar het anker net nog hielp, is het nu een gevaar. Het houdt me vast. Ik kan nauwelijks sturen. De boot dreigt weer op de bank te lopen.

Weer heb ik hulp nodig. Iemand moet het anker binnenhalen, terwijl ik de boot motorend van de bank afhoud.
Ik probeer net zo veel gas te geven als nodig is om voor- noch achteruit te gaan. Het wiel probeer ik zo vast te zetten dat de boot niet door de wind draait. Dan sprint ik weer naar voren. Met moeite lukt het me om twee meter ketting binnen te halen. Dan draait de boot door de wind en drijft hij weer hard in de richting van de bank.
Ik race naar achteren, mijn grote teen open halend aan de leioograil. Ik spring achter het wiel en geef hard gas. Ik probeer bij te sturen. Het duurt even voordat ik de boot onder controle heb. Vervolgens ren ik weer naar de boeg.

Kairos dobbert in spiegelglad azuurblauw water.

Kristalhelder. Een pelikaan scheert er overheen. De uiteinden van zijn vleugels niet meer dan een paar centimeter boven de zee. Vlakbij de boot springt een school minuscule visjes uit het water. Ze landen een paar centimeter verderop weer in het water. Als druppels van een belachelijk kleine regenbui. Iets verderop steekt een schildpad zijn hoofd uit het water. Sloom kijkt hij me aan. Zijn schild glinstert in het water. Groot genoeg om een klein kind op te vervoeren.

Op het eilandje waarop *Kairos* vanmiddag bijna strandde, baden de roerloze palmen in het vanillekleurige namiddaglicht. *Kairos* ligt nu aan de andere kant van het eilandje. Hier is meer ruimte. Mocht het anker weer gaan krabben, dan heb ik meer tijd om te reageren. Weer een les geleerd – niet klakkeloos elk advies van de pilot opvolgen.

De onderste dertig centimeters van de kiel zijn nu volledig schoon. Geen rode antifouling uit de Canarische Eilanden meer. Geen blauwe uit La Coruna van het jaar daarvoor. En geen pokken meer uit Cartagena. Alleen nog het grijswit van het polyester. Een keurige zandschuurbehandeling. Complimenten van de squall.

foto: © Menno van Loon

Ik kijk even naar de schram op mijn teen.

Vlakbij het kleine litteken dat ik overhield aan het krabbend anker bij Aruba. Ook toen haalde ik mezelf open, terwijl ik tussen de kuip en boeg op en neer rende.

Ik neem nog een slok van mijn Club Colombia biertje.

Een paar honderd meter ten noorden van de boot breken de golven op het rif. Als een constante, tevreden zucht drijft de ruis deze kant op.

Ik ben de enige. Geen enkele andere boot. Geen Kuna indianen. Niemand. Alleen op de wereld. In het onwerkelijk mooie San Blas.

Ik geloof dat ik verliefd ben. Op dit leventje in San Blas. Het leven van en in de pure natuur. Versgevangen kreeften die net nog onder de boot door scharrelden. Bananen en kokosnoten van bomen om de hoek. Een 'douche' met regenwater dat ik in de stortbui om drie uur gisternacht met de bimini in een grote wasteil heb verzameld.

De adrenaline. Het gevecht tegen de elementen. Terwijl regen, wind en zee op de vernietiging van de boot uit zijn, *Kairos* proberen te redden. Geen spelletje, maar echt.

De rust. De tijd die niets meer met die uit de 'geciviliseerde' wereld te maken heeft. Momenten die uren duren, en uren die maar een moment duren.

Weer neem ik een slok bier. De avondzon brandt aangenaam op mijn huid.

Geen chronologische tijd meer, alleen nog de kairologische. [Z]

www.kairos-nl.webnode.nl

foto's:© Bemanningen Barcelona World Race

BARCELONA WORLD RACE

50 DAGEN, 28 HANDEN

De zeven overgebleven duo's die deelnemen aan de Barcelona World Race zijn over de helft. Vijftig dagen na de start vroeg de organisatie ze om hun open handen te fotograferen. Het leverde dit bijzondere beeld op. Bernard Stamm en Jean Le Cam leidden de race en zouden rond eind maart weer in Barcelona terug kunnen zijn... www.barcelonaworldrace.com

foto: www.waarschippers.nl

KOERS 2030

De Vereniging van Waarschippers heeft een werkgroep geformeerd die zich bezighoudt met de toekomst van de club. Onder de naam 'Koers 2030' buigt de werkgroep zich over vitale vragen als: Wie is de huidige Waarschipper? Waarom zijn sommige Waarschipeigenaren geen lid? Welke rol heeft de vereniging in het behoud van het Waarschip? Wie is de toekomstige Waarschipper en is die er überhaupt? Een eerste stap is het houden van een enquête, die binnnenkort op de website staat. www.waarschippers.nl

---

AANGEPAST ZEILEN

'Zeilen toegankelijk te maken voor mensen met een beperking'. Dat is de missie van de Stichting Sailability Nederland. Verspreid over Nederland werken twaalf Watersportverenigingen met een afdeling 'aangepast zeilen' samen met Sailability. Ervaren getrainde vrijwilligers begeleiden de deelnemers. Meer helpers zijn natuurlijk van harte welkom. www.sailability.nl

AANKOOPKEURING

Olav Cox

Zeiljachtexpertise

"...grondig, realistisch en een prettige manier van communiceren."

Complete tuigages

- Vervanging en reparatie
- Nieuwbouw, calculatie en advies
- Standaard en custom built masten
- Levering mast onderdelen
- Custom RVS en aluminium werken
- Verstaging en rolreefsystemen
- Lijnen en splitswerk
- Mobiele werkplaats
- 0187 486863

EXPERT IN MASTEN OP MAAT

NEUTMAST.NL

IMPORTEUR VAN:

SPARCRAFT ALUMINIUM MASTEN EN TOEBEHOREN
AXXON CARBON MASTEN EN COMPOSITES

FF915

Dé sportieve high performance cruiser

Shipcenter Lelystad gaat onder de naam F-Fort boats de FF915 herintroduceren

MEER WETEN?

www.ff915.com

Sneller zeilen, beter manoeuvreren

Gori® propeller

Hiswa stand 07.225

Bereken de beste Gori klapschroef voor uw jacht

Technoservice Zierikzee - info@klapschroef.nl

foto: © Stefan Koppers/Team Brunel/Volvo Ocean Race

AFGETROEFD?

4E ETAPPE VOLVO OCEAN RACE NADERT ONTKNOPING

Bij het verschijnen van deze *Zilt* is de 4e etappe van de Volvo Ocean Race 18 dagen onderweg en hebben alle boten nog zo'n twee dagen te gaan. In welke volgorde ze over de finish voor Auckland in Nieuw-Zeeland zullen zeilen, staat echter nog allerminst vast. De beste kaarten lijken opnieuw in handen van klassementsleiders *Donfeng* en *Abu Dhabi*. Bij het ingaan van de laatste week leek het er nog op dat *Team Brunel* beloond zou worden voor een gewaagde tactische zet, al vroeg in de etappe. De extra mijlen betaalden zich uit in meer en betere wind en resulteerden in een kleine voorsprong op de hele vloot. In het windarme gebied ten zuiden van de evenaar kwam het echter tot een volledige hergroepering waarbij Bouwe Bekking en zijn mannen ongelukkig aan het kortste eind trokken. Of de Nederlandse boot het tij in de resterende 550 mijl nog kan keren, is twijfelachtig. Dat ook de 4e etappe van de race rond de wereld weer een bloedstollende ontknoping zal kennen, staat echter wel vast.

www.volvooceanrace.com

KWARTTONNERS COMPETITIE

In 2013 keerde de Kwartton klasse terug op de Nederlandse wedstrijdbanen, aangejaagd door een aantal enthousiastelingen. Ook in 2015 wordt de Dutch Quarter Ton Cup verzeild. Samen met de Noordzeeclub en het Watersportverbond is een laagdrempelige landelijke competitie opgezet, verdeeld over vijf evenementen:

18-19 april	Van Uden Reco Stellendam Regatta, Stellendam.
22-25 mei	Delta Lloyd North Sea Regatta, Scheveningen.
6-7 juni	Lenco Regatta (¼ ton klassenkampioenschap), Lelystad.
27-28 juni	Deltaweek, Zierikzee.
12-13 sept.	Pampus Regatta, Durgerdam.

www.kwarttonzeilers.nl

---

30 JAAR VVZ

De Vereniging Vrouwen Zeilen (VVZ) meldt het 30-jarig bestaan. Meer vrouwen laten kennismaken met zeezeilen en een grotere deelname van vrouwen aan wedstrijden, was in 1985 het doel. In 2015 telt de VVZ 112 leden, die zowel toer- als wedstrijdzeilen. Elk jaar staat er een twintigtal activiteiten op de kalender. Nog altijd probeert de vereniging vrouwen aan te moedigen om zelfstandig zeiler te worden. www.vrouwenzeilen.nl

BLUE WATER CRUISING FORUM

De World Cruising Club houdt tijdens de Hiswa weer het Blue Water Cruising Forum. Voor zeilers die van plan zijn een oceaanreis te maken. Datum: zondag 15 maart vanaf 11.00 uur. Deelname is gratis maar voorinschrijving is verplicht door het beperkte aantal plaatsen. Een ervaren panel van blue water cruisers en deskundigen deelt graag hun kennis over onderwerpen als de keuze voor het juiste schip, uitrusting, leven aan boord, kinderen aan boord, etc. Zilt verzorgt een speciale Meteo Clinic. www.worldcruising.com/training

---

MARKT LEEFT VOORZICHTIG OP

De HISWA jachtmakelaars melden een omzetgroei van 12 procent over 2014 en ze verkochten 3 procent meer jachten dan in 2013. De jachtmakelaars verklaren de omzetgroei uit het feit dat er in 2014 vooral meer duurdere zeiljachten zijn verkocht. Mattijs van Baalen, voorzitter van de bedrijfsgroep HISWA Jachtmakelaars meldt: “We kunnen vaststellen dat de markt voorzichtig opleeft en mensen weer meer geld aan de aanschaf van een jacht willen uitgeven. Een ander signaal in die richting is dat de gemiddelde verkooptijd met 10 procent is afgenomen.”

VERTREKKER GEDOOD IN BRAZILIE

foto:© Marine Traffic

Begin februari werd Nederlandse zeezeiler Ronald Wolbeek (60) in gedood bij een roofoverval aan boord. Zijn stalen spitsgatter *Lios Alvar* lag, kort na de Atlantische oversteek, voor anker in de Noord-Braziliaanse haven-plaats São Luis. De daders klommen ’s nachts aan boord en toen de schipper hen probeerde te verjagen, vielen er schoten. Zijn partner bleef ongedeerd. Zij wist de kant te bereiken in een poging om hulp te halen, maar die kwam helaas te laat voor Ronald Wolbeek.

VERNIEUWDE ERECODE WAD

Het Wad is een uniek gebied en het is belangrijk dat iedereen in dat gebied zich daarvan bewust is. De campagne 'Ik pas op het Wad' roept vaarrecreanten op om rekening te houden met de kwetsbare Waddennatuur en zich bij het varen en droogvallen aan de afspraken van de Erecode voor Wadliefhebbers te houden. In deze erecode staan gedragsregels om de natuurlijke waarden van het Waddengebied niet te verstoren. Tijdens Boot Holland werd een vernieuwde versie gepresenteerd. De Erecode is te downloaden via www.ikpasophetwad.nl

BLAUWE GOLF

Vanaf 1 april (geen grap, zo verzekert Auke Bender van het Verbondsregioteam West-Holland) wordt op de staandemastroute in de Ringvaart een Blauwe Golf ingesteld. Het gaat om de westelijk route, dus via Haarlem. De bedieningstijden van vooral de rijksbruggen (brug Rijksweg 44, brug rijksweg 9 en de Buitenhuizerbrug) worden zo op elkaar af gestemd, dat het traject in 4,5 tot 5 uur afgelegd kan worden. Het maakt een knelpuntvrije doorvaart op het traject mogelijk, twee maal per dag, zowel van noord naar zuid als omgekeerd. Uiteraard in konvooivaart. Bedieningstijden worden binnenkort bekend gemaakt. www.watersportverbond.nl

---

VOLVO-FESTIVAL IN SCHEVENINGEN

Scheveningen is ‘slechts’ een pitstop in de Volvo Ocean Race, maar de gemeente Den Haag pakt groots uit en organiseert op 18, 19 en 20 juni

het Volvo Ocean Race Festival. De haven is vrij toegankelijk voor bezoekers. Er zijn tal van demonstraties en clinics. ’s Avonds geven topacts concerten: Anouk, DI-RECT, Golden Earring, Racoon en Typhoon. Hiervoor zijn kaarten te koop. Op 20 juni vertrekken de Volvo-racers voor de slotetappe naar de finish in het Zweedse Gotenburg.

www.volvooceanracefestivaldenhaag.com

CHALLENGE CUP NAAR LOWESTOFT

Het duurt nog even, maar op woensdag 2 september start voor de 17e keer de Challenge Cup, vanuit Seaport Marina in IJmuiden. Het is een 100 mijl lange oversteek naar Lowestoft en weer terug. Je kunt meedoen in de wedstrijd- of toerklasse. In samenwerking met shorthanded.nl is er ook een duoklasse. Als er minimaal zeven schepen van dezelfde categorie (klassiek, multihull of merk) meedoen, wordt er een klasse van gemaakt. De Challenge Cup is een serieuze uitdaging, maar verbroedering en gezelligheid horen er ook bij. Tevens is het evenement bedoeld om zoetwaterzeilers uit te dagen het zout op te zoeken. Wie voor 1 april inschrijft, krijgt 10 procent korting. www.challengecup.nl

---

NORTH SEA REGATTA

Op 11 maart opent de inschrijving van de Delta Lloyd North Sea Regatta. Het jaarlijkse evenement start op 12 mei 2015 met de traditionele Vuurschepenrace van Scheveningen naar Harwich, gevolgd door de North Sea Race op 15 mei. De kustraces op de rede van Scheveningen zijn in het Pinksterweekend, van 22 t/m 25 mei. www.nsr.nl

OCEAN SAT

AIS CLASS B TRANSCEIVER

AUTOMATISCH IDENTIFICATIE SYSTEEM VOOR DE ZEILVAART

JOS BOONE MIDDELBURG
KNIEST WATERSPORT ALMERE
DEKKER WATERSPORT ZAANDAM
HLS ELECTRONICS LOSSER
LEPPER MARINE HERNE, DUITSLAND

VAN VLIET ZEILEN

HOOD

Westhavendijk 10, 3241 LP Middelharnis
tel. +31 (0) 187 483 790
info@vanvlietzeilen.nl

WWW.VANVLIETZEILEN.NL

Solbian ALLinONE
Paneel en lader in één - Plug & Play

✓ ALLinONE flexibel zonnepaneel + laadregelaar

✓ Geavanceerde MPPT waterdicht ingebouwd

✓ Rechtstreeks aansluiten op de accu volstaat

Bekijk het volledige assortiment SOLBIAN panelen op www.solbianzonnepanelen.nl

HISWA

60e editie AMSTERDAM BOAT SHOW 11 T/M 15 MAART 2015

Stand 01.518 (Hal 1)

Nominatie HISWA Product van het Jaar!

de stille boot

importeur Solbian BeNeLux
www.destilleboot.nl

LEES JE INSTRUMENTEN UIT OP TABLET, SMARTPHONE OF COMPUTER

met de nieuwe wifi, NMEA en Seatalk multiplexer

DRAADLOOS NAVIGEREN

€259

STARTRACKING
TRACKING & TRACING

FOTO'S MYRIAM DE BIE, THOMAS THEUNEN, HERMAN PROVOST
TEKST HERMAN VAN DEN BROECK

BIDDEN VOOR RΣGΣΠ

Gedonder aan een Griekse steiger

Tijdens een zeiltocht in Griekenland zijn Herman van den Broeck en zijn opstappers net voor de bui binnen. Maar aan de steiger begint het gedonder...

deel dit artikel facebook

foto:Bemanning Oniro II

Op een zomerse middag zijn we op weg naar de kleine haven van Spartochori op Meganissi, een prachtig, groen eiland ten zuiden van Levkas. We zitten nog tussen Kalamos en Meganissi wanneer ik zie dat Ithaka en Kefalonia in het zuidwesten achter een grijze nevel verdwenen zijn. Tegelijk komt er een vochtige wind opzetten en ver weg zien we de regen neerstromen. Ik meld m'n opstappers dat er onweer aankomt. Er zijn twee opties: op zee blijven tot het onweer overgewaaid is, of op de 100 pk motor naar de haven, voordat het onweer losbarst. Het vooruitzicht van een gedekte tafel verleidt ons deze tweede optie te kiezen.

>

DRIJVENDE STEIGER

De wind trekt aan en het gerommel komt dichterbij; toch lukt het ons voor het onweer binnen te varen. Achterin de baai ligt de steiger helemaal vol. Daarom zoeken we een plekje bij Porto Spilia, de taverna voorin de baai. De broers Babis en Panos, de Griekse uitbaters, hebben er een drijvende steiger gebouwd, dwars op het strandje. De steiger ligt niet vast aan palen, maar bestaat uit gekoppelde, drijvende segmenten die met kettingen aan afgezonken betonblokken verankerd zijn. Aan beide kanten liggen jachten met de spiegel tegen de steiger en met de boeg aan een mooringlijn. Voor onze 55-voeter is alleen de kopse kant nog vrij.

'Havenmeester' Panos komt ons in een rubberbootje de mooringlijn aanreiken. Die lijn loopt van het eind van de steiger naar een betonblok dat in het verlengde daarvan ligt. Het lijkt ons geen slechte ligplaats: met de spiegel naar de steiger en zonder buren aan bak- en stuurboord. De wind trekt nog aan en het begint ook flink te bliksemen. Het afmeren lukt prima en we liggen zo vast als een huis.

De wind neemt verder toe tot meer dan 40 knopen en de golven beginnen de baai in te lopen. De drijvende steiger, met aan bak- en stuurboord zo'n twintig zeiljachten, komt in beweging. Landvasten beginnen te kraken en masten slingeren heen en weer.

BEZORGDE BROERS

Babis en Panos lopen zenuwachtig heen en weer. Zijn ze bezorgd om de afgemeerde jachten? Of willen ze vooral dat hun steiger het houdt? Babis, de dikste van de twee, komt tegen onze loopplank duwen om onze spiegel van de schommelende steiger

foto:Bemanning Oniro II

te houden. Die loopplank is een stevig exemplaar dat wel tegen een duwtje kan. We zetten het uiteinde op borsthoogte. Babis zet er zijn volle gewicht tegen, terwijl zijn lippen constant iets prevelen wat we niet verstaan. Als hij overschakelt van zijn Griekse dialect naar Engels, merken we dat hij staat te bidden. De golven rollen onder de boten en de steiger door. Masten slaan tegen elkaar. Het wordt donker en het onweer barst nu echt los met korte, scherpe donderslagen.

>

SPIEGEL VERSUS STEIGER

De wind zet ons schuin naar achter toe. Daar komt de steiger akelig dichtbij. Ik vraag Babis of ik op de motor de spiegel vrij van de steiger mag houden, maar hij verbiedt me dat met angst in zijn ogen. Hij is bang dat de steiger dan los komt en dat de hele vloot achterin de baai in een hoekje wordt geblazen.

Dan steken we maar fenders en fenderballen tussen spiegel en steiger, terwijl ondertussen twee stevige mannen tegen onze loopplank duwen. Ik lig op m'n buik en hou in elke hand een stootwil vast die ik tussen de spiegel en de steiger probeer te houden. Ze schieten er telkens tussenuit. Ook op de steiger staan mensen met fenderballen. Af en toe klinkt een knal als de druk in een bal te hoog wordt.

RONDUIT GEVAARLIJK

Er zit een zeker ritme in de golven, af en toe zit er een serie tussen die onhoudbaar is. Spatwater waait over de boten en de steiger. Die deint op en neer en mensen kunnen zich amper staande houden. Het wordt ronduit gevaarlijk. Babis kijkt bezorgd in het rond en gaat nog sneller bidden.

En dan is er het eerste contact tussen polyester en hout. De stootwillen zijn leeggelopen, of ze zitten te hoog of te laag. De wind en de golven duwen de boot tegen de houten steiger en de stalen bouten bijten zich in het polyester. Telkens beukt onze spiegel tegen de steiger. Ik zit er met m'n neus bovenop en zie het allemaal gebeuren, terwijl ik hardnekkig probeer om een ontplofte fenderbal en een volle stootwil tussen beide bewegende delen te houden.

foto:Bemanning Oniro II

SCENARIO'S

Is alles losgooien een optie? Of alleen achteraan losgooien en aan de mooringlijn blijven hangen? Is die sterk genoeg voor een stampende boot van meer dan 15 ton? Of de mooringlijn en de landvasten kappen en vol gas de baai uit? Hoe krijgen we de boot verder naar voren en dus weg van de steiger? Er zit zo veel spanning op de mooringlijn dat we die onmogelijk van de voorste kikker zullen krijgen. Verschillende scenario's spelen door m'n hoofd. Tenslotte ben ik de schipper en de enige met echte zeezeilervaring. Ik kom er niet uit, want elke optie houdt grote risico's in. We troosten ons met de gedachte dat de boot goed verzekerd is. Toch doet elke splinter polyester me pijn en elke kras op de romp lijkt wel een kras op mijn ziel.

>

foto:Bemanning Oniro II

EINDELIJK REGEN

Babis roept me toe dat hij bidt voor regen. “Als de regen komt valt de wind weg. Onweer duurt hier nooit lang”, zegt hij, met toch wat twijfel in zijn stem. Ik reken op hem, hij kan het weten. Toch duurt het bijna een uur voor de regen komt... Eindelijk!

Nu het iets minder hard waait komt broer Panos aan boord. Hij maakt aan de steiger een tweede mooringlijn vrij en belegt die op de ankerlier. De motor gaat aan en maakt in z’n vrij flink wat toeren om de ankerlier te voeden. Centimeter voor centimeter komen we van de steiger los.

De landvasten worden gevierd en zo creëren we achteraan ruimte. Bidden voor regen, het helpt. Met de komst van de regen verdwijnen wind en golven. De schommelende steiger en de bezorgde mensen komen weer tot rust... [Z]

TERUGKIJKEN

Achteraf denk je na over wat je anders of beter had kunnen doen. Het probleem was dat wind en golven de spiegel tegen de steiger drukten en dat we vooraan de mooringlijn niet konden aanhalen. We wisten niet dat er een tweede mooringlijn aan stuurboord (lij) lag. Ik zou me nu met een lifeline vastmaken ergens op de punt van de boot. Dan zou ik een landvast met een **Prusikknoop** (afb) op de gebruikte mooringlijn beleggen en zo ver mogelijk naar voor schuiven. Die landvast zou ik dan aantrekken met de ankerlier. Daarna de ontlaste mooringlijn van de kikker halen, aantrekken en weer beleggen. Die handelingen zou ik net zo lang herhalen totdat de spiegel ver genoeg van de steiger kwam. De Prusikknoop, die vooral door bergbeklimmers wordt gebruikt, kun je makkelijk op een ander touw naar voor en achter kunt schuiven, maar als de knoop belast wordt, blijft hij stevig zitten.

Y-TOREN RACE

zaterdag 2 en 3 mei 2015

Durgerdam

- De klassieke opener van het wedstrijdseizoen op het IJsselmeer, met veel starts en intensieve up- en downwind races op diep water *(2.5 meter diepgang gegarandeerd)*
- Open voor ORC en eenheidsklasses
- Sportbotenklasse met eigen baan
- Zaterdagavondprogramma met catering en muziek op de oergezellige dijk van Durgerdam

www.ytorenrace.nl

Landmarkt
Amsterdamsche FIJNHOUT Houtexpert sinds 1898
XTREME DISTRICTS
Adobe
Yacht Painting Lelystad
PFE Professional Fire Extuingisher
CAFE DE DILES
Jan Schokker ZEILMAKERIJ EN TUIGERIJ

Vaar op zeker

KUIPER
VERZEKERINGEN

Verzekeringen en financieringen

intelligence on board tijssen elektro

Deltastraat 11, Zierikzee • T 0111 698510 • www.tijssen-elektro.nl

deel dit artikel
facebook

illustratie:© Handboek Varen op de Waddenzee

Tijstop bij het Fransche Gaatje

Routeplanning van Harlingen naar West-Terschelling

Marianne van der Linden verzorgt cursussen voor zeilers die op de Waddenzee willen varen. Op www.scheepswijs.nl vind je daar meer informatie over. Onlangs verscheen bij Uitgeverij Hollandia, Marianne's Handboek Varen op de Waddenzee waarvan de zeiltocht van Harlingen naar West-Terschelling een voorbeeld is. Een tocht waarop je altijd wel ergens stroom tegen hebt.

<

1. Stroom en wind mee

Harlingen, oostenwind, 4 Bft, de zon schijnt. Een uur na hoogwater Harlingen, met de hoogwater-kentering, zijn we met onze zeeschouw vertrokken richting Terschelling. Stroom en wind helpen ons de goede kant op. Met een matige oostenwind zeilen we zomaar 7 knopen over de grond (5 van onszelf en 2 van de stroom), dat schiet lekker op!

2. West Meep: stroom en wind tegen

Bij de geel-zwarte West-kardinaal die de splitsing van de Vliestroom en de West Meep markeert, gaan we de West Meep in. Het is maar 3 mijl tot aan de Slenk, een klein stukje opkruisen. Zo lijkt het. We maken een aandewindse slag naar de WM 2. Als we er aankomen, blijkt het de VL 6 te zijn... heeft de stroming ons zo ver teruggezet? We maken nog een slag en komen uit bij een kardinale ton, die we eerst niet thuis kunnen brengen. Het blijkt de West-kardinaal, waar we een uur geleden ook waren.

3. Tijstop bij Fransche Gaatje

De bemanning heeft ondertussen meer trek in een stevige boterham dan in verder opkruisen. Er komt een voorstel om de motor te starten. De verleiding is groot, maar iemand oppert een alternatief plan: voor anker en wachten op de kentering van de stroom. Dat doen we. We zeilen een eindje de geul van het Fransche Gaatje in en zodra het wat ondieper wordt, strijken we de zeilen en gooien we het anker uit. Met een kop soep in de handen blikken we terug op de tocht. Alles ging volgens plan tot de West Meep. Wat een onschuldig stukje leek, bleek onhaalbaar op de zeilen. We hadden er niet bij nagedacht dat we hier de wind en de stroom tegen zouden krijgen. Straks met stroom-mee zal het beter lukken.

>

foto:© Handboek Varen op de Waddenzee

4. West Meep opkruisen

Met het laatste restje eb verlaten we het Fransche Gaatje. De West Meep is ruim genoeg om lange slagen te maken. De stroming is nu veel minder sterk en we schieten lekker op. Na een tijdje helpt de vloedstroom ons de goede kant op. De stroom tegen de golven van de oostenwind in maakt het water wel onrustig. We varen niet te hoog aan de wind om goed snelheid in het schip te houden en de stroom doet de rest. In anderhalf uur zijn we bij de ingang van de Slenk. Daar hebben we stroom tegen, maar omdat we niet hoeven te kruisen is dat geen probleem.

Bestel het handboek Varen op online

Slim plannen

Ebstroom én vloedstroom benutten. De Vliestroom en de West Meep zijn diepe geulen waar het hard kan stromen. Je hebt altijd op een van de twee de stroom tegen, tenzij je de reis zo plant dat je rond de laagwaterkentering bij de West Meep bent. Zo kun je eerst de ebstroom en daarna de vloedstroom benutten.

Tijstop

Soms is het gunstig om een tijdje te stoppen, bijvoorbeeld om de kentering af te wachten. Je gaat voor anker en als de stroom je schip draait, vervolg je de reis. In dit geval vertrek je liever iets eerder, dan heb je de ebstroom nog mee om het Fransche Gaatje uit te komen.

Sterke stroming en golven

De West Meep lijkt een klein stukje, maar met stroom tegen is het een heel eind. De omstandigheden kunnen er wild zijn: met veel wind staan er flinke golven. Hogerwal: minder stroom en golven. Als je meer vertrouwd raakt met het Wad, weet je op een gegeven moment of je buiten de geul kunt kruisen, waar het niet zo hard stroomt. Vooral aan de hogerwal, waar de golven minder hoog zijn, kun je met minder moeite een heel eind komen.

Eten vóór het kruisrak...

En tot slot een praktische tip: eet een boterham of een kop soep als je nog ruime wind vaart, dus vóórdat je aan het kruisrak begint...

60e Hiswa

11 - 15 maart 2015

TREFPUNT VOOR WATERVERMAAK

Van woensdag 11 tot en met zondag 15 maart is de 60e editie van de Hiswa watersporttentoonstelling, in de Amsterdamse RAI. De beurs is allang niet meer de complete uitstalling van nieuwe schepen. De huidige Hiswa is meer een trefpunt voor 'watervermaak', verdeeld over acht belevingswerelden: Funsport, Sloep, Klassiek, Shop, Speed, Zeilen, Unique en Onderdelen & Accessoires.

Een paar jaar geleden besloot de organisatie 10 meter lengte als bovengrens te hanteren voor de te exposeren schepen. De beurs onderging een metamorfose en de bekende zeilsteiger verdween. Een duidelijk concept, al staan er nog altijd grotere schepen op de beurs. Ook kwam het accent op 'jeugd' te liggen, in de strijd tegen de vergrijzing van de watersport. Tegelijkertijd nam de organisatie de beurs Klassieke Schepen over, die vorig jaar voor het eerst werd geïntegreerd. Dit jaar is de nieuwe 12,50 meter Lemsteraak *Martina Maria* een smetteloos mooie blikvanger en dat geldt ook voor de nieuwe Wanderer 40. Tal van behoudsorganisaties presenteren zich in de 'klassieke'hal.

foto's:© Zilt Magazine

HISWA

60e editie

AMSTERDAM BOAT SHOW

11 T/M 15 MAART

2015

WAT VALT ER TE BELEVEN?

De kieljachten vallen in de categorie 'compact', sportboot of daysailer.
Zo zijn te zien: de Beneteau Oceanis 35, Far East 28R, Hanse 325, Huzar 28, Pointer 25, Saffier SE 33UD, Saffier SC8m Cabin, Seascape 18 en 27, Waarschip 21LD, 700 LD en de Winner 8.

De onderdelen en accessoires zijn te vinden in Hal 7.

ZILT METEO CLINICS

Ook tijdens deze Hiswa verzorgt *Zilt* weer een aantal Meteo Clinics voor zeilers die weersinformatie actief willen betrekken bij de planning of navigatie van hun zeiltochten. De onderwerpen zijn:

HET VOLLEDIGE PLAATJE

De weerkaart spreekt geen geheimtaal. Door Henk Huizinga.

JE GAAT HET PAS ZIEN ALS JE HET DOORHEBT

Waarom lijken gribfiles soms niet te kloppen? – Door Ruud Kattenberg.

Bezoekers van de Hiswa kunnen gratis deelnemen maar moeten zich wel tevoren aanmelden.

Ga voor meer informatie naar: **www.ziltmagazine.com/meteoclinics**

Let op: op zondag zijn de Meteo Clinics gereserveerd voor deelnemers aan het Blue Water Cruising Forum.

GRATIS AANMELDEN ▶

foto's:© Zilt Magazine

HISWA

60e editie
AMSTERDAM BOAT SHOW
11 T/M 15 MAART
2015

DATA, UREN, PRIJZEN

Hiswa 2015
Amsterdam RAI

Openingstijden:
woensdag 11 t/m zondag 15 maart 2015, 11 tot 18 uur.
Donderdag en vrijdag ook 's avonds tot 22 uur.

Toegangsprijzen:
Dagkaart volwassenen:
online € 12,50.
Kassa: € 15,00.
Jongeren tot 16 jaar: gratis.
NS-dagretour: € 9,00
www.hiswarai.nl

DOWNLOAD PLATTEGROND

CARBON IN DE ZON

Piet Vroon (84) houdt met zijn nieuwe *Tonnerre 4*, een Ker 51, de Nederlandse winter even voor gezien. De carbon racer zeilt nu in de voorste gelederen mee in de RORC Caribbean 600. De race start en finisht in Fort Charlotte, Antigua. Het 600 mijl lange parcours voert rond elf Caribische eilanden. Het lijkt een feest-parcours, met dat blauwe water en de warme zon, maar de bemanning zal nauwelijks aan slapen toekomen door de vele koerswijzigingen, de stevige wind en de heftige concurrentie. www.caribbean600.rorc.org

foto:© RORC/Tim Wright/Photoaction.com

<

ALL IN ONE ZONNEPANEEL

De Solbian ALLinONE is het eerste flexibele zonnepaneel met een ingebouwde acculader. Daardoor kan het plug-and-play paneel rechtstreeks op de accu worden aangesloten. Het Italiaanse Solbian heeft een brede range aan flexibele zonnepanelen van 23 tot 156 Watt piek. Alle panelen zijn buigbaar, licht van gewicht en prima aan te brengen op dek, dak of buiskap, naar keuze met een plaklaag, rvs ogen of ritsen.

De ALLinONE panelen zijn beschikbaar in 23, 47 en 72 Watt, zowel in 12 als 24 Volt uitvoering. Op de Hiswa is de hele range te zien op de stand van Stille Boot, stand 01.518, www.solbianzonnepanelen.nl

---

VECTOR KAARTEN OP JE TABLET

Seapilot, een initiatief van True Heading, is een kaartnavigatie app die is gebasseerd op de S-57 vectorkaarten die door nationale hydrografische diensten worden gemaakt. Om een kaart te kunnen gebruiken moet je je abonneren op een vaargebied. Die kaart wordt dan automatisch bijgewerkt. Ook de prijs is erg interessant. Zo betaal je voor een jaar lang de nieuwste Nederlandse zeekaarten op je iPad € 24.99. Naast een IOS uitvoering is Seapilot er ook voor Android en Windows.

www.seapilot.com/nl

EERSTE WINNER VAN SIMONIS-VOOGD DESIGN

Met de presentatie van de Winner 11 viert Winner Jachten 30 jaar Nederlands vakmanschap. De werf blijft zich ontwikkelen en koos voor dit nieuwe ontwerp voor het eerst voor een samenwerking met Simonis-Voogd Design. Schoonheid, snelheid, zeilplezier en comfort zijn wederom sleutelwoorden bij 11 meter lange nieuwkomer. De sportieve en lichte boot is bedoeld voor echte zeilliefhebbers. De gematigde breedte en een gunstige gewichtsverdeling zorgen voor een comfortabel zeilgedrag op alle koersen. De Winner 11 is meer dan alleen een snelle boot. Het ruime interieur is vorm gegeven voor en door zeilers. Kwaliteit, luxe en zeilcomfort zijn belangrijke elementen. Denk hierbij bijvoorbeeld aan lange bedden, luxe matrassen, een ruime kajuit en een grote zeewaardige kombuis. De Winner 11 krijgt twee interieurvarianten, met slaapplaatsen voor 6 tot 8 personen verdeeld over 2 of 3 hutten. Elke Winner is uniek en wordt gebouwd in nauw overleg met de klant. De boot is leverbaar in zowel een standaard als een performance uitvoering met een diep stekende kiel en een carbon mast. De standaardprijs inclusief zeilen begint bij €239.899. www.winneryachts.com

>

GROOT SCHERM VAN GARMIN

Garmin breidt de GPSMAP 7400 serie uit met een 16-inch multifunction display. De nieuwe modellen zijn zowel met, als zonder sonar verkrijgbaar. De schermen hebben een pinch-to-zoom touchscreen met volledige netwerkmogelijkheden voor aansluiting met diverse sensoren, meerdere schermen, sonar modules, radar, autopilot en camera. Alle toestellen in de GPSMAP 7400 serie hebben ingebouwde WiFi datauitwisseling voor gebruik met de Garmin Helm en BlueChart Mobile 2.0 apps. De sonarmodellen bieden ondersteuning voor Garmin Panoptix de sonartechnologie die 'alles ziet'. Een GPS hoort ook tot de standaarduitrusting van deze schermen.

Het 16-inch GPSMAP scherm wordt in het tweede kwartaal van 2015 verwacht en heeft een adviesprijs tussen € 5.699 en € 6.299. Alle andere modellen in de GPSMAP 7400 serie zijn nu al verkrijgbaar. www.garmin.com/marine.

ELEKTRONISCHE HANDSTAKEL

De Finnish Sailing & Boating Federation heeft de Odeo Flare LED officieel erkend als noodsignaal. Daarmee is het apparaat bij de verplichte veiligheidskeuringen een volwaardige vervanger voor handnoodvuurwerk. Volgens importeur Bomarine zetten de Finnen zo een stap om klassiek vuurwerk uit te bannen en te vervangen door 'electronic visual distress signals'.
www.bomarine.nl

WINDMETER VOOR SMARTPHONES

De Sleipnir is het nieuwste model van Vaavud, de makers van windmeters voor gebruik op je smartphone. Het compacte apparaat meet zowel windsnelheid als windrichting. De windinformatie wordt via een app overzichtelijk weergeven op je scherm en kan makkelijk online worden gedeeld. De Vaavud Sleipnir, die 55 euro kost, wordt geleverd met een neopreen beschermhoes en een gratis app. De Mjornir, die alleen windsnelheid meet, heb je voor 38 euro. www.moremarine.nl/vaavud.html

---

NIEUWE DEALER VOOR POINTER 25, G2 EN RANDMEER

Vanaf januari 2015 is Waterfront Yachts de exclusieve dealer voor België en Zuid-Nederland van drie modellen van Jachtwerf Heeg: Pointer 25, G2 en Randmeer. Waterfront Yachts is het zusterbedrijf van Waterfront Jachtcharter in Kortgene aan het Veerse Meer in Zeeland. Daar zijn de Randmeer en de Pointer straks ook te huur. www.waterfrontyachts.nl

BLUE CRUISE SPECIALIST

Door het samengaan SWS Sailing en Flaka Cruising, eind vorig jaar, ontstond een nieuwe grote speler op de markt van zeilcruises in Turkije. De twee vloten van klassieke houten zeilschepen zijn samengevoegd onder de naam SWS Flaka. De basis in Turkije wordt geleid door het Nederlandse echtpaar René Tiemessen en Edith Jelluma, die het hele jaar in Bodrum wonen. Zij zeilden tien jaar de wereld rond met hun klassieker *Alondra* en die boot maakt nu ook deel uit van de vloot. Nathalie D'Alessandro en Michael van Kolfschooten leiden het kantoor in Nederland. www.swssailing.nl

---

KLASSIEK ZEEMANSCHAP IN DE PRAKTIJK

Watersportmedia presenteert het nieuwe boek van oceaanroutinier Dick Huges. Na de e-boeken over astronavigatie en zelfsturen beschrijft hij nu zijn ervaringen die hij opdeed tijdens een jarenlang durende wereldomzeiling. Aan de hand van zijn reisverhaal behandelt hij lessen die onontbeerlijk zijn voor het oceaanzeilen. In 'Klassiek zeemanschap in de praktijk' vertelt Dick hoe 'old school' zeemanschap niet alleen praktisch nuttig blijkt, maar ook hoe deze aanpak de beleving van zeiler kan verrijken. Het werk van Dick Huges is verkrijgbaar als gedrukt boek en als e-boek voor tablet en computer. www.watersportmedia.net.

40 JAAR HUTTING YACHTS

In 1975 begon Tjerk Hutting in Akkrum met de bouw van houten wedstrijdboten. In een werkplaatsje zonder verwarming, toilet of telefoon. De schepen die hij bouwde deden het goed op de wedstrijdbanen en daardoor kwamen er meer orders. Later bouwde Hutting stalen en aluminium jachten, om daarna een eigen productielijn op te zetten. In 1993 werd de huidige werf in Makkum betrokken. Daar zijn in de loop der jaren tal van vertrekkersboten van stapel gelopen, waarmee verre kusten worden verkend. Anno nu kent de werf drie takken: Hutting Yachts voor nieuwbouw jachten, Hutting Service voor refits, onderhoud en makelaardij en Hutting Specials voor custom projecten. www.hutting-yachts.nl

MET DE ZEEZEILERS DE OCEAAN OP

De Zeezeilers kennen we als de zeezeilschool met een vol programma langs de West-Europese kusten. In oktober 2015 starten ze onder de vlag van Zeezeilers Adventures met een rondje Atlantic. Op de route naar het Caribische gebied en terug kun je actief meezeilen of leren voor CWO of RYA. De leerzame droomreizen zijn onderverdeeld in trajecten tot de Canarische eilanden, de oceaanoversteek en het Caribisch gebied. Bekijk het vaarprogramma op: www.zeezeilers.nl

STORMPROOF BEHUIZINGEN

Door de vele apps voor weerinformatie en navigatie worden smartphones en tablets steeds meer ook in de kuip gebruikt. Snow Lizard ontwikkelt producten om kwetsbare apparatuur optimaal te beschermen. Voor de iPhone 5 en 6 en voor de iPad 4e generatie zijn er nu behuizingen met militaire specificaties. De SLXtreme serie is waterproof IP-68 en dropproof 810G. In de behuizing zit een extra batterij en het geheel kan van buiten af worden opgeladen. In april komt er voor de iPad een behuizing met een GPS ontvanger zodat de iPad een zelfstandige plotter kan zijn. De behuizing voor de iPhone 5 en 6 heeft aan de achterzijde een zonnepaneeltje. Een uur in de zon geeft zo'n 10 minuten spreektijd. www.xtremedistricts.com

---

WANDERER 40P

NAZ-schepen introduceert op de Hiswa de Wanderer 40P, een klassiek gelijnde boot met variabele diepgang, getekend door Martin Bekebrede. Bij een boot met deze stoere uitstraling denk je aan staal, maar deze Wanderer is van polyester. Door het ophaalbare midzwaard is het vaargebied vrijwel onbegrend en is ook droogvallen mogelijk. Vanuit het grote dekhuis heb je rondom vrij zicht en de stahoogte is door de hele boot minimaal 2 meter. Op de Hiswa is de Wandere te bezoeken in het paviljoen 'klassiek'. www.nazeeuw.nl

SAN BLAS

Na zes jaar zeilen zijn de mooie ankerplaatsen waar de *Alea* van Johan en Sylvia van der Veen het anker laat vallen, niet meer te tellen.
De San Blas eilanden, voor de Panamese kust, vinden ze bijna te mooi om waar te zijn.

<

ZILTEWERELD

foto © Bemanning Alea

>

GOED MOMENT VOOR VERTREK

foto: © *Bernanning Alea*

Zes jaar geleden begon het avontuur van Johan van der Veen en zijn Spaanse Sylvia. Johan: “We woonden in Spanje waar door de groeiende economische crisis de toekomst er steeds zwarter uit zag. En wij wilden onze levensstijl veranderen, het liefst door zeilend meer van de wereld te gaan zien. Dit was een goed moment om te vertrekken. Maar we konden nog niet met pensioen, onderweg zouden we inkomsten moeten genereren. Daarom kozen we we voor de *Alea*. Deze stoere boot van 44 voet is met drie hutten niet alleen geriefelijk om op te wonen, maar herbergt ook voldoende ruimte om zo nu en dan mensen te ontvangen die ons avontuur willen delen. Op deze manier zou de boot niet alleen ons huis zijn, maar ook onze inkomstenbron.”

ONS LEVEN DELEN

Sylvia over de afgelopen zes jaar: “We hebben tot dusver ruim 27.000 mijl gevaren, bezochten meer dan twintig landen en ontvingen tientallen opstappers aan boord. We hebben met ze gekookt, gevist, gevaren, gesnorkeld en gelachen. Het is geen traditionele charter, de *Alea* is geen lege boot, met lege kasten en kale wanden. We bieden een hut en nemen maximaal vier personen aan boord, voor een paar dagen of weken, om daarmee echt ons leven te delen. Mensen uit achttien verschillende landen hebben ons bezocht. Voor ons is het leren kennen van deze mensen een reis binnen een reis.”

EINDE VAN DE WERELD

Johan: “Op het moment zijn we in Chili. De laatste sprong was groot. In november vertrokken we uit Panama naar de Galapagos eilanden en Paaseiland om eind december op het vasteland van Chili aan te komen. 5500 mijlen op de prachtige Pacific. Met een steeds voller wordende rugzak vol zeilervaringen en met nieuwe vrienden blijven we nieuwe routes op de kaart tekenen. Voor de boeg liggen nu de Chileense kanalen, fjorden en gletsjers, die ons aan het einde van de wereld brengen: Ushuaia, Puerto Williams, Kaap Hoorn...

We hebben zin om met nieuwe opstappers te zien hoe de gletsjers het water bereiken, om aan land te roeien, de boot met lange lijnen aan een rots vast te maken en om hout te zoeken voor een vuur op het strand. Zin in nieuwe zeiltochten en het weer voor anker gaan na een intensieve dag; we kijken er natuurlijk naar uit om veel nieuwe plaatsen te ontdekken. Dat doen we het liefst samen met mensen met een avontuurlijke aard en de instelling om er het beste van te maken!”

www.sailingalea.com

colofon

Zilt Magazine is een uitgave van
Zilt Media Producties in Amstelveen

REDACTIE
redactie@ziltmagazine.nl

ADVERTEREN
AcquiMedia
info@acquimedia.nl
0184 481040

AUTEURSRECHT
De inhoud van Zilt Magazine mag op geen enkele wijze worden overgenomen zonder schriftelijke toestemming van de uitgever.

bemanning

Zilt Magazine wordt gemaakt door:

Ruud Kattenberg
Sjors van der Woerd
Laurens van Zijp
Michiel Scholtes
Henk Huizinga
en talloze opstappers...

abonneer je gratis

>