Zilt magazine

119
maart
2016

foto:© Zilt Magazine

>

MAXI 1200

Welcome to an experience

EUROPEAN YACHT OF THE YEAR
NOMINATED 2016

*"Maxi 1200 is a **real Gentleman's Cruiser** allowing single-handed sailing **in all conditions."***

Pelle Petterson, Yacht Designer

HISWA
NOMINATED FOR YACHT OF THE YEAR 2016

Visit us at
HISWA Amsterdam Boat Show
at Stand No. **01.320**

JONKERS YACHTS B.V.
Haven Kloosternol 1, NL-4322 AK
Scharendijke, The Netherlands
T: +31 (0)111 673 330
F: +31 (0)111 673 339
M: +31 (0)622 662 540
E: info@jonkers.org
I: www.jonkers.org

www.maxiyachts.com

Epifanes zet er vaart achter

Toegelaten voor de pleziervaart tot 2022

Nu ook in rood!

Copper-Cruise: high performance antifouling

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

• harde koper- en biocidehoudende antifouling • langdurige aangroeiwering
• effectief werkzaam op zoet en zout water • verdraagzaam met de meeste antifoulings
• hard schrobbaar oppervlak • zie ook www.epifanes.nl

EPIFANES Yacht Coatings

119
maart 2016

Zilt

BALTISCHE RONDREIS | 2

EN VERDER...

6 Bureaublad

48 ZeilAgenda

64 In de Wind

108 Zilte Spullen

>

De driemasttopzeilschoener Willem Barentsz koerst met een lekker lopend windje over het IJsselmeer. Het charterschip onderhoudt zomers een veerdienst tussen Enkhuizen en Urk. De foto verbeeldt wat wij zeilers allemaal voor de boeg hebben: een nieuw vaarseizoen!
Met een klik op de downloadknop maak je van dit beeld een bureaublad op je scherm.

<

BUREAUBLAD

ZELFREDZAAMHEID

Ooit geprobeerd koffie te zetten, aandewind bij windkracht 5? Je broek aan te trekken voor je boot van de volgende golf afvalt? Een dopje op een fles te schroeven terwijl wind en tij uitvechten wie de sterkste is? Wat op de wal een gedachteloze handeling is, wordt op zee al snel een hele toer.

Zelfs als je daar op voorbereid bent, probeert de zee toch vaak het laatste woord te hebben. Bijvoorbeeld als je plotseling merkt dat je midden op de oceaan geen roer meer hebt. Dan is er geen tijd voor geweeklaag, zoals bij die plas koffie op de vloer, maar moet je snel een adequate oplossing zoeken.
Het is precies wat de bemanning van de Morning Glory deed op volle zee. je leest het hier
Ze etaleerden een sterk staaltje van zelfredzaamheid. Het vermogen om te anticiperen, te improviseren en te incasseren...

Het knagende gevoel van op jezelf aangewezen zijn, hoort bij zeezeilen en geeft er een extra dimensie aan. Het is inherent aan het avontuur dat we zoeken maar dat tegelijkertijd niet uit de hand mag lopen. Waarvan we de afloop proberen te bepalen met geavanceerde elektronica, hoogwaardige techniek en noodbakens voor als het echt misgaat.

Of gewoon met een stukje lijn en een paar blokjes...

de Zitt bemanning

International.

Bescherming tegen aangroei: u bent bij ons in veilige handen.

Als booteigenaar kan het één van uw belangrijkste taken zijn; het beschermen van uw boot tegen de gevaren van aangroei. Kies daarom voor een naam die wereldwijd vertrouwen geeft. Een naam die staat voor kwaliteit en kennis. Het merk International® bestaat sinds 1881 en sindsdien ontwikkelen wij geavanceerde duurzame technologieën en innovatieve antifouling producten die u vandaag én in de toekomst nodig heeft.

De antifouling range is verkrijgbaar in heldere kleuren:

Wit - Rood - Blauw - Zwart

Kies de juiste antifouling voor uw boot – kies International!

International Paint (Nederland) bv Postbus 856, 3160 AB RHOON
Gratis adviesijn: 0800 022 6555 Tel algemeen: +31 (0) 10 50 33 500
Mail: iyp.nederland@akzonobel.com Web: www.yachtpaint.com

Alle in deze publicatie genoemde handelsmerken zijn eigendom van of in licentie gegeven aan, het AkzoNobel concern.
© AkzoNobel 2016. Gebruik Antifouling veilig – lees voor gebruik altijd het etiket en de product informatie.

AkzoNobel

Images for illustrative purpose only

QUANTUM™
DE EERSTE DRAADLOZE
CHIRP RADAR TER WERELD

EEN DOORBRAAK IN RADARTECHNOLOGIE: QUANTUM ZORGT VOOR SUPERIEURE RADARBEELDEN EN EENVOUDIGE WiFi VERBINDING

- EXCLUSIEVE ATX™ (ADVANCED TARGET SEPERATION)
- LICHTGEWICHT, LAAG VERBRUIK
- INGEBOUWDE WiFi, EENVOUDIG TE INSTALLEREN

QUANTUM™

BEKIJK DE ONLINE VIDEO OP
WWW.RAYMARINE.NL/QUANTUM

Raymarine® BY FLIR

ZEVEN MAANDEN ZEILSABBATICAL

BALTISCHE RONDREIS

In Zilt 110 spraken we met Marleen en Wiedse, aan boord van de Knut, een Dorade 32. Ze waren net begonnen aan een sabbatical van zeven maanden, van april tot november, richting Scandinavië en Oostzee. Een unieke tocht die tussen een lange vakantie en een vertrekkersreis inzit. Inmiddels zijn ze weer aan het werk. Tijd voor een terugblik...

foto:© Bemanning Knut

foto:© Bemanning Knut

NOORDWAARTS

“Het ruige, de rust, de mooie natuur; het lijkt ons veel mooier in het noorden.” Dat was hun motief om niet de gebruikelijke warmte op te zoeken, maar juist noordwaarts te koersen. Viel de kou mee of tegen?

Wiedse: “Het viel het reuze mee. Als je het meemaakt, ervaar je het anders. Maar we vertrokken natuurlijk wel vroeg in het seizoen, in april. Hoe noordelijker we kwamen, hoe lager de watertemperatuur werd, tot 3 graden. Als je dan met 5 Beaufort aan de wind zeilt, wordt het toch wel koud...” Marleen: “Daarom deden we vooral dagtochten. We zeilden immers voor onze lol en niet omdat we per se verre bestemmingen wilden bereiken.”

Ze waren goed gewapend tegen de kou, met meerlaagse kleding: thermo-ondergoed, fleecebroeken, winddichte zeilbroeken en state of the art zeilpakken. Wiedse: “In die kleding hadden we het niet koud.” Gezeten op zitzakken in de kuip was het goed toeven. Ideale zetels volgens Marleen, waarin je jezelf lekker kunt nestelen. De boot is goed geïsoleerd, met zo min mogelijk koudebruggen en voorzien van een krachtige Webasto kachel.

foto:©-Bemanning Knut
4.1
3.6
17.9
Raymarine

illustratie:©Zilt Magazine

ROUTE

Het motto van hun reis was: zonder doel is het heerlijk zeilen. Daar hebben ze steeds aan vastgehouden en aldoende een prachtig parcours afgelegd.

Vanaf ‘springplank’ Vlieland koersten ze via Norderney oostwaarts, langs Brünsbüttel, door het Kielerkanaal richting Denemarken.

Na een bezoek aan Kopenhagen verkenden ze de Zweedse oostkust om vervolgens via Aland naar Turku, Finland over te steken. Terug in Zweden staken ze via het Götakanaal en het Trollhättankanaal door naar de westkant en bezochten Zuid-Noorwegen, alvorens vanuit Mandal naar het Deense Thyboron en Borkum terug te keren in Nederland.

foto:© Bemanning Knut

METEO

Voor de weersinformatie vertrouwden ze op de Weatherinfobox (Navtex en DWD) en internet. Wiedse: “Benoorden Kopenhagen ontvingen we zowel de Navtex als de DWD niet meer, dus toen zijn we overgeschakeld op het klassiek uitluisteren van de weerberichten via de marifoon. Gelukkig geven ze die ook in het Engels, alhoewel je het Zweeds na een tijdje wel begrijpt.”

“We hebben nog wel een beginnersfout gemaakt”, bekent Marleen, “de windvoorspelling in Zweden gaat in meters per seconde en niet in knopen, zoals wij dachten...”

Wiedse: “We gingen weg, maar moesten al gauw reven. De boot liep op een gegeven moment 11,5 knoop! De gribfiles vond ik trouwens niet echt betrouwbaar in de Oostzee.” Wiedse’s ervaring is vermoedelijk terug te voeren op het feit dat gribfiles bij de berekeningen geen rekening houden met de aanwezigheid van de vele eilanden.

De windkracht waarmee ze tijdens hun tocht te maken kregen varieerde van 0 tot 7 Beaufort. Marleen: “We hoorden vooraf verhalen dat de Baltische Zee zo kon spoken, maar dat viel gedurende deze zomerperiode erg mee.” Wiedse: “Er staat geen stroming, dus er ontstaan geen stroom-tegen-wind golven. Tussen de scheren is het heel beschut zeilen.”

foto© Bernanning Knuti

ROTSEN

In deze contreien schuilt er ónder water genoeg gevaar in de vorm van rotsen. Marleen: “Net toen we voldoende vertrouwen hadden in het varen in de scheren was er een hardhandige kennismaking. Ineens een klap en de boot lag stil: een rots geraakt.” Wiedse: “Ik dook meteen naar binnen om te zien of we geen water maakten. Dat was gelukkig niet het geval. De boot, die toch 5,5 knoop liep tijdens de aanvaring, mankeerde niks.”

Marleen: “Je dacht dat de boei een oost-kardinaal was, maar het was een west-kardinaal. Op de plotter stond dat het diep genoeg was...” Wiedse: “Ja, 5,20 meter, ik weet het nog precies. Toen ik een paar dagen later in duikpak de kiel controleerde, zag ik alleen een kras op de zool van de kiel. We hebben nog meer vertrouwen in de boot gekregen!” Marleen: “We hoorden later de lokale wijsheid dat er twee typen zeilers bestaan: zij die een rots hebben geraakt en zij die dat nog gaan doen!”

>

NAVIGEREN

Wiedse: “Marleen vindt navigeren leuker dan ik. Tijdens de langere tochten controleerden we elkaar. Voor de navigatie maakten we gebruik van een Garmin plotter, zeekaarten en af en toe Open CPN op de laptop.” Marleen: “Op Marktplaats hadden we vooraf een stapel oude kaarten gekocht en die hebben we aangevuld met ontbrekende kaarten. Ik vind een zeekaart prettiger dan de plotter omdat ik meer overzicht heb. Je navigeert veel op zicht, waarbij je ook moet letten op bakens op de wal. Soms moet je voor een aanloop borden precies boven elkaar aankoersen, zoals geleidelichten. Het kunnen ook geverfde rotsen zijn, er zijn allerlei variaties.”

Wiedse: “We hadden de Vaarwijzer mee en veel Imray pilots; die vonden wij de prettigste naslagwerken.”

Marleen: “In de Imray Pilot van Noorwegen staan ook ankerbaaien in en dat is precies wat wij zochten: ankerbaaien en kleinere havens. Maar Nynäshamn stond niet in de pilots en vaarwijzer, terwijl wij het een aanrader vinden. Deze kleine haven is in 1912 aangelegd voor de Olympische Spelen in Stockholm.”

foto:© Bemanning Knut

MARINE
SEELAND

foto© Bernaming Knut

ANKEREN

Ankeren in Scandinavië gebeurt veel met de boeg aan de wal en een hekanker. De Knut-bemanning keek eerst de kunst af. Wiedse: “Het went snel. Je vaart naar de rots, checkt of er genoeg diepte is, gooit het hekanker uit op drie, vier scheepslengtes en meert af. Voor het hekanker hebben we een band op een rol. We hadden speciale pinnen aangeschaft om in de rotsen te slaan. Alleen kom je met een rechte boeg moeilijker aan land dan met een overhangende voorsteven...” Marleen: “Wat ook anders is: men ankert dikwijls bij elkaar, ze maken een plekje voor je vrij.”

foto:© Bemanning Knut

SLUIZEN

Een bijzonder traject in de reis was de passage van het Götakanaal en het Trollhättankanaal in Zuid-Zweden. Wiedse: “Dat wilden we gewoon meegemaakt hebben. Het is een aparte ervaring; de sluizen zijn met de hand uit de rotsen gehakt en is het kanaal soms slechts breed genoeg voor één boot.”

Marleen: “Vooraf hadden we ons geregistreerd via internet. We kregen een omvangrijke instructie toegestuurd en toen we ons meldden bij het sluiskantoor nog een instructie stap voor stap. In totaal passeer je 57 sluizen voordat je de andere kant bereikt. Na 38 sluizen zaten we op het hoogste punt, op 91,8 meter boven zeeniveau. Daar toastten we op met Enebaärs Dricka.”

Wiedse: “Het was mooi om gedaan te hebben, maar niet het mooiste van de reis. Dat was het archipelago gebied aan de Zweedse oostkust.”

WAARDEVOL

Bezoek aan steden, een spontaan uitstapje naar Tromso en een kampeertocht met een huurauto. Daarmee wisselde de Knut-bemanning de zeiltocht af. “Die afwisseling is zo leuk”, aldus Wiedse, “we kunnen het iedereen aanraden.”

Hun zeilreis verschilde van een vakantietocht: door de beschikbare tijd. Wiedse: “Daardoor was een geen druk om na een paar weken alweer richting thuishaven te gaan. Zo werd het zeilen een prettige leefstijl. Marleen: “Het bracht ook het besef dat je niet zoveel nodig hebt om het fijn te hebben.”

Hun sabbatical betekende een omschakeling van het dagelijkse woon-werk-patroon naar een intensieve samenwerking op een kleine ruimte aan boord. Was dat leuk? En: wat heeft de reis gebracht? Marleen, overtuigd: “Ik vond het heel waardevol om samen zo de tijd door te brengen.”

Wiedse: “Omdat zo anders is dan wat je in het dagelijks leven meemaakt, is het mooi. Het is schitterend om met elkaar op onze eigen boot in het scherengebied te liggen...”

foto:© Bemanning Knut

Marleen: “Die periode van zeven maanden bleek ook prettig; eind augustus liep in Noorwegen het zeilseizoen al ten einde en in de regen worden die havens dan erg troosteloos. Dus was het goed om weer terug te gaan. We zijn er ook wel achter dat wij niet zo geschikt zijn voor een jaren durende wereldomzeiling. Ik ben althans niet zo’n zeezwerver.”

Wiedse: “We kwamen er achter dat we vrienden en familie misten. Je ontdekt hoeveel je om die mensen geeft en je leert het thuisfront waarderen.”

ADVERTENTIE

BETER LEREN ZEILEN?

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

Tip Top Sailing
Willemstad
Zeeuwse Wateren
www.tiptopsailing.nl

Flevo Sailing
Lelystad
IJsselmeer en Noordzee
www.flevosailing.nl

De Zeezeilers
Zeezeilschool
Noordzee en verder
www.zeezeilers.nl

Zeilschool de Ûlepanne
Balk
Friese Meren
www.ulepanne.nl

Zeilschool
De Vinkeveense Plassen
Vinkeveen
www.zeilschoolvinkeveen.nl

't Vossenhol
Jeugdzeilkampen
de Kaag
www.vossenhol.nl

RESERVEER NU JOUW PLEK AAN HET ROER

HISWA

AMSTERDAM
BOAT SHOW
16 T/M 20 MAART
2016

KLAAR VOOR DE START

- Oneindig veel boten (tot ca. 10 meter), onderdelen en accessoires
- Alles op het gebied van funsports, voor beginners én pro's
- Prachtige klassieke schepen in de wereld HISWA Klassiek
- Nieuws, trends en indrukwekkende ontwikkelingen & innovaties
- Inspirerende lezingen, handige workshops en een flinke portie waterpret!

Dagkaart €12,50 | Avondkaart € 8,50 | T/m 16 jaar gratis toegang
2e klas NS-dagretour €10,-

PARTNER

watersportverbond

MEDIAPARTNERS

De Telegraaf Zeilen. VAAR TV

rai AMSTERDAM

foto:© Laurens van Zijp

SAMENSTELLING: **SJORS VAN DER WOERD/LAURENS VAN ZIJP**

‘Er komt iets tastbaars uit je handen’

Uitgestrekte natte zwarte akkers. Onafzienbare rijen omgeploegde klei. De laaghangende bewolking loost de zoveelste lading regenwater. Niets in deze lege hoek van de Noordoostpolder wijst op zeilen.Totdat we de opgegeven boerenschuur bereiken en een wereld van zelfbouw betreden. Hier werkt Nico Peursum (1966) al vijf jaar aan het verwezenlijken van een droom: een eigen trimaran bouwen. In z’n eentje...

Nico heeft een baan die we allemaal wel willen: verkeersvlieger. Hij is gezagvoerder op machtige kisten als de MD 11. Dat brengt met zich mee dat hij dagen op, en dagen af is. Hij kan dus steeds een aaneengesloten periode achtereen aan zijn boot werken. Lachend zegt hij: “Ik heb er een baan bij, alleen eentje die geld kost.” Het verklaart ook waarom hij alleen werkt; hij is vrij als anderen werken en vice versa.

VLIEGEN EN BOUWEN

Zeilen en surfen doet hij al van jongs af aan, maar wat hem echt greep was zweefvliegen. En dat is mooi te combineren met zeilen. “Als het gunstig weer is voor het zweefvliegen, is het vaak te rustig om te zeilen en als het lekker zeilweer is, kun je niet zweefvliegen”, legt Nico uit, “dan ging ik met mijn broer zeilen op een open cat.” Toen werk en gezin veel tijd gingen opeisen, raakte het zweefvliegen naar de achtergrond. Als alternatief begon hij met het bouwen en vliegen van radiografisch bestuurde modelvliegen.

Nico: “Ik kwam erachter dat ik ontwerpen en zelf bouwen erg leuk vond, nog meer dan het vliegen zelf. Er komt iets tastbaars uit je handen waar je ook nog wat mee kan doen. Al langer had ik de stille wens om ooit nog eens een boot voor mezelf te bouwen. Zo ben ik serieus gaan rondkijken. Een grote boot voor lange reizen was niet aan de orde; mijn vrouw is geen zeiler, dus ik zocht een handzaam schip waar ik zelf mee overweg kan en ook vakantietochten mee kan maken. Bovendien geldt: hoe groter je bouwt, hoe meer uren en geld het kost.”

port
AFT

TRIMARAN

In eerste instantie keek hij naar monohulls, maar door zijn zeilervaring op de open cats lag zijn voorkeur bij multihulls. “Die snelheid vind ik heerlijk. Aanvankelijk had ik een Radical Bay cat op het oog. Ik heb zelfs een 1:6 schaalmodel van de stuurboordromp gebouwd om een beter gevoel te krijgen voor de ruimte in het interieur. Maar toen ik kort daarop op een trimaran meezeilde, kreeg dat type mijn voorkeur. Ik ontdekte dat een tri hetzelfde vaargevoel heeft als een beachcat. Je zit lager op het water dan op een toercat. En een tri accelereert fantastisch! Net een MD11 zonder vracht...”

In die periode bracht ontwerper Ian Farrier net een nieuw ontwerp trimaran op de markt, de F-85SR, en daar viel zijn keuze op. Maar voordat hij aan het project begon, had hij wel overleg met zijn vrouw. “We hebben besproken hoeveel uur ik eraan kwijt ben, welke dagen ik eraan werk, maar ook hoe laat ik thuis ben. Daar probeer ik mij aan te houden, want ik wil voorkomen dat ik straks wel een boot, maar geen gezin meer heb... Mijn vrouw weet hoe leuk ik dit project vind, dus gunt zij mij het. Ik heb mijzelf geen harde deadlines gesteld, volgens mij is het niet slim om dat te doen. Ik schat dat ik er zo’n zeven jaar mee bezig ben.” Sommige zelfbouwers bouwen om het bouwen, maar voor Nico ligt dat toch anders. “Nee”, zegt hij desgevraagd, “de boot moet wel af, ik wil uiteindelijk zeilen.”

>

BOUWLOCATIE

Hij bestelde de tekeningen bij Farrier en kreeg teven een bouwboek, waarover hij zeer enthousiast is. “Fantastisch, zeer duidelijk. Als je doet wat hij zegt, komt er een boot uit. Volgens Farrier kost het circa 2500 bouwuren; ik zit op dit moment op 2400.” Het vinden van een geschikte bouwlocatie was een volgend punt en hij vond niet ver van huis een boerenschuur waarvan de wanden met schuim zijn geïsoleerd. Het bouwproject en privé zijn zo gescheiden en dat is volgens Nico te prevaleren boven een project aan huis.

Vooraf bouwde hij eerst een eigen freesbank, want uit zijn modelbouwperiode wist hij dat hij liever freest dan figuurzaagt. Hij knutselde nog meer bouwapparatuur. In de loods staat een grote geïsoleerde kist, voorzien van een bij de sloop gevonden autoventilator en een straalkachel. Deze eigen gebouwde oven dient om schuimplaten te verwarmen, zodat die makkelijker te vormen zijn. Ook heeft hij een ‘klimaatkast’ voor epoxy gemaakt, waarin twee 80 watt lampen de jerrycans epoxy op temperatuur brengen.

GESTRUCTUREERD WERKEN

Sowieso gaat Nico gestructureerd te werk. “Volgens het bouwboek moet je beginnen met de drijvers en daarna de hoofdromp bouwen. Maar uit de modelbouw weet ik dat het handig is om als bouwpakket te kunnen werken. Dus ben ik anders begonnen en heb eerst alle onderdelen gebouwd. Dan kun je tijdens de bouw de vaart erin houden en dat is ook psychologisch gezien een voordeel.

Piranha
WHS-76
HAND SANDER
COM. NO. 088-006
CAT NO. WHS-76
WALCOMB

DECK
HULL

Zo stel je ook doelen. Ik heb eerst de beams gemaakt, het zwaard, de kastjes, de zittingen, noem maar op. Nu heb ik de central mounting modules nodig en die liggen al klaar. Dat werkt goed.”

Niet alles verliep overigens vlekkeloos. De eerste keer ging het lamineren van de drijver fout. Het lukte Nico maar niet om de boel vacuüm te trekken, wat uiteindelijk terug te voeren was op een te lage temperatuur waardoor de tape van de vacuümzak niet hield. Dat was een kwestie van een nacht wakker liggen, uithuilen en opnieuw beginnen. Als een zelfbouwer over iets moet beschikken dan is het wel het talent om tegenslag te overwinnen en door te zetten.

De Farrier bouwmethode is verticaal door het midden, dus je bouwt op z’n kant. Ik heb eerst de bakboordhelft gebouwd, daarna de stuurboordkant. De romp en drijvers zijn gebouwd in een Corecell schuimkern met glasvezel versteviging in epoxy verlijmd. De drijvers hebben aan de buitenkant een extra glaslaag gekregen ter versteviging. Nico zweert bij de vacuüm-methode. “Het laminaat wordt gecomprimeerd en de hechting aan het schuim is beter. Het geeft een lichte en sterke constructie.”

DOORGAAN

De grootste bouwfase is achter de rug. De romp, beams en drijvers zijn af. Nico kan zich langzamerhand gaan richten plamuren, schilderen, inbouw en afwerking. Dat is evengoed nog een lange weg. “Nog een jaar of twee

>

zeker”, schat hij voorzichtig in, maar op een deadline laat hij zich niet vastpinnen. Stug doorgaan in zijn eentje is het devies.

Aan de balken in de schuur hangt al wel een pracht van een carbon mast stilletjes te lonken: ‘Tuig mij!’ Dat zal straks een ultiem moment zijn, voor het eerst de zeilen omhoog. Een aanlokkelijke stip op de horizon....

FEITEN EN CIJFERS FARRIER-85SR

Lengte	: 8.50 m
Breedte	: 6.00 m/2.50 m ingevouwen
Diepgang	: 0.30 - 1.85 m
Mastlengte	: 12.30 m
Zeiloppervlak	: 42 m²
Gewicht	: +/- 1000 kg

www. nyker.nl

vetus
WWW.VETUS.COM

BEZOEK ONS OP DE
HISWA - STAND 07.317

ACTIEWEKEN 2016

SPECTACULAIRE AANBIEDINGEN!

Geldig t/m 31 maart 2016

VOOR ALLE PRODUCTEN, MATEN EN MODELLEN ZIE
www.vetus.com / actieweken

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

AANKOOPKEURING

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

Zeiljachtexpertise

ADVERTENTIE

DE NIEUWE RANGE ZAKMESSEN VAN WICHARD

Zo werkt het alleen bij Pantaenius

De veilige rondom dekking tegen alle gevaren

Gedekt zijn alle gevaren waaraan het verzekerde jacht gedurende de duur van de verzekering blootgesteld wordt, zoals bijvoorbeeld diefstal, vuur, force majeure/natuurlijk geweld, zinken, grondberoering, aanvaring etc.

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.

Bezoek ons op HISWA Stand 06.208

NGN-8814-www.bghh.de/02016

PANTAENIUS
Jachtverzekeringen

Tel. +31 6 83 98 76 55

pantaenius.nl

HISWA Amsterdam Boat Show

ZEVEN WERELDEN

De droge Hiswa valt laat dit jaar, van woensdag 16 tot en met zondag 20 maart. De beurs biedt voor elk wat wils en kent het inmiddels beproefde concept van zeven werelden: Zeilen, Speed, Sloep, Funsports, Onderdelen & Accessoires, Shop en Klassiek.

De zeiler vindt op de droge Hiswa vooral open zwaardboten, eenheidsklassen, cats en daysailers, waaronder de nieuwe Saffier 6.50 Cruise. De kajuitzeiljachten die genomineerd zijn voor de titel Boot van het Jaar zijn er ook: Hanse 315, Italia 9.98, Maxi 1200 en de trimaran Dragonfly 25. Verder worden de volgende scherpe jachten geëxposeerd: Beneteau Oceanis 45, Hanse 345, Jeanneau 349 en de Noordkaper 31 Cabin.

Het ‘Product van het Jaar’ wordt gekozen uit zes nominaties: de VolansCoastal roeiboot, Spinlock Lume-On reddingsvest-verlichting, Torqeedo Cruise podmotoren, Quantum draadloze Chirp radar (Raymarine Benelux), IRig opblaasbaar surftuig en kogelkraanmanchetten van Rosch Marine.

Hal 7 herbergt de Onderdelen & Accessoires, met een breed aanbod en directe verkoop. In de RAI Haven liggen dinghy’s klaar voor de jeugd om uit te proberen.
Via de gratis app (Android en Apple) blijf je op de hoogte van het laatste nieuws over de beurs en het activiteitenprogramma.

HISWA

AMSTERDAM
BOAT SHOW
MARCH 16-20
2016

WAAR?

RAI Amsterdam

WANNEER?

Woensdag 16 tot en met zondag 20 maart

Openingstijden:

Woensdag: 11-18 uur.

Donderdag en vrijdag: 11-22 uur.

Zaterdag en zondag: 10-18 uur.

HOEVEEL?

Dagkaart online € 12,50 – Kassa: € 15,00

Avondkaart (vanaf 18 uur) € 8,50/€ 10,00

Kinderen t/m 16 jaar gratis

NS dagretour: € 10,00

www.hiswarai.nl

maart2016

3-6 mrt	**Heineken St. Maarten Regatta**. www.heinekenregatta.com
5 mrt	**6e Goofies** winterserie. Colijnsplaat. www.wsvnb.nl
6 mrt	**Winterwedstrijd**. Enkhuizen. www.ewva.nl
6 mrt	**IJspegel**. Scheveningen. www.ijspegeltrophy.nl
6 mrt	**Winterwedstrijd.** Pampus. Loosdrecht. www.pampusclub.nl
6 mrt	**Winterwedstrijd**. www.flevomare.nl
6 mrt	**Winterwedstrijd**. Elfhoevenplas. www.elfhoeven.nl
13 mrt	**Winterwedstrijd**. Haringvliet. www.wsvhelius.nl
13 mrt	**Winterwedstrijd**. Hoorn. www.wsvhoorn.nl
13 mrt	**Winterwedstrijd**. Kaag. www.kwvdekaag.nl
13 mrt	**Winterwedstrijd**. Braassem. www.braassemermeer.nl
13 mrt	**Frostbite Cup**. Gooimeer. www.rzvnaarden.nl
19 mrt	**Grevelingen Cup**. Finale. www.grevelingencup.nl
19 mrt	**Coldhanded Cup**. Lelystad. www.coldhanded.nl
19-20 mrt	**Brandaris Eurocup**. Terschelling. www.strandzeilen.nl
20 mrt	**Winterwedstrijd**. www.flevomare.nl
20 mrt	**IJspegel**. Scheveningen. www.ijspegeltrophy.nl

foto:© Zilt Magazine

ZEILAGENDA

20 mrt **Winterwedstrijd**. Enkhuizen. www.ewva.nl

25-28 mrt **Magic Marine Easter Regatta**. www.braassemermeer.nl

25 mrt-2 apr **Sofia Cup**. Mallorca. Olymp. kl. www.trofeoprincesasofia.org

26-28 mrt **Paas-Kaag**. www.kwvdekaag.nl

26-28 mrt **Paaswestrijden**. Sneek. www.sneekweek.nl

26-28 mrt **Paas-Draak**. Westeinder. www.dragonclass.nl

26-28 mrt **Paaswedstrijden**. Eenheidsklassen. Loosdrecht. www.kwvl.nl

2-3 april **ONK Micro Magic**. Aalsmeer. www.micromagic.nl

BEURZEN, OPEN DAGEN

16-20 mrt **Hiswa**. Rai Amsterdam. www.hiswa.nl.

26-27 mrt **Frisian Boatshow**. Open huis-dagen. www.frisianboatshow.nl

30 april **Nationale Reddingbootdag**. www.knrm.nl

30apr-8mei **Week van de Watersport**. www.weekvandewatersport.nl

EVENEMENT AANMELDEN: agenda@ziltmagazine.nl

>

Er zijn maar weinig zeilers die weerman Henk Huizinga niet kennen. Al negen jaar lang maakt Henk elke donderdag het Zilt Weekend Weerbericht en is hij een vaste verschijning op de pagina's van Zilt Magazine. Honderden zeilers namen deel aan de meteocursussen waarin Henk er op een unieke manier in slaagt om zijn kennis en ervaring als meteoroloog te projecteren op de praktijk aan boord.
Dat gegeven vormt ook het thema van het boek dat tijdens de Hiswa gepresenteerd wordt. In *Het Weer in Kaart* worden theorie en achtergronden voortdurend vertaald naar wat dat voor een zeiler betekent. Waarin natuurlijk alle moderne bronnen van weersinformatie aan de orde komen, maar wel met de weerkaart als uitgangspunt...

Op de volgende pagina's kun je daar al vast mee kennismaken in een voorpublicatie van hoofdstuk 8.

De **WEER KAART** *in de* **PRAKTIJK**

een voorpublicatie uit

Het Weer aan boord

door

Henk Huizinga

>

We liggen op 9 juli 2015 in de jachthaven van IJmuiden. Voordat we gaan inzoomen op die plek, is het aan te bevelen eerst naar het totale weerbeeld te kijken.

Luchtdrukverdeling

Begin met te bepalen waar de belangrijkste luchtdruksystemen liggen. In dit geval is dat (in het blauw) een hogedrukgebied met de kern voor de kust van Frankrijk. De kern van het Azorenhoog ligt ten westen van die eilandengroep. Er ligt nog een H nabij de Alpen en een bij Libië, maar die spelen geen rol. Lagedruk (in het rood) vinden we op de oceaan en boven Spanje en Scandinavië. Onze omgeving bevindt zich precies tussen dit laag en het hoog bij Frankrijk in. Zo is ook het weer een beetje verdeeld: tot en met de Wadden en de Duitse Bocht wordt het isobarenpatroon bepaald door het lagedrukgebied en de stroming is daar dus cyclonaal (MIN-weer). Vanaf de 1020-isobaar wordt de rol van het hogedrukgebied van belang: anticyclonaal en dus PLUS-weer.

De depressie boven Spanje zul je daar, zeker in de zomer, regelmatig aantreffen. Die ontstaat door oververhitting en wordt een **thermisch lagedrukgebied** genoemd. Samen met het Azorenhoog zorgt dit laag voor de kust van Portugal voor een stevige noordelijke wind, de **Nortada**.

Op de Buienradar zien we buitjes zitten. De satellietafbeelding toont witte vlekken op de Noordzee. Dat zijn onstabiele cumuluswolken die voor die buitjes zorgen. Ze zitten dus ook verder naar het noorden, maar kunnen door de radar niet gezien worden!
Richting Zeeland en de Belgische kust zijn dikke wolken nagenoeg verdwenen, onder meer door de invloed van het hoog. Dat de lucht onstabiel is (warm onder-koud boven) is goed te zien boven het vaste land van Engeland en Frankrijk: daar produceert die allemaal cumuluswolkjes en dat lukt niet boven het koude zeewater!

De buienradar heeft een bereik van 2 tot 300 km. In Nederland maken we gebruik van twee radarstations – een in De Bilt en een in Den Helder – die samen een beeld opleveren. Het laatste station kan dus het verst naar het noorden 'kijken'. De neerslag die op het scherm in het noorden te zien is, is dan ook in de regel niet de achterste begrenzing! Verder op zee kunnen nog flinke buien zitten, die niet zijn waar te nemen. Zet je dan de verwachting voor de komende twee uur aan, dan worden de buien aan de noordrand naar het zuiden verplaatst, zonder dat er nieuwe exemplaren bijkomen. De indruk kan zo ontstaan dat de achterkant van de neerslag in een gestaag tempo dichterbij komt en het betere weer je in no time gaat bereiken. Mis dus!
Ook in de Europese radar wordt dit gat, door dezelfde afstandbeperking, niet opgevuld: er zit een soort black hole op de Noordzee! In een dergelijke situatie biedt alleen een blik op de weersatelliet uitkomst.

Luchtsoorten

Vervolgens gaan we op zoek naar luchtsoortverschillen, ofwel de fronten.
Gestuurd door een depressie ligt er een frontale zone op de oceaan.
In het rood is het gebied aangegeven dat wordt begrensd door het koufront in het westen en het warmtefront over Ierland. In dit gebied hebben we te maken met een warme luchtmassa: veel bewolking, matig zicht, een constante wind en af en toe lichte regen. Op de troglijn (gele pijl) vlak voor het koufront zal de neerslag veel intensiever zijn.
In de onstabiele lucht rond de depressie bevindt zich ook een tweetal troggen. In het gehele gebied rond het laag zullen buien voorkomen, maar bij de troggen zijn die intensiever en geclusterd.
Op deze kaart zijn deze omstandigheden nog ver bij ons vandaan.
Wij zitten ondertussen in de koude massa: onstabiele lucht met gestapelde wolken, prima zicht, een vlagerige wind en bij een dikke cumulus af en toe een bui.

Wind

We gaan nu de windrichting en -snelheid bepalen.
In de Duitse Bocht staat 41 knopen uit het west-noordwesten. Daarna is de snelheid tussen de twee volgende isobaren bepaald: 28 knopen uit dezelfde richting en ten slotte vinden we 13 knopen langs de Hollandse en Belgische kust.

Deze uitkomsten zijn bepaald met Meteo-Manager, waarbij rekening is gehouden met de kromming van de isobaren. De snelheden lijken tamelijk nauwkeurig: 41 knopen – maar je kunt het beste gewoon rekening houden met 40–45 knopen.
Neem ook de afname naar het zuiden toe niet te letterlijk. De snelheid zal van noord naar zuid geleidelijk afnemen van 40–45 knopen naar 10–15. De lucht is onstabiel, dus rekening houden met windvlagen, zeker in het noorden bij de buien.

Aan de hand van deze analyse is niet te bepalen hoe het weer er over 24 uur uit zal zien, laat staan over drie of vier dagen. In het verre verleden is er een methode bedacht (de **warmesectorregel**), die uitgaat van de richting van de isobaren in de warme sector. Die geven de trekrichting van het systeem aan. De verplaatsingssnelheid is dan gelijk aan de windsnelheid in dit gebied.

Deze methode mag je van mij alleen toepassen als je door omstandigheden niet de beschikking hebt over een 24 uursprognose! En houd een korrel zout gereed!
Begin daar dus niet aan. Het bestuderen van één kaart is echt niet genoeg; zorg dat je ook de prognoses tot je beschikking hebt.

Hieronder zie je de analyse (links) en de prognose voor 24 uur later (rechts). Het warmtefront is naar het noorden opgeschoven, maar de meeste progressie heeft het koufront gemaakt: dat nadert het Iberisch schiereiland. Op zich nog geen bedreiging voor onze omgeving, maar in 24 uur is op de Noordzee en in het noordwesten van Spanje de wind bijna 180 graden gedraaid.

Prognoses

In de legenda van de kaart kun je aflezen met welke prognose je te maken hebt. Voorbeeld: **Forecast chart (T+48) valid 12 UTC SAT 11 JUL 2015**.
Deze kaart geeft de verwachte situatie weer voor zaterdag 11 juli 2015 om 12 uur UTC. Deze kaart is gebaseerd op data van 48 uur eerder, dus van donderdag 9 juli 12 uur UTC.
Indien je de beschikking hebt over twee prognoses voor dezelfde dag en tijd, kies dan voor de kaart die gemaakt is met de meest recente data.

(T+48) valid 12 UTC SAT 11 JUL 2015
is recenter dan
(T+72) valid 12 UTC SAT 11 JUL 2015.

Ik maak mijn weekendweerbericht voor Zilt Magazine altijd op donderdagmorgen, zo rond een uur of negen. Dan beschrijf ik de prognoses voor vrijdag, zaterdag en zondag. Op dat moment vormen de data van middernacht de basis: de analyse van donderdag 06 uur UTC, de prognose voor vrijdag 12 uur UTC (+36 uur later), die voor zaterdag (+60 uur later) en ten slotte die voor zondag (+84 uur later).

Diktelijnen

Niet alles in de weerkaarten levert informatie op voor de zeiler. Ze worden dan ook niet specifiek voor jou gemaakt; er zijn nog veel andere doelgroepen die er gebruik van maken. Voor de 'echte' weerliefhebber zijn er in de prognoses van +36 en verder ook lijnen aangebracht waarmee kan worden bekeken hoe de temperatuur over een dikke laag in de troposfeer is verdeeld. Omdat deze lijnen nogal eens voor verwarring zorgen, hierbij een kleine uitleg.

We hebben het over de gestippelde lijnen die over de kaart lopen en waarbij je een driecijferig getal ziet staan, zoals 546, 564, 582 enzovoort.

Het getal 546 staat voor 5460 meter als dikte van de luchtlaag tussen 1000 en 500 hPa. Deze laatste druklaag bevindt zich op zo'n 5 km hoogte, op ongeveer de helft van de troposfeer. Hoe kouder (en zwaarder) die laag is, des te geringer is ook de dikte ervan. In deze weerkaart treffen we een tweetal (in blauw aangegeven) gebieden aan met het getal 546. Boven Spanje ligt een gebiedje in het rood met 582: die laag is dus veel warmer. Daartussenin zie je nog een paarse lijn met 564. Wat doe je met deze kennis als zeiler? Weinig tot niets!

Het kan aardig zijn om in de winter eens naar deze getallen te kijken. Zodra er een waarde van minder dan 528 in de kaarten verschijnt, beginnen de 'liefhebbers' hardop te juichen, want dan valt de neerslag in deze zeer koude laag in de vorm van sneeuw.
Het is maar dat je het weet.

Bijzondere fronten

In onderstaande +36 uursprognose is in het rode kader een gedeelte van het koufront aangegeven. We zien hier dat de frontlijn wordt onderbroken door kruisjes. Dit front is zijn belangrijke eigenschappen aan het verliezen. Of zoals ik het vaak verwoord: het front is aan bederf onderhevig. De oorzaak is de rug van hoge druk vanuit het Azorenhoog. Door dalende luchtbewegingen in de rug wordt de energie uit het front geperst. In de praktijk zul je wellicht nog een windruiming op het front ervaren en zal de bewolking wat dikker zijn, maar meer dan een lichte spat regen zal er niet in zitten.

Zoals elk front uiteindelijk ter ziele gaat, ontstaan er ook steeds weer nieuwe fronten. In de weerkaart op de volgende pagina zien we in de Azoren juist een warmtefront ontstaan, aangegeven door de stippen op de frontlijn.

Fronten op hoogte

Deze analyse is van zaterdag 25 juli 2015 1800 UTC. De dag van een **zomerstorm** die voor veel schade zorgde. In het rode kader zien we een warmte- en een kou-front, waarbij de symbolen 'open' zijn getekend.

We hebben hier te maken met fronten op hoogte. De kenmerken van beide fronten zijn aan de grond niet waar te nemen. Door allerlei processen zijn ze nog wel op grotere hoogte actief, maar daar varen we niet!

Behalve dikkere bewolking waaruit mogelijk wat neerslag valt, hebben we hier niets van te vrezen. Hetzelfde geldt voor de occlusie in het blauwe kader.

Het ***Weer in Kaart*** verschijnt bij Uitgeverij Hollandia en is vanaf 17 maart 2016 verkrijgbaar in de winkel en online. Klik op de bestelknop om jouw exemplaar alvast te reserveren.
Prijs € 24,95

BESTEL HET WEER IN KAART

ADVERTENTIE

Vulcan

Kaartplotter

Perfect voor zeilers

Klik hier

ADVERTENTIE

DNA
YACHTINSURANCE

Welkom bij de Bootpolisvergelijker.

Hier kunt u binnen enkele minuten premies en voorwaarden vergelijken van de verzekeraars waar wij zaken mee doen.
Het gaat om vooraanstaande partijen actief in de watersport in binnen- en buitenland.
Vervolgens kunt u direct de verzekering in een paar minuten online afsluiten.

Mocht u vragen hebben of behoefte hebben aan meer informatie of een maatwerkofferte dan kunt u altijd contact opnemen met ons watersportteam. Wij zijn bereikbaar op 010 290 93 43.

Het verzekeren van alles wat met watersport te maken heeft is al jarenlang hét specialisme van DNA Yachtinsurance. Met de BootPolisVergelijker kunt u nu 24/7 zelf online premies en voorwaarden vergelijken en direct een verzekering afsluiten, maar u mag ons natuurlijk ook bellen of mailen voor een persoonlijk advies. Daarmee bieden wij u het beste van twee werelden. Met kantoren in Nederland en Frankrijk en servicepunten over de hele wereld is DNA hét aanspreekpunt voor de watersporter.

www.bootpolisvergelijker.nl

EREDIVISIE: 18 PLOEGEN

foto:© Remmelt Staal

In de Eredivisie Zeilen gaan dit jaar achttien verenigingsploegen strijden om de landstitel. De formule is klip en klaar: vijf speelrondes op vijf unieke locaties verspreid door het hele land. Daar worden korte races in identieke boten – J/70's – gezeild. De Eredivisie moet ook toeschouwers aanspreken, met wedstrijden op een op-en-neer baan van pakweg 20 minuten. De boot die als eerste finisht is ook de winnaar. De organisatie onderzoekt of er ok animo is voor een Eerste Divisie Zeilen. www.eredivisiezeilen.nl

---

KAAP HOORN

De herdenking van 400 Jaar Kaap Hoorn in het Chileense Puerto Williams, op 29 januari, had een waardige Nederlandse vertegenwoordiging. Harm Ficke en Koen Mesman van WSV Hoorn ondernamen samen met hun vaders een ommelandse reis om aanwezig te zijn. De uitnodiging kwam via de eigenaar/geldschieter Nicolas Ibanez van de Nautical Sport School Club Puerto Williams. Ze voeren ter plaatse wedstrijden in de Optimist en woonden plechtigheden bij. www.wsvhoorn.nl

Van dagcruise tot wereldreis, WhisperPower levert de beste oplossing voor optimaal comfort aan boord, onafhankelijk van de wal. Hybride stroomsystemen voor wereldwijde plug-in.

Ga naar www.whisperpower.nl of mail sales@whisperpower.com en vraag naar de mogelijkheden van ons leveringsprogramma.

Whisper Power

Generating Confidence

D-sailer 23

Damarin jachtbouw, Goejanverwelledijk 36, Gouda
0182 515386, www.damarin.nl

De Verwarming
voor watersporters

Zuinig in verbruik
Geschikt voor continue verwarmen
Extreem stil

HISWA

Bezoek onze stand 07.410
7,5 % Hiswa korting

safire

Importeur, showroom en service
Amrit Watersport, Arnhem
T 026 370 30 55
info@safireverwarming.nl
www.safireverwarming.nl

PIETER HEEREMA WIL VENDÉE GLOBE ZEILEN

Begin februari maakte de organisatie van de Vendée Globe Challenge de voorlopige deelnemerslijst bekend. Daarop prijkt de naam van Pieter Heerema, bekend van de Draak en de RC44. Daarmee is de 64-jarige Warmonder de eerste Nederlander die uitkomt in de vierjaarlijkse solo-non-stop wereldomzeiling. De solo-zeiler in spe beseft terdege dat hij nog een lange weg te gaan heeft tot de start. Heerema: “Voorlopig heb ik niet veel meer gedaan dan het inschrijfformulier invullen en het voldoen aan een vracht andere formaliteiten. De boot is binnenkort vaarklaar en dan begint het pas.”

foto:© Vendée Globe.

Heerema moet zich nog kwalificeren door twee oceaanoversteken te maken. De boot die hij gekocht heeft, is een ontwerp van VPLP-Verdier. De nieuwe 60-voeter mét foils, die omgedoopt is in *No way back*, was aanvankelijk bestemd voor de Italiaan Andrea Mura. Voor technisch advies kan Heerema aankloppen bij de Franse Vendée-veteraan Michel Desjoyeaux. Heerema mikt niet op een podiumplaats. De race uitzeilen is zijn doel. De achtste editie van de Vendée Globe Challenge start op 6 november 2016. www.vendeeglobe.org

KWARTTONCIRCUIT

Ooit kenden de Kwarttonners een florerend wedstrijdcircuit. Dat raakte in verval en de boten kwamen niet meer aan de bak. Tot de revival in 2013, toen de eerste Dutch Quarter Ton Cup (DQTC) werd gehouden. Een laagdrempelige competitie voor de youngtimer-racers. Her en der in het land werden oude schepen weer wedstrijdklaar gemaakt. Dit seizoen staan de volgende wedstrijden op het programma:

28-29 mei Almere Regatta Muiderzand - www.almereregatta.nl

11-12 juni Lenco Regatta Lelystad - www.lenco.eu/regatta

1-3 juli Deltaweekend Zierikzee - www.deltaweekend.nl

9-10 juli Hollandsche Delta 1/4 Ton Regatta - www.wvwillemstad.nl

10-11 sept. Pampus Regatta Durgerdam - www.pampusregatta.nl

Meer informatie op www.kwarttonzeilers.nl

foto:© Sport in Beeld

WINTERWEER

Goede zeilkleding is wel een vereiste tijdens winterwedstrijden, zoals de Grevelingencup. Tijdens de vijfde aflevering, medio februari, was het een graad of 3, stond er 18 knoop wind met vlagen en was er regen voorspeld. Een verstandig mens zou binnenblijven, maar de deelnemers aan de Grevelingencup lijken dan extra geprikkeld om dik ingepakt het water op te gaan voor een stevig potje boeienloeien. Het aardige van de serie is ook dat er veel Belgische zeilers meedoen; wat de competitie alleen maar ten goede komt www.grevelingencup.nl

WK HANSA IN MEDEMBLIK

De Hansa klasse houdt om het jaar een wereldkampioenschap en dit jaar is dat in Medemblik, van 3 tot 9 juni. De Hansa klasse bevat vier boottypes: de Hansa 2.3, Hansa 303, Liberty en de Skud18. De laatste is de paralympische tweemansboot. www.hansaklasse.nl

---

CONTESSA 26 BESTAAT 50 JAAR

In 1966 liep de eerste Contessa 26 van stapel bij de werf van Jeremy Rogers. Een ontwerp van David Sadler die een klassieke langkieler tekende. Het werd een klassieker. De 26 werd al snel gevolgd door andere modellen, waaronder de 32. Deze zomer wordt het 50-jarig bestaan van de Contessa 26 gevierd met bijeenkomst in Lymington, van 29-32 juli. Op 19 maart houdt de Contessaclub Benelux een bijeenkomst met als gastspreker Jessie Rogers, zoon van Jeremy. Er staat een nieuwe Contessa 32 op stapel.

www.contessazeilers.com

foto:© beeldbank.rws.nl, Rijkswaterstaat

RENOVATIE SLUIZEN AFSLUITDIJK

Van 21 maart tot 1 mei zijn de Lorentzsluizen bij Kornwerderzand gestremd voor de scheepvaart. Rijkswaterstaat voert een renovatie uit, waarbij het besturingssysteem en de remmingswerken worden vernieuwd. Wie naar en van het wad wil, moet omvaren via de Stevinsluizen bij Den Oever. Na het zomerseizoen wordt vervolgens het Stevincomplex opgeknapt. Die werkzaamheden staan gepland van 5 september tot 16 oktober. www.vaarweginformatie.nl

ADVERTENTIE

50 JAAR ALBIN BOTEN

Het is dit jaar 50 jaar geleden dat de productie startte van de Zweedse Albin Marin schepen. Zowel motorboten als de bekende Albin Vega. Dat is een 27-voets polyester S-spant met doorlopende kiel. Van 1966 tot 1979 werden bijna 3500 Vega's geproduceerd. De Vega werd eenheidsklasse. In ons land kreeg het schip verder bekendheid door het boek 'Reis door het blauw' van Henk Jukkema die een deel van zijn oceaanreis in een Vega zeilde. Het 50-jarig bestaan van Albin boten wordt gevierd van 3 t/m 5 juni in de Lelystadse Bataviahaven. www.50jaaralbinboten.nl; www.vegazeilers.nl

---

VERDIENSTE

De Noordzee Club heeft Henk Sol en John van der Starre verheven tot 'Lid van Verdienste' Sol was 7 jaar voorzitter. Van der Starre deelt graag zijn grote kennis met anderen en is boegbeeld van de wedstrijdzeilerij. De Noordzee Club bereidt samen met de Jachtclub Scheveningen, het Watersportverbond en de gemeente Den Haag een bid voor om het ORCi WK 2018 naar Scheveningen te halen. www.noordzeeclub.nl

EOC
VOORTVAREND VERZEKERD

VOOR U AANWEZIG TIJDENS HISWA KLASSIEK STAND 05-311

24/7 BEREIK-BAAR

EOC, *waar* voor je geld!

"Ik ben blij met mijn keuze voor EOC omdat ik daar de laagste premie betaal voor de beste pleziervaartverzekering."

088 6699500 | eoc.nl | @EOCverzekering /EOCverzekering

VAN VLIET ZEILEN

HOOD

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

WWW.VANVLIETZEILEN.NL

SOLBIAN

flexibele hoogrendement zonnepanelen
www.solbianzonnepanelen.nl

NIEUW Solbian Surface Mount

- geribbeld oppervlak, dus meer grip
- dikker en sterker, en toch evenveel opbrengst
- nieuwe connector

HISWA AMSTERDAM BOAT SHOW 16 T/M 20 MAART 2016

Stand 01.520

de stille boot
It Bûtlân 9 - 8621 DV Heeg
www.destilleboot.nl/solbian

Sneller zeilen, beter manoeuvreren

HISWA stand 07.312

Gori® propeller

Bereken de beste Gori klapschroef voor uw jacht

Technoservice Zierikzee - info@klapschroef.nl

>

Varen of vastlopen?

Het wantij onder Ameland is een 'droog' stuk Waddenzee. Bij kaartniveau (LAT) valt het gebied gemiddeld 1 meter droog. Afhankelijk van de maanstand rijst het water er bij hoogtij 2,6 tot 3 meter. De geulen verlopen er sneller dan Rijkswaterstaat de betonning kan verleggen. Geen wonder dat KNRM-schipper Theo Nobel van station Ballumerbocht waakzaam over het Wad uitkijkt.

"Kijk," zegt Nobel, "daar word ik nou rustig van, die weidsheid past bij mijn karakter. Ik ben op Ameland geboren, net als mijn vrouw. Ik hou van deze natuur, van de vogels. Ik moet er niet aan denken in een stad te leven." Nobel heeft dan ook geen moeite met zijn gebondenheid aan het station. Bovendien houdt hij van zijn werk. "Mensen op zee in beroerde situaties de helpende hand toesteken, dat is waarom ik dit graag doe."

Caravan op een ponton

Nobel constateert een trend op station Ballumerbocht. "Patiëntentransporten nemen toe, maar het totaal aantal acties neemt hier al jaren af. Dankzij het halen van het vaarbewijs maken jachtschippers minder fouten. Ook is de navigatie eenvoudiger geworden: iedereen heeft gps aan boord en veel mensen varen met elektronische kaarten. Charterschippers bijvoorbeeld delen hun plotter tracks. Je hebt natuurlijk uitzonderingen. Onlangs voer hier een stel jongeren met een caravan op een ponton, met een tot vaartuig omgebouwde auto ervoor en een heleboel kratten bier erop. Die hebben we met zachte drang van zee gehaald. Verder opereert hier Veltman, een commerciële maritieme hulpverlener, die is ons vaak net voor als er iets los te slepen valt. Onze vrijwilligers moeten eerst van hun werk komen. Van de week nog strandde er hier vlakbij een motorjacht op een strekdam. Tegen de tijd dat wij vaarklaar waren, was de berger al ter plaatse."

Bron:© Dienst der Hydrografie

Dit artikel werd ook gepubliceerd in de Reddingboot 227. Met dank aan de KNRM

>

Decimeters

Wat maakt varen onder Ameland lastig? Nobel maakt een wijde armbeweging. “De vloed stroomt om het eiland en die twee vloedstromen ontmoeten elkaar weer aan de zuidkant, waar al het meegevoerde zand en slib bezinkt: het wantij. Eigenlijk meerdere wantijen, want tussen Ameland en Schiermonnikoog bijvoorbeeld passeer je er twee: het Pinkewad en het Wierumerwad. Tussen Terschelling en Ameland zelfs drie: tussen Oosterom 16 en 26, het wantij onder de Boschplaat, en de doorsteek over de Blauwe of naar de Kromme Balg. Je kunt er alleen een paar uur rond hoogwater overheen. De tijden moet je zo goed mogelijk uitrekenen, maar er zijn altijd onzekerheden over de waterstand. Bij oostenwind komt het water minder hoog, bij westen- en noordwestenwind juist hoger. Bij krachtige wind scheelt dat decimeters. Als je dan ook nog slordig rekent, kun je er lang vastzitten.”

Tips van Theo Nobel

- Raadpleeg de laatste dieptestaat.
- Volg de windvoorspelling.
- Vraag de Brandaris of Kustwachtpost Schiermonnikoog naar de waterstand.
- Passeer wantijen met opkomend water.
- Houd na springtij extra water onder de kiel.
- Vertrouw niet blind op de betonning.

Rijzend water

Hoe verklein je die onzekerheid? Nobel vindt de dieptestaat van de wadvaarders op internet heel behulpzaam. “Die geeft voor praktisch alle geulen en wantijen de waterstanden ten opzichte van LAT en NAP, en ook nog per uur volgens de 1/12e regel. Je vindt er bovendien veel vaaraanwijzingen voor het gebied. Over de marifoon kun je bij de Brandaris (kanaal 2) of Kustwachtpost Schiermonnikoog (kanaal 5) de actuele waterstand opvragen ten opzichte van NAP, evenals de verhoging of verlaging voor dat tij. Wees na springtij extra voorzichtig, want dan komt een week lang elk volgend hoogwater steeds minder hoog. En passeer het wantij bij rijzend water. Als je aan de grond raakt, tilt de vloed je er vanaf.”

ADVERTENTIE

Y-TOREN RACE

DURGERDAM

7 EN 8 MEI 2016

WWW.YTORENRACE.NL

Y-TOREN RACE DURGERDAM

Landmarkt

Zilt magazine

CAFE DE ZILTE

Adobe

Yacht Painting Lelystad

15 jaar OceanPeople

‘WE ZIJN ERG VAN HET REGELEN…’

In vijftien jaar groeide OceanPeople uit tot een begrip. Honderden zeilers werden door Yvonne Kuijpers en Paul Matthijssen en begeleid naar bijzondere vakantiebestemmingen. Samen met *Zilt* kijkt het tweetal terug…

foto:© Zilt Magazine

TEKST **RUUD KATTENBERG**

Caribisch Gebied, voorjaar 2001.
Al wekenlang ligt de *Shaula* geankerd in een baai in Puerto Rico. Paul Matthijssen en Yvonne Kuijpers kwamen er aan met zijn tweeën, maar zullen met zijn drieën vertrekken. Op het strand timmert Paul een zeebestendige wieg. Over een paar dagen zal zoon Jules, pas een paar weken oud, aan zijn allereerste zeereis beginnen.
Ze nemen afscheid van de kleurrijke vogels op de ankerplaats. Ook Boris komt langs. De Oekraïense zeiler lastte thuis drie stalen boten in elkaar en verkocht er twee om met de derde zelf op reis te kunnen gaan. De aanblik van het kersverse gezin in de kuip raakt hem zichtbaar: “*Now you are real ocean people*!”

HORTA AZOREN, JULI 2001

Na twee jaar vrijheid heeft hun 'oude leven' ook zijn laatste aantrekkingskracht verloren. En net als bij zovele andere terugkerende vertrekkers mondt dat uit in de vraag: 'Maar wat dan?'. En even zo vaak is: ‘iets met zeilen’ dan de complete omschrijving van het businessmodel. Bij Paul en Yvonne is het niet anders. Maar een naam hebben ze al wel. “Met dank aan Boris.”
Als de boot weer in zijn box in Herkingen ligt, is het plan geëvolueerd tot visitekaartjes en het voornemen om wat te doen met jachttransport, lezingen en dagzeiltochten op de Grevelingen. “We vertelden iedereen wat we van plan waren”, legt Paul uit. “En dat leverde ook wel wat op.”

>

Yvonne: “We waren ook vastbesloten om het te laten lukken. Daarom wilden we er ook niets naast doen.” We hadden wat spaargeld van de reis overgehouden en bleven aan boord wonen. Zonder huis en vaste lasten konden we het wel even uithouden. Het was echt het moment om het te doen...”

GRENSVERLEGGEND

Paul en Yvonne rollen in wat boottransporten en zeilen met Jules nog een keer de oceaan over. “We deden veel ervaring op met heel veel verschillende boten. Een prachtig avontuurlijk leven, maar ook een waarvan we wisten dat het in de toekomst moeilijk te combineren zou zijn met opgroeiende kinderen. En hoewel we het heel professioneel aanpakten, blijven dat soort klussen toch ook erg onzeker.”

De zaken nemen een andere wending als de eigenaar van het Jan Haring Squadron vraagt of het tweetal zijn flottieljes naar de Kanaaleilanden wil gaan leiden. Paul en Yvonne zijn geïnteresseerd, maar de wensen van de eigenaar en hun zojuist verworven onafhankelijkheid blijken te moeilijk te combineren.

Ze besluiten om zelfs iets dergelijks op te zetten. En dan niet jaarlijks naar de Kanaaleilanden, maar naar net iets verdere bestemmingen. ‘*Met OceanPeople kom je verder*’ komt er op de nieuwe visitekaartjes te staan. “We wilden zeilers uitdagen. Naar andere vaargebieden brengen.”

REGELEN

“De eerste keer kregen we meteen twintig boten mee. Naar de Scilly’s. Alleen maar op een advertentie in een van de zeilbladen. We wisten niet wat ons overkwam.”

foto:© OceanPeople

Antwerpen

Was dat niet doodeng? “Nou, die Engelse zuidkust, die kenden we wel. Maar hoe dat was met zoveel boten wisten we natuurlijk niet. Hoewel het een echte ‘bikkeltocht’ werd, pakte het toch goed uit. We zijn erg van het regelen hè. Van zaken projectmatig aanpakken. Dat hebben we meegenomen uit de banen in ons vorige leven. Niks op de bonnefooi. Met zeilen gebeuren er voldoende onverwachte dingen. Als je je zaken voor elkaar hebt, dan heb je daar de ruimte voor.”
“In het begin viel dat niet mee”, vertelt Paul. “We moesten ons netwerk nog helemaal opbouwen. Dan is het best lastig als je een havenmeester belt dat je midden in het vakantieseizoen met twintig boten langskomt. Nu hebben we goede relaties met veel havens en is dat veel gemakkelijker.”

ONTZORGEN

‘Ontzorgen’ noemt Yvonne als de voornaamste reden van de deelnemers om zich aan te sluiten bij een OceanPeople-vloot. Terwijl ze de indrukwekkende map laat zien voor de komende tocht naar de Azoren, legt ze het uit. “Als je verder weg wilt komen, ben je lang bezig met met de tochtvoorbereiding. Als een ander dat doet, scheelt dat veel tijd.” “En discussie aan boord”, voegt Paul er lachend aan toe. Tegelijkertijd benadrukt hij het verschil tussen gemak en gemakszucht. “Daarom houden we de deelnemers ook scherp, hoor. Tijdens onze palavers gaat het er serieus aan toe. Zo’n palaver is trouwens altijd een gesprek en nooit een discussie. Dat zou zo’n groep alleen maar opdelen in voor- en tegenstanders. Wij zijn het die de beslissingen nemen. Dat is waar de deelnemers voor betalen.”

GEEN GROEPSMENSEN

“Natuurlijk krijgen we ook kritische vragen over onze beslissingen. We moeten wel eens uitleggen dat we rekening houden met de zwakste schakels in een groep.” Voorbeelden van zeilers die hun capaciteiten overschatten, kan Paul moeilijk bedenken. “We vragen naar ervaring, maar kunnen dat natuurlijk moeilijk controleren. En dan nog is de ene mijl de andere niet. Als we twijfelen levert een persoonlijk gesprek meestal wel voldoende duidelijkheid op.” Yvonne: “Maar natuurlijk zijn er onderweg ook zeilers die extra aandacht nodig hebben. En die geven we dan ook.” Paul: “Dat mensen bij thuiskomst een betere zeiler zijn dan bij vertrek, dat is ook waarvoor je het doet.”

De term ‘flottielje’ associëren ze vooral met passieve deelnemers die zich aan het kielzog van de groepsleider vastklampen. Daarom kregen hun groepstochten de naam *Adventure Cruises*. Reisleiders vinden Paul en Yvonne zich zeker niet. Yvonne: “Wij regelen alles rond het zeilen en het verblijf in de havens, maar we verzorgen geen walprogramma. Wij zijn ook geen club of vereniging. Dat wil niet zeggen dat het niet gezellig is, maar wij zijn er in de eerste plaats om te zorgen dat alles perfect geregeld is. Dat is ons werk en daar willen we op afgerekend worden.” Paul’s toevoeging is opmerkelijk: “Weet je wat het is, wij zijn eigenlijk ook helemaal geen groepsmensen...”

WEERGAATJESFOCUS

Met hoeveel groepen ze op reis zijn geweest? Paul en Yvonne moeten er even aan rekenen. “Vier, vijf per jaar. En dat vijftien jaar lang...” We ronden het af op zeventig. Allemaal ergens tussen de Oostzee en Zuid Bretagne, en ook behoorlijk ambitieus voor een gemiddelde vakantiezeiler.

NEW ZEALAND
AERONAUTICS
NATIONAL AEROCLUBS
66

De veronderstelling dat een flink deel van die tochten dus nooit zijn eindbestemming bereikte, blijkt echter onterecht. Met moeite weet Yvonne zich er drie of vier ter herinneren. Twee keer verhinderde het weer dat de vloot de Scilly's bereikte. Een OceanPeople-vloot vaart niet meer uit boven windkracht 5 en op ruime koersen mag daar hooguit nog één Beaufort bij komen.

"En die derde keer", herinnert Paul zich: "Toen heb ik iedereen 's avonds uit de kroeg getrokken, omdat er plotseling toch een gaatje ontstond. Dat is een goed voorbeeld waarom we er bijna altijd wel komen. We zijn enorm gefocust op weergaatjes. En dat iedere dag, ook als we een paar dagen in de haven liggen. Om onmiddellijk te kunnen reageren als de weersverwachting daar aanleiding toe geeft. Op een termijn van drie, vier dagen kun je eigenlijk niet meer verrast worden. Zeilers die dat toch gebeurt, hebben gewoon niet goed naar de weersinformatie gekeken..."

DIENSTREGELING

Yvonne: "Veel zeilers vinden dat ons routeschema er uit ziet als een dienstregeling. 'Dat ga je nooit halen' is dan vaak hun eerste reactie. Maar eigenlijk valt dat wel mee. Natuurlijk moeten we wel eens improviseren; twee etappes aan elkaar knopen, een rustdag opofferen, een nacht doorzeilen... We proberen wel altijd aan te voelen of de groep daar aan toe is. Maar meestal houden mensen er wel van om af te zien, als de beloning daarna groot is..."

>

Waarom een gemiddelde individuele zeiler zijn vakantiedoel veel minder vaak haalt, begrijpen ze wel. “Zelfs als je op dezelfde manier als wij met het weer omgaat, moet je dat wel leuk vinden. En dan moet je ook je bemanning nog eens zien te overtuigen... Dat is voor ons ook niet altijd eenvoudig hoor... Als ze in Cherbourg aankomen in de verwachting daar een dag te kunnen blijven, en wij ze vertellen dat ze zes uur later al weer moeten vertrekken naar de Kanaaleilanden. Omdat het een dag later pokkenweer zal zijn. Maar als je het maar goed uitlegt, is iedereen achteraf toch weer blij met je. Dan begrijpen ze dat die extra dag op Guernsey echt veel leuker was dan een verwaaidag in Cherbourg.” Lachend stellen we vast dat ‘ontzorgd worden’ bij OceanPeople dus lang niet altijd een passief begrip is.

NOG VIJFTIEN JAAR?

In de afgelopen vijftien jaar realiseerden Paul en Yvonne dat waar veel ex-vertrekkers van dromen, maar wat slechts weinigen lukt. Ze bouwden ‘iets met zeilen’ uit tot een solide bedrijf. Ze vieren het op de enig passende wijze, met een *Adventure Cruise* naar de Azoren, de geboortegrond van OceanPeople. Niet minder dan vijftien boten hebben zich ingeschreven voor de drie maanden durende tocht deze zomer.

In de komende jaren zullen ze het gewone zomerritme weer oppakken. Op de beproefde manier, maar steeds vaker ook met groepen motorboten. “Een echte groeimarkt.” Daarnaast verwachten Paul en Yvonne hun expertise ook breder in te kunnen zetten. Dat OceanPeople de Sentijn 37 weer opnieuw op de markt brengt, is daar een voorbeeld van. Ook wordt Paul geregeld gevraagd om de bouw van nieuwe boten te begeleiden. En ook op de langere termijn ziet de toekomst er rooskleurig uit. Zoon Jules, even oud als het bedrijf, is vast van plan om het bedrijf voort te zetten. “Ook met dat volgende jubileum zit het dus wel goed...”

foto:© Zilt Magazine

OCEANP
North Biscay

WK NACRA 17

Het blijft een prachtig gezicht, zo'n veld aanstormende open cats. In dit geval de Nacra 17 tijdens het wereldkampioenschap in Clearwater, Florida. De grootzeilen zijn gewoonweg vleugels, doorgelat, met volgebouwde top. De Nacra 17 is de olympische cat, die we van de zomer in actie zien op de Spelen van Rio en hij wordt gezeild met gemengde bemanningen. Het Franse koppel Billy Besson en Marie Riou (FRA1) bleek andermaal onverslaanbaar. Ze wonnen voor de vierde maal de wereldtitel. Het Nederlandse team Mandy Mulder/Coen de Koning eindigde op de 21e plaats. www.nacra17class.com

foto:© Laurens Morel/Salty Colours

ESP
FRA285
FRA 1
BESSON Billy
RIOU Marie

ADVERTENTIE

Vaar op zeker

KUIPER VERZEKERINGEN

Verzekeringen en financieringen

intelligence on board tijssen elektro

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

Redder. Altijd. Vrijwillig.
En onder alle omstandigheden!

Word donateur! KNRM

Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij www.knrm.nl

Kiwiprop TM

Een innovatieve propellor voor zeiljachten

KLIK VOOR INFORMATIE

2, 3 of 4 blads - as of saildrive - 12-80 pk

BOMARINE

innovative sailing solutions

variabele spoed is altijd goed!

AUTOPROP

download de brochure

CS.RIGGING

WWW.CS-RIGGING.COM I WEBSHOP I TUIGERIJ

neem direct contact op:
075-3030390
info@cs-rigging.com

Al uw bestaande lieren elektrisch

met één oplaadbare WinchRite ® elektrische lierhendel

www.winchrite.nl

ZEILBOOTPROPELLER.NL

clouds

RVS klap schroeven en vaanstand propellers

Clouds international B.V.

0348-551644 mail@clouds.nl

foto:© Bemanning Morning Glory

STUURLOOS OP DE OCEAAN

Altijd hetzelfde, zo lijkt het: alle onheil overkomt je midden in de nacht. Het is 02.15 uur, pikkedonker, je bent net van wacht af en hoort een vreemd geluid. Onze Morning Glory, Beneteau First 375, blijkt stuurloos te zijn. Midden op de oceaan. Wat nu? Hoe een tot de puntjes voorbereide reis toch nog voor problemen zorgt.

Woensdag 9 december vieren we dat we halverwege de oceaan zijn, tussen Kaapverdië en Suriname. Het wordt nu mijlen aftellen naar Paramaribo. Ik ben net op weg naar mijn kooi na de wacht van 23 tot 2 uur en hoor een raar geluid, een soort knal. Ik hoor de fok bak slaan en Klaas roepen. Weer naar boven. "Tja", zegt Klaas, "het roer doet raar en reageert niet." Ik draai aan het stuurwiel en inderdaad draait het helemaal rond, lekker licht. De fok staat bak en het grootzeil staat geheel gevierd te klapperen. Ik moet even nadenken, het lijkt er op dat er toch wat ernstigs aan de hand is met het roer. Met hoofdlampen op kijken we wat er aan de hand is. Dat is al snel duidelijk, de verbinding stuurwiel-roer werkt niet meer. Kabel gebroken? Het is pikkedonker!
Ook zo handig...

>

STUURINRICHTING

Een schip dat aan de wind vaart is meestal met de zeilen redelijk zelfsturend te maken. Maar pal voor het lapje met de passaat NO 15-25 knopen en golven van 2-4 meter, terwijl je naar het zuidwesten moet, wordt goed sturen uiterst essentieel, omdat achteropkomende golven je makkelijk naar oploeven drukken of richting klapgijp duwen.

Morning Glory heeft een stuurwiel. Er is een stuurautomaat die direct op het kwadrant werkt. Maar daar hebben we nu niets aan. Vanaf Portugal waren daarmee problemen, bij diverse tussenstops hebben we dagen verspeeld met het wachten op onderdelen uit Nederland, waarbij nogal eens de verkeerde onderdelen geleverd werden. Zo kwam er een nieuwe stuurautomaat, maar voor een helmstok. In Suriname krijgen we weer een nieuwe motor uit Nederland voor de originele automaat, maar daar hebben we nu niets aan. Verder hebben we de Aries windvaanstuurinrichting. Een gouden kracht die ons al dagen en weken terzijde staat, voor niets. Maar de Aries werkt op het stuurwiel. Dus dat is ook geen oplossing.

NOODHELMSTOK

De noodhelmstok werkt direct op de roerkoning. Alleen ligt die in de bakskist en we moeten hem in deze onrustige nacht te voorschijn halen. Er staat er van alles in de bakskist, een krat met reservelijnen, een kratje met reservesluitingen en blokken, een walstroomsnoer, een zak aardappelen, een opvouwbaar boodschappenkarretje en meer van dat soort zaken. Plus: de vloer van de bijboot. Alles moet eruit. De noodstuurinrichting moet door het dek worden gestoken en dan direct op de roerkoning worden gezet. De hele noodstuurinrichting is origineel zoals het in 1986 bij het schip geleverd werd. Ik had alles in Dakar nog in handen gehad en globaal gecheckt. Maar niet goed genoeg blijkt nu. Wie had ook

foto:© Bemanning Morning Glory

kunnen denken dat de kunststof dop die door het dek loopt helemaal niet meer zou passen. Ik had wel gezien dat die aan de ruime kant was, maar dat die niet met enige geweld op zijn plaats is te drukken, is een tegenvaller. Nu zitten we midden in de nacht op een stampend schip te vijlen. Anders is er niks te beginnen. Dat de speling op de helmstok sturen bijna onmogelijk maakt, zorgt voor de volgende noodzakelijke improvisatie. En waar is toch die borgpen? Dat wordt tijdelijk een schroevendraaier. Na veel gehannes en gedoe kunnen we weer sturen. Al moeten we wel een onderdeel van de Aries windvaan dat op het stuurwiel zit demonteren, anders past de helmstok maar net. Ook erg fijn werk om met sleuteltje 8 zes hele kleine moertjes los te draaien op een flink bewegend schip. Ook dat lukt en daar gaan we weer, met het derde rif in het grootzeil. Eerst maar eens zien hoe het stuurt.

foto:© Bemanning Morning Glory

KORTE HELMSTOK

Het sturen blijkt nogal zwaar te gaan, de helmstok is niet zo lang en dus is de hefboom klein. De helmstok is zo kort, omdat het stuurwiel anders in de weg zit. Het sturen is maximaal een uur vol te houden. Bij daglicht maar verder zien. Om 0800 uur zetten we de helmstok beter vast en ik ga aan de gang met het maken van een stuurtalie, met reserveblokken uit de krat en een reservelijn van de Aries. Lang geleden zeilde ik met de schokker de *Witte Olifant* (18,5 meter lang, 50 ton) van mijn grootvader en daar werkte een stuurtalie ook. Het sturen gaat meteen een stuk minder zwaar. Toch blijft het sjorren, maar we hoeven mekaar nu niet per uur af te wisselen. Het nieuwe regime is nu 2 uur op 4 uur af, in plaats van 3 uur op 6 uur af. Maar we kunnen veilig verder, er is geen gevaar, het is alleen hard werken.

Na een dag of vijf zijn we min of meer gewend aan het sturen met de hand, ontwikkelen we nog wat spierballen en ook blaren op onze handen. Aldoor trekken aan een 8 mm lijn is niet lekker. We verfijnen de stuurtalie door hem verder naar het uiteinde van de helmstok te verplaatsen. De hefboom wordt hierdoor iets groter, dus het stuurt toch net wat minder zwaar. We zeilen wel met een veel kleiner tuig, anders is het schip slecht te hanteren.

GEEN REPARATIE OP ZEE

Ik demonteer het kompas, waardoor ik in de stuurpaal kan kijken en zie dat de stuurkabel is gebroken. We gaan het wel oplossen in Paramaribo. Om het misschien tijdelijk te repareren met een spectralijn moeten we in het achteronder kunnen via de bakskist. De helmstok blokkeert de toegang tot de bakskist, dus dan moet alles weer gedemonteerd. Opnieuw stuurloos ronddrijven in flinke golven is geen goede gedachte. De noodvoorziening zit nu echt goed, dus waarom dat verbreken?

foto:© Bemanning Morning Glory

foto:© Bemanning Morning Glory

Na 16 dagen bereiken we de veilige haven, ondanks alle tegenslag. Evengoed een mooie tijd voor de oversteek. Voor de wedstrijdzeiler in mij geeft het een goed gevoel dat we ongeveer even snel zijn als een Belgische collega met een Contest 41, die tegelijkertijd is overgestoken. Ondertussen genieten we van een Djogobiertje in Domburg aan de Surinamerivier.

LESSONS LEARNED

Rest wellicht de vraag waarom ik niet de stuurkabels heb vervangen voor ik weg ging? Ik heb ontzettend veel dingen aan het schip vervangen, veranderd en vernieuwd. Ik heb het overwogen, maar het zag er allemaal nog heel goed uit. Ja, ik had reservekabels mee kunnen nemen. Nu komen er nieuwe kabels, plus een reserveset!

Een van de charmes van zeilen is dat je moet ‘dealen’ met wat je onderweg tegenkomt. Voorkomen is natuurlijk altijd beter. Je kunt niet alles voorzien, maar zorg voor een adequate noodstuurinrichting en: test je noodstuurinrichting niet alleen in de box. Installeer deze op een hobbelig IJsselmeer en vaar ermee met minstens windkracht 4...

www. symorningglory.blogspot.nl

‘Dealen’ met wat je onderweg tegenkomt…

foto:© Bemanning Morning Glory

RAYMARINE QUANTUM IS STAP VOORUIT

De nieuwe Raymarine Quantum ontkracht zo ongeveer ieder argument dat een zeiler tegen radar kan hebben. Het apparaat is niet alleen licht in gewicht, ook de installatie is sterk vereenvoudigd. In plaats van via een kabel wordt de data tussen antenne en beeldscherm draadloos verstuurd. Ook is het stroomverbruik van de Quantum bijzonder laag. Tijdens zenden wordt het boordnet met niet meer dan 1,5 ampere belast. Volgens Raymarine is de Quantum bovendien de eerste compacte radar die Chirp technologie gebruikt, waardoor zelfs de kleinste objecten op zowel korte- als lange afstand worden opgemerkt. www.raymarine.nl

SAMENWERKING CS RIGGING, NEWPOINT MOVERBO EN THE SAILFACTORY

CS-Rigging bedient met zijn webshop al het hele land maar kan dankzij samenwerking met Newpoint Moverbo en The Sailfactory zijn service nu ook bieden in het zuiden van Nederland, vanuit de vestiging Dintelmond. Het netwerk van de drie watersportbedrijven biedt een totaalpakket voor zeilers die 'ontzorgd' willen worden. www.cs-rigging.com

NOORDKAPER 31 CABIN

Op de droge Hiswa is bij NAZ-schepen de Noordkaper-31 Cabin te zien. Het model is de volgende stap in de ontwikkeling van de populaire Noordkapers in polyester, naar ontwerp van Martin Bekebrede. De 31 is een polyester midzwaardjacht met een klassieke uitstraling en voorzien van een handgemaakt interieur. Het schip biedt slaapplaatsen aan zes personen. Dankzij het hydraulisch bediend midzwaard is het vaargebied groot; ook deze Noordkaper is een droogvaller. De tuigage is naar keuze toren of gaffel.

Lengte 10,50 m - Breedte 3,45 m - Diepgang 0,70/2,00 m. - Waterverpl. 6500 kg.
www.nazeeuw.nl

HYDRO CHARGER

Rob Wink is importeur geworden van de Hydro Charger. Tijdens het zeilen laat je de schroef van de charger in het water zakken en het laden van je accu's begint. De hoek van de bladen is instelbaar, afhankelijk van scheepstype en snelheid. Rob Wink meldt dat de laadstroom tussen de 50 en de 500 W bedraagt. Prijs 3.490 euro. www.robwink.nl

MET STAANDE MAST DOOR NEDERLAND

Frank Koorneef schreef diverse vaarwijzers voor de Nederlandse binnenwateren. In zijn nieuwe boek, *Met staande mast door Nederland,* beschrijft hij 23 verschillende routes door verschillende vaargebieden. Alle begaanbaar met een maximale masthoogte van 14 meter. Naast de praktische beschrijving van de route vind je ook aanvullende informatie over welke waterkaarten het best te gebruiken zijn, waar mooie aanlegplaatsen zijn, maar ook welke bezienswaardigheden je kunt verwachten. De staandemastroute is natuurlijk alom bekend, maar de vele rivieren, plassen, meren en vaarten bieden meer mogelijkheden om door Nederland te toeren. Met deze gids kan je je zeilgebied verruimen zonder de zee op te hoeven. Het boek met vele foto's en kaarten kost 19,95 euro. www.hollandia-boeken.nl

BESTEL HIER ▶

B&G PRECISION-9 KOMPAS

Met het Precision-9 kompas introduceert B&G een elektronisch kompas met sterk verbeterde prestaties. Door een nieuwe meettechniek geeft het kompas de koers aan met een nauwkeurigheid van circa 2 graden. De sensor in de compacte behuizing meet ook 'pitch & roll' en 'rate of turn'. Via NMEA 2000 levert het kompas de informatie aan stuurautomaten, radar en navigatiesystemen. De verbeterde accuratesse in vergelijk met bestaande fluxgate kompassen zal vooral merkbaar zijn aan een betere werking van stuurautomaten.
De Precision-9 meet slecht 119 mm x 36 mm. Een eenvoudig aan te passen bevestigingsbeugel maakt installatie makkelijk, zowel op een vlak of, om magnetische storing op een stalen boot te voorkomen, in de mast.
De prijs: € 730,00 www.bandg.eu/nl

HANSE IMPORTEUR BELGIE

West Yachting is nu ook voor België de officiële importeur/dealer voor Hanse-zeiljachten. De verkoop zal plaatsvinden vanuit de vestiging West Yachting Zuid in Willemstad, die samenwerkt met Jachtmakelaardij Kappers.
www.westyachting.com

NIEUWE HOUTEN KLASSIEKER

Bij jachtwerf Ventis in Enkhuizen staat sinds december een houten S-spant op stapel. Het wordt een zusterschip van de *Impala*, een 56 voets Sparkman & Stephens. Het oorspronkelijke ontwerp stamt uit 1954 en werd destijds gebouwd door de werf Abeking & Rasmussen. De yawl *Impala* is een klassieke langkieler met forse overhangen en een elegante zeeg.

foto:© Zilt Magazine

“De opdrachtgever was gecharmeerd van de Impala en wilde een vergelijkbaar schip”, vertelt Ventis-directeur Hans-Peter Baars, “hij heeft de tekeningen bij S&S in Amerika gekocht en hier in Nederland laten digitaliseren. Nadat wij offerte hadden uitgebracht, kregen wij eind vorig jaar de opdracht.” Sindsdien is de bouw in volle gang.

De romp wordt op zijn kop gebouwd, in woodcore. Langs de spanten en hulpspanten worden latten met vingerlassen aangebracht die met epoxy worden verlijmd. Daarna zal de romp van binnen en buiten worden bekleed met epoxy en glasmat. Vervolgens wordt het dek geplaatst en volgt intimmering en verdere afbouw. De juiste bouwmaterialen in huis halen voor zo'n nieuw te bouwen klassieker is een project op zich. Yellow cedar voor de huid en mahonie zijn al ingekocht en voor de dekspanten zoekt Ventis speciaal kromgegroeid eiken uit. De werf verwerkt uitsluitend FSC gecertificeerd hout. Of de masten en overige rondhouten ook van hout worden, is op dit moment nog niet bekend. De faciliteiten voor de productie daarvan zijn in elk geval aanwezig, want de aanpalende mastenmakerij van Brasker is onderdeel van Ventis. Voor de rondhouten importeert Ventis Oregon pine en Sitka spruce rechtstreeks uit Canada en Alaska. In zomer van 2017 moet de nieuwe S&S onder zeil zijn. www.ventis.nl

foto's:© Zilt Magazine

>

AZUREE 41 OP STAPEL

De Turkse werf Sirena Marine komt in mei met de opvolger van de Azuree 40. Dat model werd nog ontworpen door Ceccarelli, maar de nieuwe Azuree 41 is een Rob Humphreys design. In alles is het een boot van nu, met karakteristieke knik in het achterschip, twee stuurwielen in de brede kuip, grote raampartijen in romp en opbouw en flush luiken op het dek. Er zijn verschillende indelingen mogelijk voor het interieur, maar de kombuis is altijd langsscheeps tegenover een grote U-bank.

Standaard wordt de boot rijk uitgerust, met onder meer warmwaterboiler, kuipdouche, 200 liter koelkast met top en front lader, 3-pits gasfornuis met oven, 1000 W ankerlier met 13,5 kg anker en 50 mtr 10 mm ketting en standaard teak op zittingen in de kuip.

Vanaf 223.850 euro. www.wne-yachting.nl

ZEILERSMESSEN

Wichard introduceert twee nieuwe modellijnen van nautische zakmessen: Offshore en Aquaterra. De Offshore lijn bestaat uit twee modellen, die beide in drie kleuren leverbaar zijn. Deze hebben een hoge corrosiebestendigheid, grote snijkracht (onafhankelijk van het type touw), gekarteld snijblad, blokkeerfunctie van het lemmet en zijn bedienbaar met één hand. Door de fluo-kleuren is het mes zichtbaar in het donker. De eenvoudigere Aquaterra messen zijn leverbaar vanaf 19,95 euro, de offshore messen vanaf 27 euro. www.on-deck.nl

SAFIRE DIESELKACHELS UIT FINLAND

Tijdens de Hiswa in Amsterdam kunnen watersporters kennismaken met de duurzame Safire dieselkachels uit Finland. Importeur Amrit Watersport meldt dat de Safire kachels de zuinigste in hun soort zijn en elk formaat boot kunnen verwarmen. Ze worden geleverd in vijf modellen met een verwarmingsvermogen van 1,6 tot 3,6 kilowatt en zijn geheel gemaakt van roestvrijstaal. Borstelvrije en gelagerde ventilatoren zorgen voor een lange levensduur en een stille werking. De moderne brandertechniek zorgt voor een optimale en schone verbranding met een blauwe vlam. Volgens Armrit is de kachel eenvoudig zelf in te bouwen, is er weinig onderhoud nodig en zijn de onderdelen goedkoop. Hiswa standnr 07.410. www.safireverwarming.nl

TYRREL'S BAY

Papegaaien heten de bemanning van de *September Blue* luidruchtig welkom als ze het anker laten vallen in deze groene baai op Tobago.

foto:© Bemanning Septmeber Blue

ZILTEWERELD

Met de Warrior 40 *September Blue* zeilen Diana en Elmar een rondje Atlantic samen met de kinderen Niklas (18) en Lupita (8). Elmar: “We kochten deze robuuste zeezeiler in 2012 en een boot als deze vraagt om avontuur. Dat past ook bij mijn levensmotto: 'never stop exploring'. Het lukte ons om voor de kinderen vrij van school te krijgen. Die moeten in september weer aan de bak, dus een trip naar de Carieb is dan een logisch reisdoel.” Diana: “Het was nooit mijn droom om op een boot de wereld te verkennen en het heeft best even geduurd voordat ik met plezier de boot op ging en van de vrijheid kon genieten. Maar waar is de rust beter te vinden, het gezinsleven intiemer en de lucht frisser dan op de *September Blue*? De lust op avontuur stroomt nu door mijn bloed.“

RELAXTE OVERSTEEK

Diana en de kinderen hadden voor vertrek weinig zeilervaring, maar dat wordt tijdens de eerste trajecten richting het zuiden snel goed gemaakt. Diana en Lupita gaan echter niet mee op de oversteek van

foto’s:© Bemanning Septmeber Blue

de Atlantic. Elmar: “De dames vlogen vanaf de Kaap Verden even terug en Niklas en ik zeilden met twee opstappers, een Fransman en een Italiaan, naar Suriname. Het was een relaxte oversteek, waarin we regelmatig met z'n vieren een potje Risk speelden, dat zegt genoeg. Alleen de laatste dagen ging het harder waaien. Na 15 dagen waren we aan de overkant, waar Diana en Lupita de bemanning weer compleet maakten.“

FANTASTISCH SURINAME

Diana over de tijd in Suriname: “Wat een fantastisch land is dit. Eerst maken we een rondreis met een huurauto om meer van het binnenland te zien en daarna varen we met de September Blue nog de Commewijne en Cottica rivier op, wat een overweldigende indruk op ons achterlaat.”

Tobago is de eerste Caribische bestemming, en daarna staan de eilanden richting Sint Maarten op het programma. Elmar: “Tegen de terugreis kijken we niet op. Wel maak ik me er gedachten over, want het zal wel echt anders zijn dan de heenreis. Qua bemanning moet ik ook nog even kijken. De dames vliegen vanaf St Maarten terug en Niklas vaart denk ik wel mee naar Azoren. Dus even kijken of we nog een opstapper vinden die ons team komt versterken...”

www. sy-septemberblue.blogspot.nl

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

>