

Zilt

magazine



120
april
2016



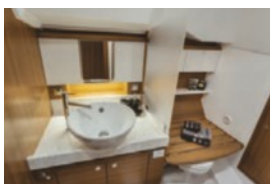
Welcome to an experience

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

Pelle Petterson, Yacht Designer



NOMINATED 2016



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

Epifanes zet er vaart achter

Toegelaten voor
de pleziervaart
tot 2022



Nu ook
in rood!



Copper-Cruise: high performance antifouling

Voor elk type schip varende 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 antifouling
- hard schrobbaar oppervlak • zie ook www.epifanes.nl

EPIFANES 
Nacht Coatings



ENGELSE OOSTKUST



12

BOXING KANGEROO



30

EN VERDER...

- 6** Bureaublad
- 48** ZeilAgenda
- 70** In de Wind
- 96** Zilte Spullen



Een tropische ankerplaats, welke zeiler droomt daar nu niet van? Voor Annet van der Worp en Jacques Hetebrij is het hun dagelijkse werkelijkheid. Maar gelukkig klom Jacques in de mast zodat het, met een klik op de downloadknop, ook jouw uitzicht kan zijn...



HORIZONVERLEGGEND

In onze Top Tien van zeilherinneringen staan de horizonverleggende momenten hoog genoteerd. De allereerste keer op het IJsselmeer. De voorzichtige eerste mijlen op stromend water. De twijfel toen de zeesluis zich voor het eerst achter ons sloot. De eerste keer dat we een nacht doorzeilden.

We herinneren ons de aarzeling en onzekerheid maar vooral ook het gevoel van zelfoverwinning achteraf. Met het hijsen van de gastenvlag als ultiem symbool. Dat ze in onze eerste buitenlandse haven nog steeds Nederlands spraken, deed daar helemaal niets af...

De eerste keer naar de 'Overkant' hoort zeker ook in dat rijtje. Net ver genoeg om echt te moeten veroveren, en voldoende dichtbij om er met een modale boot terecht te kunnen komen. Met één belangrijk verschil...

Terwijl veel van de knikkende-knieën-momenten van toen zijn geworden tot een vanzelfsprekend waypoint, is onze fascinatie voor de Engelse Oostkust nog even groot als na die eerste oversteek. In deze *Zilt*, en de twee komende, laten we je zien hoe dat verrassende andere zeilgebied met zijn Engelse zeilcultuur nog altijd niets aan aantrekkingskracht heeft verloren. Maar dat wisten wij toen nog niet...

Dus zeilden we steeds verder weg. En ook dat zorgde voor herinneringen die moeiteloos in onze Top Tien terecht kwamen. Maar dat gevoel dat hoort bij het voor het eerst op zien doemen van de Engelse kust, dat werd zelfs na drie weken oceaan, gek genoeg nooit meer overtroffen...

de *Zilt* bemanning



EPIFANES®

Gemakkelijk en snel



testwinnaar
Waterkampioen

**Altijd een glanzend
resultaat voor zeilboot,
sloop en motorboot!**

B&G

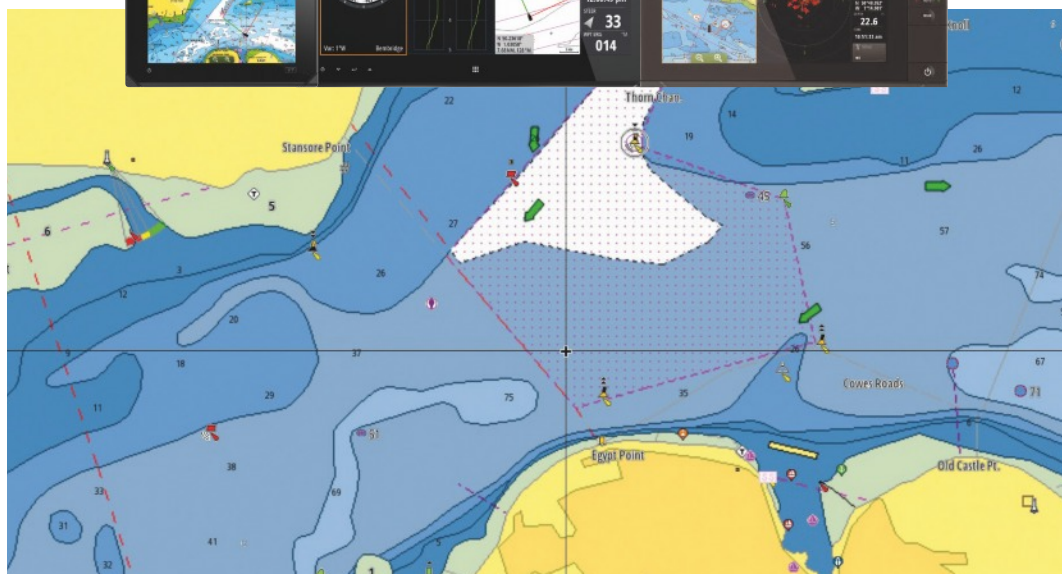
GRATIS KAART



ter waarde van maximaal **€ 300*** bij aankoop van een geselecteerde
B&G-kaartplotter vóór 30 juni 2016.

Zeus² Glass HelmZeus²

Vulcan

**GOFREE™****C-MAP®**

Ga voor meer informatie en de volledige algemene voorwaarden naar:
www.bandg.com/freechart



LOWESTOFT ●

SOUTHWOLD ●

RIVER ORE

RIVER DEBEN

RIVER ORWELL

IPSWICH ●

HARWICH ●

NAAR DE OVERKANT

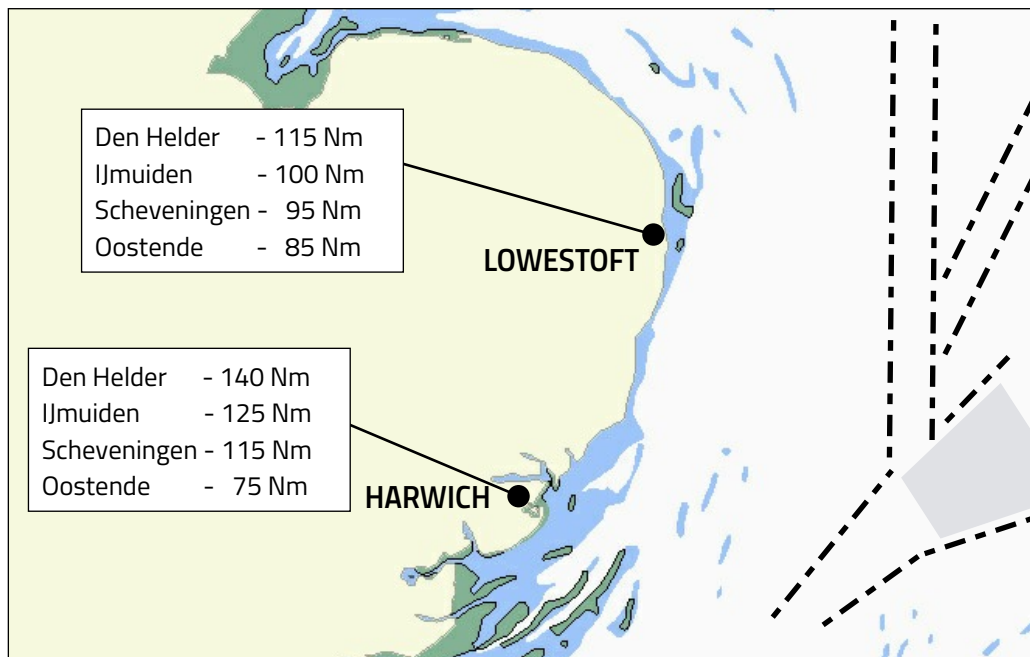
deel 1 - Lowestoft en Southwold

*Voor veel zeilers is de eerste grote, zoute oversteek:
die naar Engeland. Hemelsbreed is het niet eens zo
heel ver, maar de drempel om te gaan kan hoog zijn.*

Zee, zout, getij, scheepvaart...

*Ter aanmoediging beschrijft Michiel Scholtes in drie
afleveringen de Engelse oostkust.*

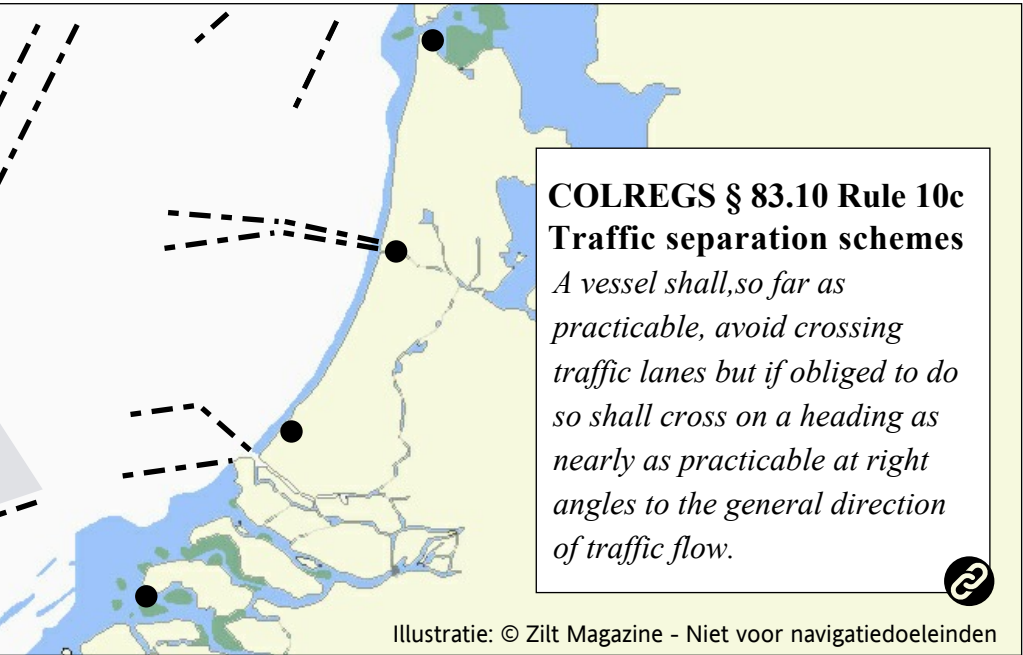




OVERSTEKEN

Lowestoft (zie vorige pagina's) en Southwold zijn klassieke bestemmingen voor Nederlandse zeezeilers. Beide havens liggen zo'n 100 mijl westelijk van zowel Scheveningen als IJmuiden. De drie voltooide windmolenparken liggen niet in de weg. Verschillende verkeersscheidingssstelsels (VSS) doen dat wel. Zelfs als je er vrij van blijft, kruis je daarvan toch de noord- en zuidgaande verkeersstromen. 60 mijl west van IJmuiden kruis je twee diepwaterroutes, beide met noord- en zuidgaand verkeer; wat daar vaart is reusachtig. De laatste 30 mijl heb je te maken met wisselend kustverkeer. 's Zomers kom je overal jachten tegen.

Vanuit de Zuid-Hollandse en Zeeuwse zeegaten, bijvoorbeeld de Roompot, blijf je eerst zuid van de VSS Maas en Noordhinder, steek je het VSS haaks over bij NHR-SE en dan omhoog langs windmolenpark Greater Gabbard naar Southwold (90M).



HAAKS... ZO MOGELIJK

Vanuit Scheveningen en zuidelijker havens oversteken naar Engeland kan niet zonder het kruisen van verkeersscheidingssstelsels (VSS of TSS). Je kruist zo haaks (ware koers, niet grondkoers) mogelijk (BVA 10c). Als je bijvoorbeeld iets afwijkt met de verkeersrichting mee, omdat dit veel vlotter zeilt en je hindert niemand, hoor je waarschijnlijk niks; doe je hetzelfde tegen de verkeersrichting in en hinder je schepen, dan is de kans groot dat de Kustwacht je oproept en er een boete dreigt.

Een jacht kleiner dan 20 meter mag scheepvaart die verkeersbanen volgt niet hinderen. Neem geen risico, wacht tot er een groot gat zit in de schepenrij en stuur duidelijk zichtbaar achter vrachtschepen langs. Intussen blijven in een VSS alle gewone voorrangsregels van kracht, het kan dus gebeuren dat een vrachtschip iets wijkt om een aanvaring met jou te voorkomen... en dat meldt bij de Kustwacht.



SFEER AAN BOORD

Op zee is alles van invloed op de sfeer. Deze algemene aspecten zijn belangrijk: planning, instelling en samenwerking.

Door planning (plan A, B en een beetje C) beleef je de reis als het uitkomen van verwachtingen, dat geeft vertrouwen. Niets maakt een oversteek prettiger dan het gevoel dat je de reis 'in de klauw' hebt: scheepvaart komt van de

verwachte kant, de kentering valt op het voorspelde uur, boeien en vuurtorens komen op tijd in zicht, de aankomst valt binnen de voorspelde marge, 'Port Control' zit op het opgezochte marifoonkanaal, enzovoort. Saai wordt het heus niet, onzekerheid genoeg en een vergissing is gauw gemaakt.

Iedereen vaart met een eigen instelling: de een is zorgelijk van zichzelf, de ander blaakt van zelfvertrouwen, terecht of onterecht. Feit is, je hebt je te verhouden tot een mate van onzekerheid, al was het maar door het verschil tussen weervoorspelling en het weer, tussen data van moderne elektronica en hoe je die interpreteert, tussen een geruststellend snorrende diesel en oersterk plastic in de schroef, tussen je besluitvaardigheid bij 3 en bij 6 Beaufort. Relativeer jezelf. Als zorgelijke hoeft je niet te overdrijven, je overleeft het allemaal wel. Als zelfverzekerde mag je jezelf bewust zijn van blindheid voor wat er mis kan gaan. De gewenste uitkomst is een prettig gevoel van zelfredzaamheid.

Op veel overstekende jachten vaart alleen de schipper, de anderen zijn passagiers. Vaak is de innigste relatie aan boord die tussen schipper en plotter. Hoe zwaarder het wordt, hoe minder de schipper communiceert, ten koste van ieders voldoening en motivatie. Delegeer taken liever en wees daarbij ondersteunend. Zoek commitment, zorg dat ieders bijdrage ertoe doet. Dat begint al bij de planning, bevoorrading, uitrusting. Laat je bemanning uitkijken, sturen, rekenen, opzoeken, controleren, koken, een wachtsysteem bedenken. Wees dirigent, geen solist.

LOWESTOFT

Toen ik in 1975 voor het eerst Lowestoft aandeed, was het een vissershaven in verval: overal roestige kotters, vieze straatjes, armoedige mensen. De jachtclub was een elitair bolwerk met zijn gezicht naar zee. Er lag een handvol jachten aan meerboeien in een oliefilm.

De situatie is sterk verbeterd. Lowestoft is nu een aardig badplaatsje met een nuchtere werkhaven voor offshore-bedrijvigheid. De jachtclub is zowel stemmig als gastvrij.

Aanloop

De aanloop vraagt planning. Want een mijl voor de haven ligt noord-zuid en 5 mijl lang Holm Sand. Daar moet je ten noorden of zuiden omheen. Welke kant je kiest, plan je - liefst thuis al - met als argumenten de windvoorspelling en het tij.

Voor de kortste route, het Stanford Channel, rond je zuidkardinaal S-Holm bij de zuidelijke uitloper van Hom Sand, daar loopt de ebstroom mee. De langere noordelijke route gaat noord-noordoost langs zuidkardinaal S-Corton door het Holm Channel en dan zuid langs westkardinaal Holm Sand door Lowestoft North Road naar de havenmond.

Deze route plan je liefst rond de kentering van eb naar vloed, dan heb je geen stroom tegen. Deze geulen zijn goed betond. Je kunt er kustvaarders en werkschepen tegenkomen, geef ze de ruimte (BVA 9b).

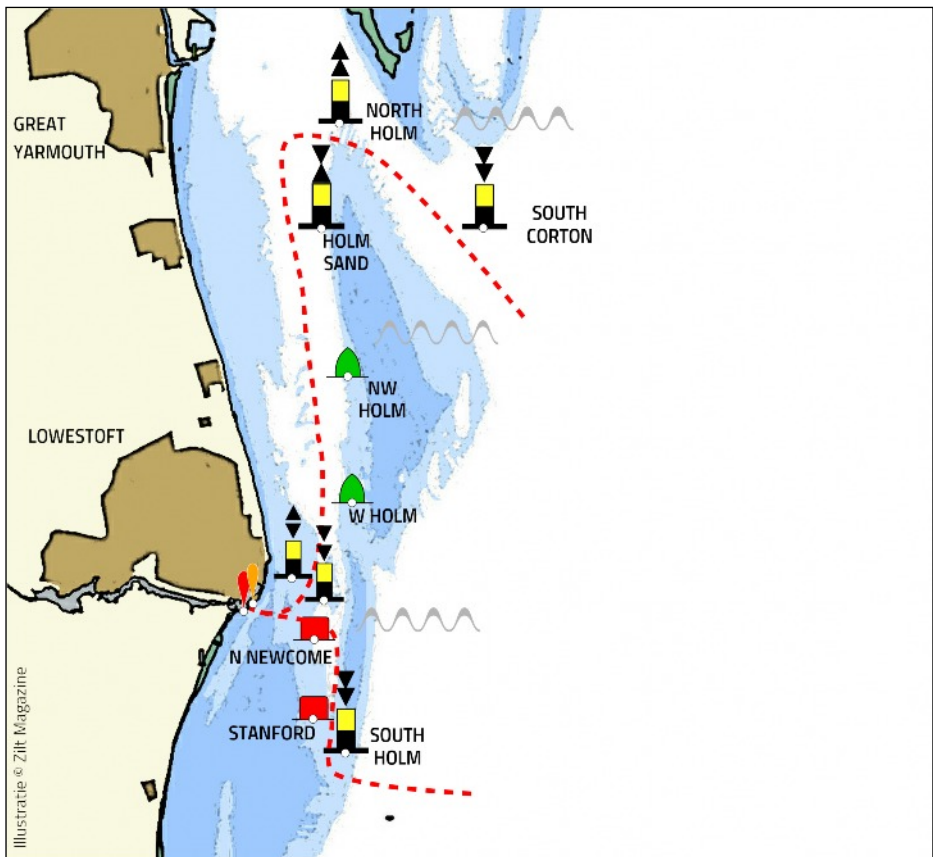
Binnenlopen

Voor binnenlopen moet je toestemming vragen op kanaal 14. Zolang er geen groot schip in of uit moet, krijg je die prompt. Gehoorzaam de verkeerslichten (Reeds, Communicatie, IPTS) op de zuidpier. Mag je nog niet binnen (3 x rood), blijf dan uit de buurt. Let daarbij op de noordelijke

uitloper van het Newcombe Sand, 600 meter oostzuidoost van de havenmond, daar staat bij LAT geen 2 meter en nog zuidelijker wordt het gortdroog.

Bij slecht weer

Volgens de Reeds is Lowestoft Aan te lopen bij alle weer. Dat is betrekkelijk, bij harde aanlandige wind is de aanloop een wilde boel. Loop liefst binnen als de stroom met de golven meeloopt, dan is de zeegang het rustigst.





TERUGGEKEERDE GLANS

De Royal Norfolk & Suffolk Yacht Club (VHF 80) lag er eind vorige eeuw verloren bij, als een doffe edelsteen in een roestige kroon. Lowestoft was getroffen door de economische malaise en het instorten van de visserij. Ook de 'betere klasse' en daarmee het clubleven leed. Sindsdien hebben nieuwe bedrijfstakken, waaronder toerisme, olie- en windenergie Lowestoft nieuw leven ingeblazen. Europese subsidies deden de rest. Rommel is geruimd, bouwvallen zijn gesloopt, de kroon is ontroest, de Yachtclub is bedrijvig en glanst weer.

Wie over de steigers het hoog op de kade gelegen clubgebouw tegemoet loopt, raakt makkelijk gecharmeerd van de Edwardian gevel met koepel, erkers en glaswerk. Met wat geluk staan er mooi gelijnde exemplaren van de door de club ontwikkelde 'Broads One Design', een soort zeewaardige regenboog. Eenmaal binnen, tussen het glanzende houtwerk en afbeeldingen van strenge commodores en King Edward zelf, krijg je de neiging te gaan fluisteren. Met het invullen van het gastenboek - je wordt tijdelijk clublid zodat je gebruik kunt maken van de faciliteiten - ben je deelgenoot van een eerbiedwaardige traditie die meer is dan het betalen van havengeld. Als je kooi nat is, kun je er overnachten onder de koepel. De maaltijden zijn er prima - mits je sfeer belangrijker vindt dan verfijning.

foto:© Kirkleyjohn on Flickr

SOUTHWOLD

Deze haven is eigenlijk geen ‘haven’, maar de monding van het riviertje Blyth met aan weerszijde strand en daarachter glooiende groene velden. Je vindt hem vanuit zee 1 mijl zuid van een landverheffing met daarop het charmante stadje Southwold met witte vuurtoren.

De monding is ontsierd door betonwerk, daar eenmaal voorbij is het landelijk en lief. Zuid van monding ligt in dik groen het schilderachtige dorpje Walberswick. Een mijl landinwaarts loopt de Blyth door een natuureservaat.

Aanloop

Voor de kust liggen geen obstakels. Maar de laatste halve mijl wordt het ondiep. Hoe ondiep is veranderlijk, reken op niet meer dan anderhalve meter bij laagwaterspring.

Voor de noordpier ligt een zwervende grindbank. Om die vrij te varen loop je de monding aan op een noordwestelijke koers (zie youtube-filmpje How to enter Southwold Harbour Suffolk HD / www.eastcoastpilot.com).


Op de noordpier staan verkeerslichten (IPTs).

Binnenlopen

Meld je komst bij de havenmeester (kanaal 12 of telefoon 01502 724712, tot 17 uur).

Tussen de pieren loopt bij spring de eb met 6 knoop naar buiten. De vloed doet een paar knoop minder.

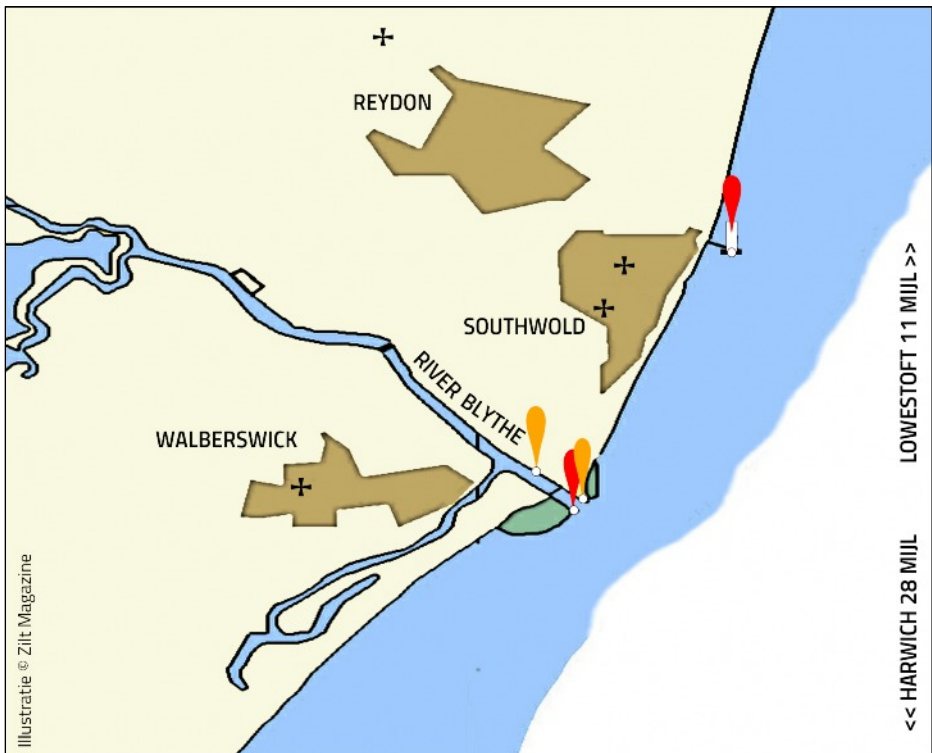
De beste tijd van binnenvallen is het laatste uur van de vloed, want dan stroomt het niet zo hard meer naar binnen.

De eerste kilometer vraagt om wat lokale kennis. Die download je op internet. 

Daarna vind je aan de noordelijke oever een ruwe gastensteiger. Driehonderd meter verder ligt een lage vaste brug.

Bij slecht weer

Volgens de Reeds is aanlopen gevaarlijk vanaf windkracht 5 uit het noorden, oosten of zuiden. Als de golven zich opbouwen, ontstaan er brekers voor de havenmond.



DE OEVERS VAN DE BLYTH

Geen dikdoenerij aan de oevers van de Blyth. De eeuwenoude 'Harbour Inn' bij de bezoekersteiger voedde vanouds boeren, smokkelaars, ambulante handelaren, vissers en andere zeelui die de pont namen naar de overkant. Het was een handelsknooppunt op zich waar vee, vis, wat van de akkers kwam, gejutte lading en gestolen goed van eigenaar wisselde. En natuurlijk werd een overeenkomst beklonken met een pint. Dat wil zeggen, met bier van Adnams, de regionale brouwer uit Southwold. Het eten is er van een rondborstige kwaliteit: 'Some extra gravy, Love?'

Niet dat er geen alternatieven zijn. Een paar vissersschuren langs de noordelijke oever verkopen verse vis, net aangevoerd door een van de scharrige kottertjes die vissen vanuit de Blyth. En wie wil wandelen voor het eten neemt de roeipont bij The Knuckle en loopt naar The Bell Inn in Walberswick. Daar koken ze voor oog, tong en maag.





UNSPOILED

Peter Simons is een 'Yorkshire man'. Op zoek naar werk kwam hij in 2000 naar de streek. Hij was meteen aangetrokken door rust en schoonheid van het kustgebied en werd havenmeester aan de Blyth. Op de vraag hoe het gebied zo 'unspoiled' is gebleven, wijst hij met een armgebaar naar het nabije Southwold.

“Wij vallen onder Southwold Town Council en dat weer onder Waveney Council en daar willen ze heel bewust naar een combinatie van oud en nieuw, naar behoud van ruimte en rust. Na jaren discussie is er zowaar besloten tot het slaan van een paar extra bezoekerssteiger aan de zuidoever, de kant van Walberswick, verder gaan ze niet. Dus geen grote jachthavens, vakantiecomplexen en zulke narigheid. Ze willen evenmin de kustvisserij laten verdringen door toerisme, daardoor hebben we hier een stabiele vissersvloot van twaalf tot veertien kottertjes in de 10-meter klasse. Dat geeft werk en is sfeerbepalend voor de haven. Nederlandse zeilers komen juist daarop af, elk jaar groeit het aantal Nederlandse bezoekers hier met 10 percent.”

Wat is zijn indruk van die Nederlandse zeilers? Hij oordeelt mild.

“Betere zeelui dan veel Engelsen, jullie komen meestal goed voorbereid over zee en hier afmeren op stroom gaat jullie goed af, een paar uitzonderingen daargelaten. Alleen in het aan- en afmelden zijn jullie slordig. Vaak meldt een Nederlander pas dat hij vertrekt als ik hem midden op de rivier zie drijven. Voor de veiligheid houden we graag bij wat er vaart, dus meld je op kanaal 12 voor de trossen los gaan.”

En de beruchte grindbank bij de noordpier?

“Die is aardig stabiel en de diepte bij LAT is op het moment 1.1 meter. Het beste kun je nog in Nederland even bellen, dan vertel ik precies hoe de ingang erbij ligt.”





SOLE BAY FISH COMPANY

**FISH
FOR
SALE**

Whelks, Grayfish
Tails, Anchovies
Oysters &
Lobster!

You can keep
purchase chilled -
Pick up later Or
Please ask us to
Pack your fish on Ice

Cod
Skate
Plaice
Dover Sole
Brill
Dabs
Salmon
Turnard

Coldchester
Oysters
Raw
Tiger
Prawns

Pan-Fried
Seabass Fillet
On A Bed
Of Samphire
£12
All Local
Produce!

Please Use Other Door ←

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 Ulepanne
Balk
Friese Meren
www.ulepanne.nl



**Zeilschool
De Vinkeveense Plassen**
Vinkeveen
www.zeilschoolvinkeveen.nl



't Vossenhol
Jeugdzeilkampen
de Kaag
www.vossenhol.nl



Scouting Zeilschool
Harderwijk
Randmeren
www.zeilschool.scouting.nl

RESERVEER NU JOUW PLEK AAN HET ROER



De Grand Soleil zeiljachten worden gebouwd door de Italiaanse kwaliteitswerf Cantieri del Pardo

Importeur en Service Center Benelux



www.grandsoleilbenelux.eu
info@grandsoleilbenelux.eu



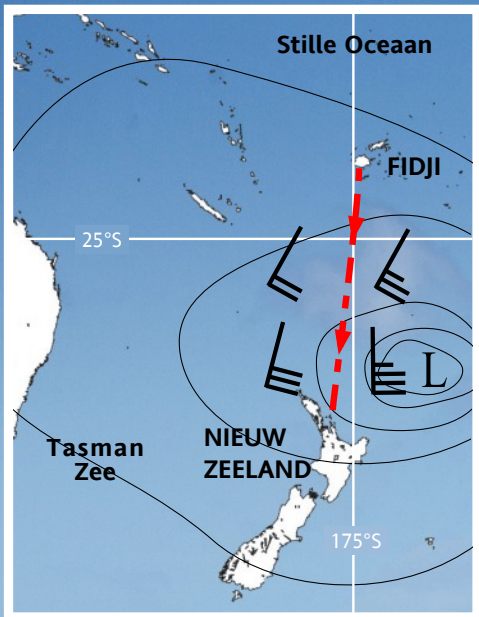
Kantoor Breskens
+31 620 032 679
info@pj-yachting.com
www.pj-yachting.com



Kantoor Port Zélande
+31 111 676 131
info@forsailyachting.nl
www.forsailyachting.nl



Kantoor Antwerpen
+32 475 415 811



FOTO'S EN TEKST **LYNN VANDERBROECK**

ZUID ZUID N ZUID

**BOXING KANGEROO
VAN FIJI NAAR
NIEUW-ZEELAND**

*In 2013 vertrokken Lynn en Bregt met
hun Boxing Kangaroo, een stalen
Van de Stadt 34, voor een wereldreis.
Eind vorig jaar maakten zij zich op de
voor de 1200 mijl lange oversteek van
Fiji naar Nieuw-Zeeland.*

*Advies van een weerman is welkom,
maar op volle zee loopt het anders...*



Passaatwinden kenmerkten onze zeiltochten in de Stille Zuidzee. Vanaf het vertrek uit Galapagos voerden zij ons naar het westen en zo kwamen we acht maanden later in Fiji uit. Kort na onze aankomst steekt een eerste tropische depressie de kop op. Het is begin december, het orkaanseizoen is begonnen. Het doet ons beseffen dat we nu toch echt wel moeten beslissen. Na lang twijfelen hakken we uiteindelijk de knoop door: we gaan naar Nieuw-Zeeland...

WEERGOEROE

De oversteek naar Nieuw-Zeeland staat bekend als moeilijk en kan gevaarlijk zijn. Het weer is onvoorspelbaar en omdat de tocht 1200 zeemijl is, moeten we inschatten hoe de condities over ongeveer tien dagen zullen zijn. Op onze gribfiles zien we een lagedrukgebied dat net dan boven Nieuw-Zeeland zou zitten. We krijgen twijfels en beslissen om een professionele weerman in te huren. Dat hij de regio goed kent geeft ons een veiliger gevoel en hij verzekert ons dat het GFS weermodel waar onze gribb op gebaseerd zijn zulke systemen steeds fout voorspelt voor deze regio. Hij raadt aan binnen twee dagen te vertrekken, stuurt een uitgebreid verslag met waypoints en de te verwachten weersomstandigheden en dus maken we ons klaar.

AAN DE WIND

Tijdens de eerste twee dagen kloppen de voorspellingen helemaal. We moeten wennen aan de aandewindse koers, maar het idee dat we voorgang boeken maakt veel goed.



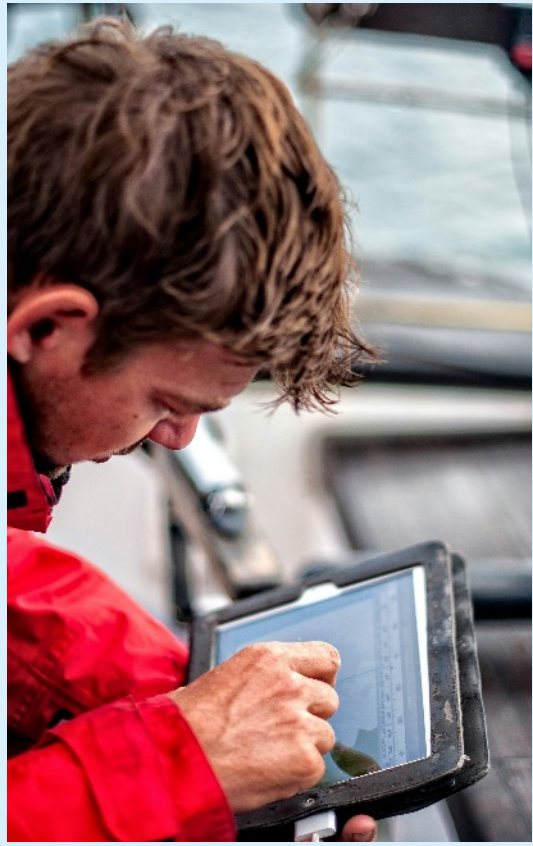
Hierna neemt de wind af en met 8 knopen op de neus gaat de motor aan. Als we ons op deze manier aan het schema van de weerman kunnen houden, nemen we het motorgeluid voor lief. 500 zeemijl verder belanden we in het midden van een groot hogedrukgebied en krijgen we stroming tegen. Onze snelheid zakt weg, want de boot is zwaar beladen.

Als we met de satelliettelefoon een recent weerbericht downloaden zien de voorspellingen er slecht uit. De wind blijft recht op de neus, maar wat ons het meest bezighoudt is dat het lagedrukgebied waar we ons bij vertrek zorgen over maakten, nog steeds aanwezig is. Als we met deze snelheid doorgaan, zullen we er midden in zitten en dat willen we echt niet. We bekijken de opties. Weer naar het noorden varen of ter plekke rond blijven hangen? We sturen een e-mail naar de weerman en vragen een update.

MOTORZEILEN

Hij raadt aan om alsnog door te gaan. Volgens hem kunnen we zelfs met deze trage snelheid het hele systeem voor zijn. Zo snel mogelijk varen we verder door naar Nieuw-Zeeland.

De raad van de weerman voor de laatste dagen van de tocht is duidelijk: 'Motor into headwinds'. De verwachte wind zit rond de 30 knopen en met een motor van slechts 19 pk kunnen we er niet recht tegenin en is het toch motorzeilen geblazen. Hij kan dan wel veel over het weer weten, we realiseren ons dat hij geen zeiler is en wij onze boot nog altijd beter kennen.



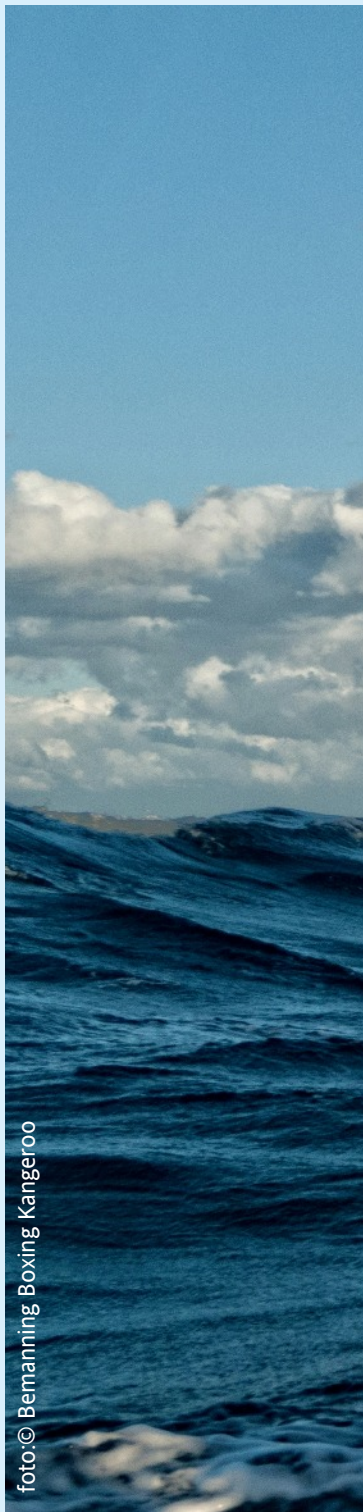
Als we zo'n 300 zeemijl van land zijn krijgen we steeds meer wind uit het zuiden. Wind en golven blijven toenemen en met bijna 30 knopen op de neus werkt de boeg zich moeizaam elke golf op, om er met een beangstigende bons weer af te vallen. De mast krijgt harde klappen en het lijkt wel of er bij elke beweging iets zal breken, maar ons bootje houdt zich sterk. Veel sterker dan wij.

ZONDER VOORZEIL...

Plots horen we een luide knal en het voorstag hangt er verdacht slap bij. Bregt maakt zich vast, gaat naar voren en constateert dat het waterstag gebroken is. Met een houten balk proberen we de boegspriet te versterken. We rollen de genua in, reven het grootzeil en gaan zo de nacht in. Zonder voorzeil zeilen we slecht aan de wind en zelfs met de motor bij lopen we amper 2 knopen. Frustrerend. Onze 34-voeter begint steeds meer last te krijgen van de golven. Duizenden liters water stromen over het dek en vullen met regelmaat de kuip tot de rand. Binnen zien we meer water dan lucht door de luiken.

Bij het ochtendgloren halen we de stormfok boven en zetten deze op het binnenste voorstag. Samen met de bakstagen staat het tuig zo stevig genoeg en met een beetje voorzeil kunnen we weer aan de wind zeilen.

foto:© Bemanning Boxing Kangeroo



**MET BIJNA 30 KNOPEN OP
DE NEUS WERKT DE BOEG ZICH
MOEIZAAM ELKE GOLF OP**







LAATSTE LOODJES

Tijdens de laatste nacht komt de windsnelheid boven de 40 knopen en het zeewater spuit door de gesloten deur naar binnen. We krijgen het front recht over ons heen en besluiten om te draaien en zonder zeilen voor de wind weg te lopen. Plots lijkt het of we op een andere zee varen. Het schelle geluid van de wind is verdwenen en hoewel we af en toe nog verschieten van een overslaande golf zijn de krachten op de boot veel minder groot. We kunnen even tot rust komen, maar het is geen leuke beslissing, want nu gaan we met 6 knopen terug naar het noorden en voor elke mijl naar het zuiden hebben we heel hard gevochten.

Na een paar uurtjes rust en wat eten verzamelen we onze moed en klimt Bregt naar buiten in de kuip. De stormfok gaat weer omhoog, de windvaan wordt losgekoppeld en hij draait de boot weer 180 graden, opnieuw richting Nieuw-Zeeland! Met de helmstok en grootschoot in de hand gaan we weer op ons doel af, elke golf sturen we met de hand op en af onder de juiste hoek.



LAND IN ZICHT!

's Ochtends zien we eindelijk land. Het Noord-eiland zorgt voor beschutting en de oceaandeining laat zich niet meer zo hard voelen. Het zal nog een tijd duren voor we er zijn, maar we hebben nu letterlijk iets om naar uit te kijken. Het lijkt wel een beloning als we plots bezoek krijgen van een groep dolfijnen. Naast de romp van de boot surfen ze door golven en begeleiden ons naar de Bay of Islands. Op elk moeilijk moment tijdens deze reis kwamen zij langs als was het een teken dat alles goed zou komen. En nu weer. Wanneer we net na zonsondergang de boot aan het quarantainedok leggen overvalt ons een enorm gevoel van opluchting. Nooit was een tocht zo zwaar, nooit waren we zo blij om ergens aan te komen.

ACHTERAF

Door de pech met het waterstag verminderde onze snelheid en kregen we het front van het lagedrukgebied over ons heen. Afgezien daarvan stelden we ons toch soms vragen bij het advies van de weerman en dat was geen leuk gevoel.

Als je het allemaal zelf in handen hebt, kun je niemand anders de schuld geven. Volgende keer beslissen we gewoon zelf wanneer we gaan.

Er ligt nog ergens een scheutje Mount Gay Rum uit Barbados aan boord en samen klinken we op de afgelopen reis die alles van ons -en ons bootje- vroeg, maar ook op de toekomst. Met deze aankomst sluiten we onze reis door de Stille Zuidzee af. Het afgelopen jaar was nog mooier dan het eerste en we kunnen alleen maar dromen van wat er nog allemaal in het verschiet ligt...



foto's:© Bemanning Boxing Kangaroo



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 RHOOB
Gratis advieslijn: 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

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**

eXXpedition brengt vervuiling in kaart

ZEILEND ZEEONDERZOEK

Een paar jaar geleden besloten milieuwetenschapper Lucy Gilliam en advocate Emily Penn onderzoek te gaan doen naar de vervuiling van de zeeën. Het project kreeg de naam eXXpedition. Lees verder>







De eXXpedition onderzoekers willen het onzichtbare zichtbaar maken en onderzoeken met name de microscopisch kleine plastic deeltjes in het water. Op een praktische manier: door zeemonsters te verzamelen met een zeiljacht, de *Sea Dragon*, een stalen 72 voeter, ooit gebouwd voor de Global Challenge. Het schip wordt bemand door vrouwen, die zich als vrijwilliger hebben opgegeven. Het onderzoek gebeurt nauwgezet door van tijd tot tijd een sleepnet overboord te zetten en dat gedurende een half uur voort te trekken. De posities worden genoteerd en de 'vangst' geanalyseerd. Ook worden watermonsters verzameld en bestudeerd. De bevindingen worden doorgegeven aan onderzoeksinstituten in verscheidene landen, die de data gebruiken voor breder onderzoek.

Eind februari maakte de *Sea Dragon* een expeditie in het Caribisch Gebied, onder meer tussen Trinidad, Barbados en St. Lucia. Op die tocht gingen ook studenten mee. Om zelf ook het goede voorbeeld te geven hield de bemanning samen met de lokale bevolking schoonmaakacties op het strand. Aan boord was ook Caroline van Wijngaarden die deze foto's maakte. www.exxpedition.com

Onafhankelijk
comfort

Met de M-GV Piccolo
4.4 kVA generator set



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

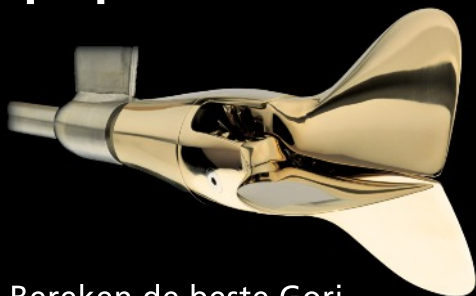
Ga naar www.whisperpower.nl
of mail sales@whisperpower.com
en vraag naar de mogelijkheden
van ons leveringsprogramma.



Generating Confidence

**Sneller zeilen,
beter
manoeuvreren**

**Gori[®]
propeller**



Bereken de beste Gori
klapschroef voor uw jacht

Technoservice Zierikzee - info@klapschroef.nl

D-sailer 23



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

april 2016

- 2-3 april **ONK Micro Magic.** WSV Aalsmeer. www.micromagic.nl
- 2-3 april **Pieerrace.** Opening platbodenseizoen. www.pieerrace.nl
- 2-3 april **Atoom Cup.** Scheveningen. www.ijspegeltrophy.nl
- 3 april **Pampus winterwedstrijden.** Loosdrecht. www.pampusclub.nl
- 3 april **Voorjaarsbokaal.** Elke zondag. Muiderzand. www.roerkoning.nl
- 4-10 april **Race of the Classics.** www.rotc.nl
- 9 april **DMTRA Winterserie.** Aalsmeer. www.dmtra.nl
- 9 april **Winterwedstrijd.** Hoorn. www.wsvh.nl
- 9-10 april **United 4.** Jeugdklassen. Medemblik. www.united4sailing.org
- 9-10 april **Tulpenrace.** Star, Finn. Loosdrecht. www.wsv-hetwittehuis.nl
- 9-10 april **Grand Prix.** Draak. Westeinder. www.dragonclass.nl
- 10 april **Winterwedstrijd.** www.kwvdekaag.nl
- 10 april **BaggerCup.** Scheveningen. www.ijspegeltrophy.nl
- 13 april **Woensdagavondwedstrijd.** Scherpe jachten. www.flevomare.nl
- 13 april **Woensdagavondcompetitie.** Naarden. www.rzvnaarden.nl
- 16-17 april **Openingswedstrijden.** Alle klassen. www.sneekweek.nl
- 16-17 april **Skûtsjesilen.** Langweerderwielen. www.kwvlangweer.nl
- 17 april **Finale Snowball.** Matchracen. www.westeinderzeilwedstrijden.nl
- 17 april **Zomerwedstrijden 1.** Eenheidsklassen. www.elfhoeven.nl
- 17 april **Zomerwedstrijd.** Scherpe jachten. Enkhuizen. www.ewva.nl
- 19 april **Darp Competitie.** Spakenburg. www.dedarp.nl



23-24 april	Van Uden Reco Regatta. Stellendam. www.vanudenreco.nl
23-24 april	Voor-Kaag. Eenheidsklassen. www.kwvdekaag.nl
28 apr-1 mei	Europa Cup Laser. Hoorn. www.wsvh.nl
30 april	50 Mijl Duohanded. www.50mijl.nl
30 april	Mattenschippersrace. Blokzijl. www.mattenschippersrace.nl
30 apr-1 mei	Cornelis Race. Lelystad. www.cornelisrace.nl
1 mei	Voorjaarswedstrijd. www.maasenroer.nl

NB: Van series is alleen de startdatum vermeld.

OPEN DAGEN, BIJEENKOMSTEN

6 april	Briefing 200 Myls Solo. Lelystad. www.200mysl.nl
9 april	Vlootdag Harlingen. www.vlootdag.nl
16 april	ISAFety beurs. Scheveningen. www.isafetyfair.nl
23 april	Open dag K&M Yachtbuilders. Makkum. www.kmy.nl
30 april	Nationale Reddingbootdag. www.knrm.nl
30 april	Dag van de Watersport. www.watersportverbond.nl
30 apr-1 mei	Watersport Experience. www.flevomarina.com
30 apr-8 mei	Week van de Watersport. www.weekvandewatersport.nl

EVENEMENT AANMELDEN: agenda@ziltmagazine.nl





FOTO'S EN TEKST **MICHEL SCHOLTES**

PRIVÉVOORSTELLING **WEERCIRCUS**

De weerkaart begin maart beloofde een koufront, neerslag en dikke wind. Het weerhield Michiel Scholtes en Marianne den Hartog er niet van om een vroege voorjaarstocht te maken: Naarden-Enkhuizen. Hoe pakte die verwachting op de kaart uit in de praktijk op het water?







NAARDEN, 2 MAART 2016

Je kunt om heel veel redenen gaan zeilen: om de sport, de natuur, de vergezichten, de vrijheid, kameraadschap, leuke havens. Vandaag is er maar een: het weer. Ik hoop op een wolkenhemel met blauwe gaten, staande buien en pilaren van zonlicht. De weerkaart belooft voldoende viezigheid: een actief koufront trekt nu met zuidwest 6 over Nederland en een ondiepe depressie bij Oost-Engeland sleept een serie geocludeerde fronten met troggen, hagel en onweer naar de kust. Dramatische luchten, spektakel en misschien wel ijs in onze bruine zeilen. De wind zal ruimen naar noordwest...

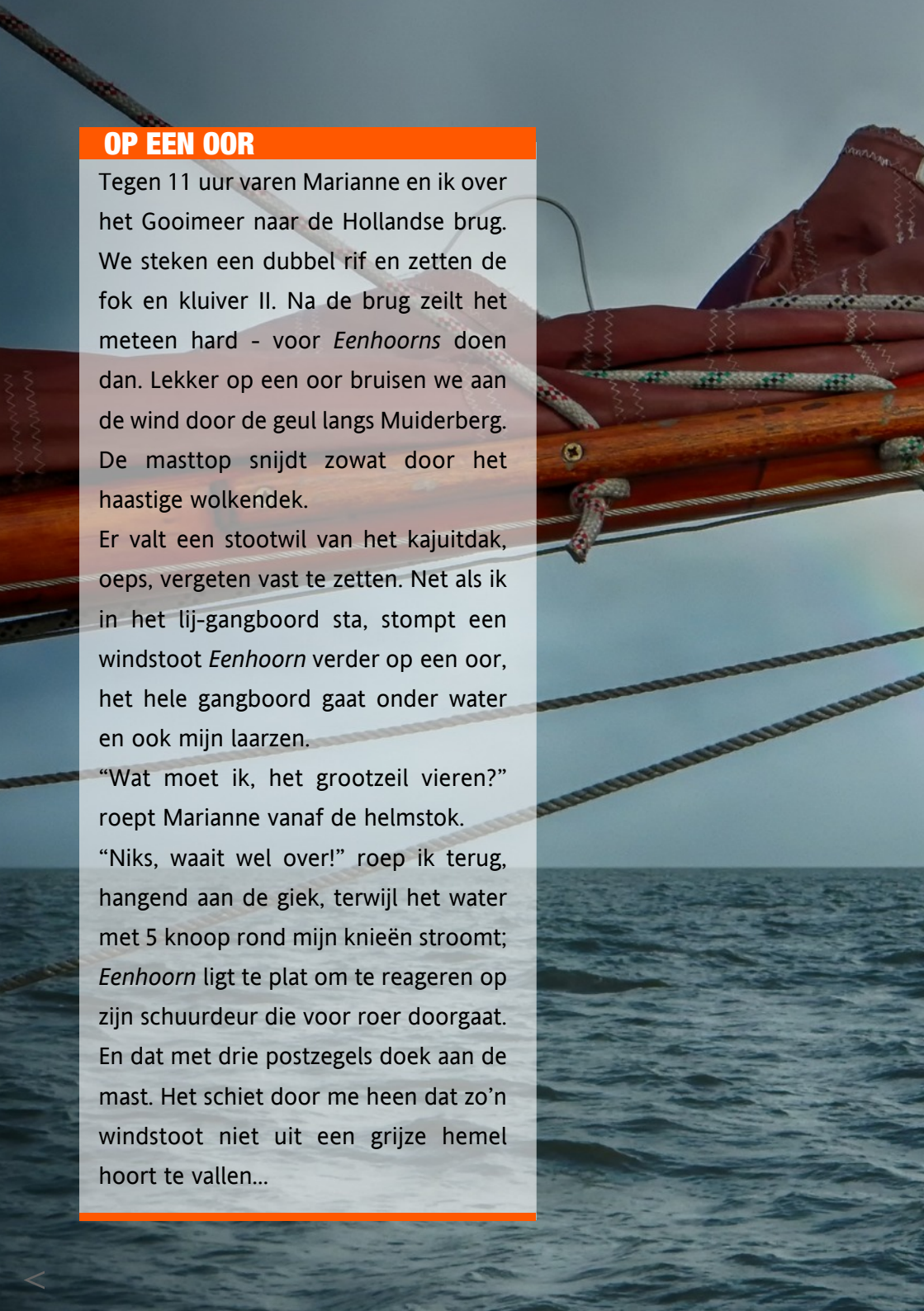
OP EEN OOR

Tegen 11 uur varen Marianne en ik over het Gooimeer naar de Hollandse brug. We steken een dubbel rif en zetten de fok en kluiver II. Na de brug zeilt het meteen hard - voor *Eenhoorns* doen dan. Lekker op een oor bruisen we aan de wind door de geul langs Muiderberg. De masttop snijdt zowat door het haastige wolkendek.

Er valt een stootwil van het kajuitdak, oeps, vergeten vast te zetten. Net als ik in het lij-gangboord sta, stompt een windstoot *Eenhoorn* verder op een oor, het hele gangboord gaat onder water en ook mijn laarzen.

“Wat moet ik, het grootzeil vieren?” roept Marianne vanaf de helmstok.

“Niks, waait wel over!” roep ik terug, hangend aan de giek, terwijl het water met 5 knoop rond mijn knieën stroomt; *Eenhoorn* ligt te plat om te reageren op zijn schuurdeur die voor roer doorgaat. En dat met drie postzegels doek aan de mast. Het schiet door me heen dat zo’n windstoot niet uit een grijze hemel hoort te vallen...









FEL ZONLICHT

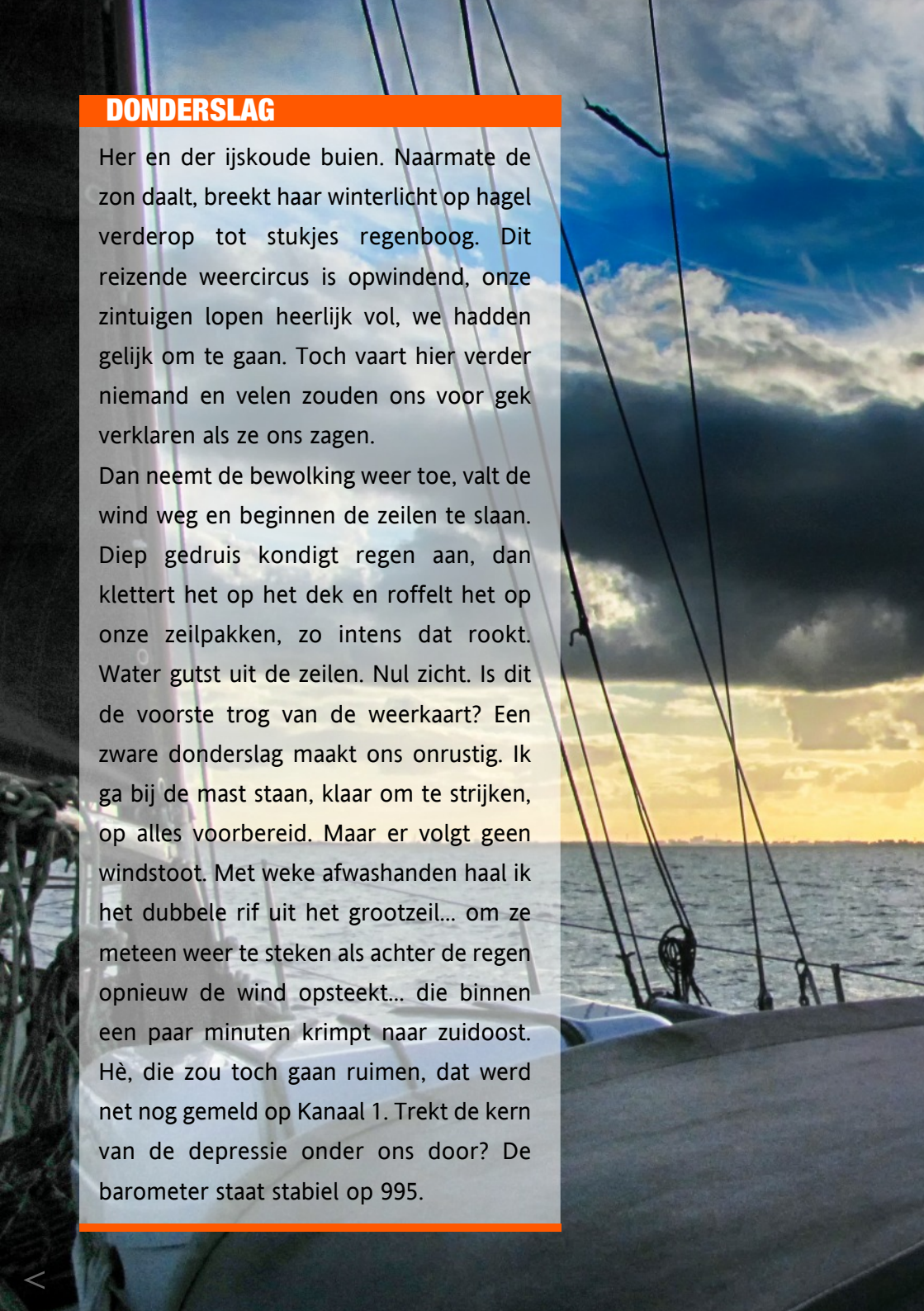
Het scheepje richt zich op. Niks gebroken of gescheurd. Meteen kunnen we afvallen omdat hier, voorbij het eiland Hoofd, genoeg water staat. Het gereefde grootzeil wordt een wijd uitstaande vlerk, de voorzeilen bollen en sleuren, 6,5, 6,8 knoop. Harder kan *Eenhoorn* niet. Tegelijkertijd verschijnen er daarboven blauwe plekken, zoals ik had gehoopt.

“Het koufront voorbij!” roep ik grijnzend als de eerste vlek fel zonlicht over ons heen schuift waardoor alles ineens opfleurt, weer grijs wordt en opnieuw oplicht. In de verte steekt Het Paard van Marken wit af tegen een donkere achtergrond, stokstijf op een zilveren lint. Door steeds meer scheuren stort de zon haar koude stralen over het meer. Koud? Marianne en ik heffen onze bleke gezichten naar de zon en voelen haar kracht, nog niet veel maar toch een belofte van lente. *Eenhoorn* zeilt op zijn oude dag dartel over de groene golven en we voelen ons roekeloos en redeloos vrolijk. Tot een gesel van dikke druppels ons doet wegduiken in onze capuchons...

DONDERSLAG

Her en der ijskoude buien. Naarmate de zon daalt, breekt haar winterlicht op hagel verderop tot stukjes regenboog. Dit reizende weercircus is opwindend, onze zintuigen lopen heerlijk vol, we hadden gelijk om te gaan. Toch vaart hier verder niemand en velen zouden ons voor gek verklaren als ze ons zagen.

Dan neemt de bewolking weer toe, valt de wind weg en beginnen de zeilen te slaan. Diep gedruis kondigt regen aan, dan klettert het op het dek en roffelt het op onze zeilpakken, zo intens dat rookt. Water gutst uit de zeilen. Nul zicht. Is dit de voorste trog van de weerkaart? Een zware donderslag maakt ons onrustig. Ik ga bij de mast staan, klaar om te strijken, op alles voorbereid. Maar er volgt geen windstoot. Met weke afwashanden haal ik het dubbele rif uit het grootzeil... om ze meteen weer te steken als achter de regen opnieuw de wind opsteekt... die binnen een paar minuten krimpt naar zuidoost. Hè, die zou toch gaan ruimen, dat werd net nog gemeld op Kanaal 1. Trekt de kern van de depressie onder ons door? De barometer staat stabiel op 995.



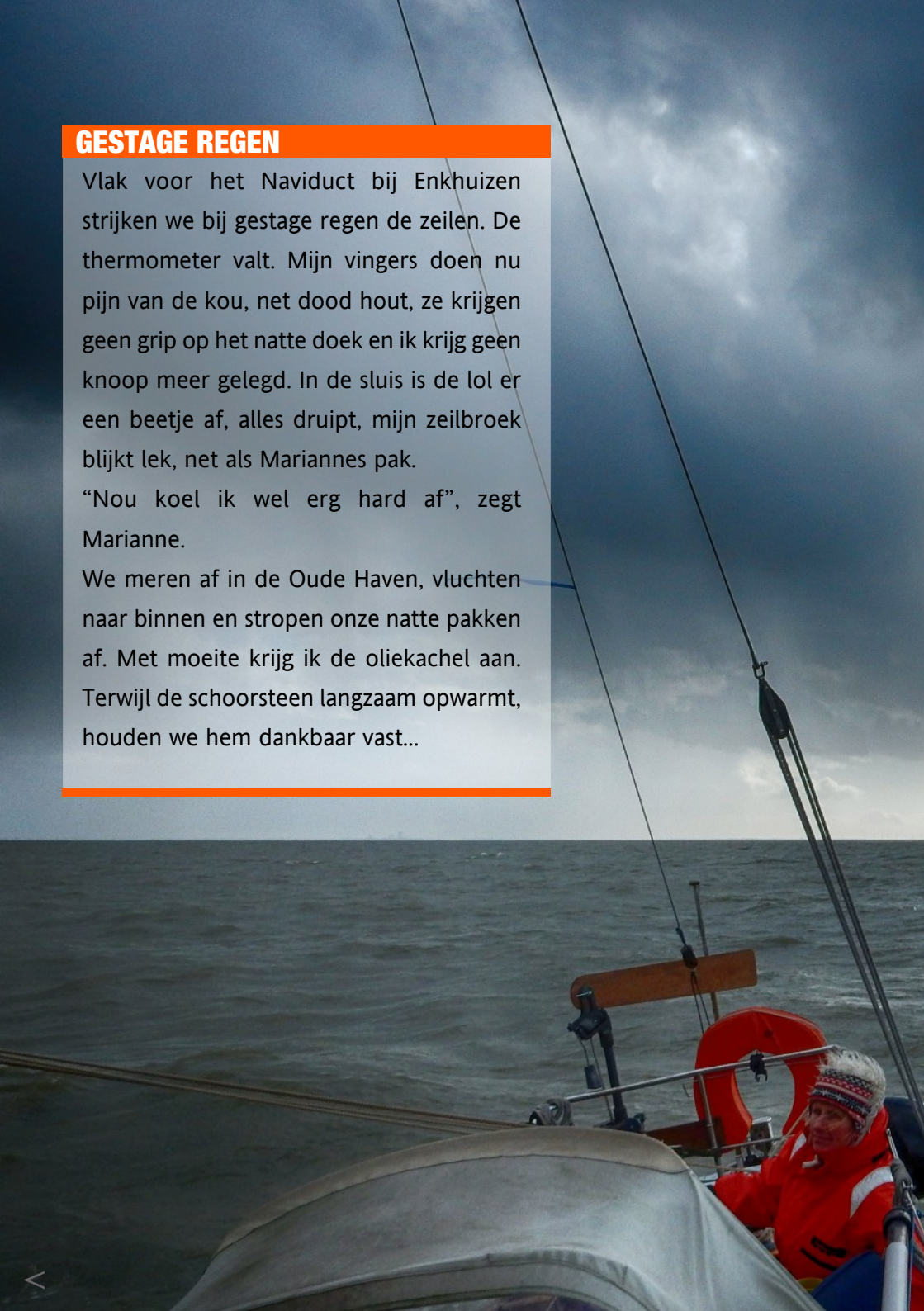


GESTAGE REGEN

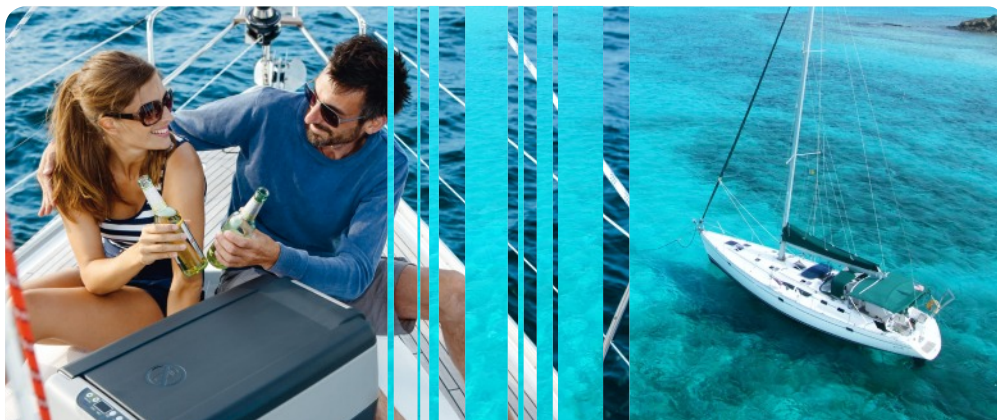
Vlak voor het Naviduct bij Enkhuizen strijken we bij gestage regen de zeilen. De thermometer valt. Mijn vingers doen nu pijn van de kou, net dood hout, ze krijgen geen grip op het natte doek en ik krijg geen knoop meer gelegd. In de sluis is de lol er een beetje af, alles druipt, mijn zeilbroek blijkt lek, net als Mariannes pak.

“Nou koel ik wel erg hard af”, zegt Marianne.

We meren af in de Oude Haven, vluchten naar binnen en stropen onze natte pakken af. Met moeite krijg ik de olieachel aan. Terwijl de schoorsteen langzaam opwarmt, houden we hem dankbaar vast...







Optimaal genieten van comfort aan boord!

- Lucht- & waterverwarmers
- Elektrische schuifdaken
- Airconditioningsystemen
- Raam- & luikblindingen
- Koel- & vriesapparatuur
- Boilers

Webasto
Feel the Drive

www.webasto-marine.nl

OPEN DAG 23 APRIL 2016
10:00 - 16:00 UUR

INTRODUCTIE EN DOOP VAN DE NIEUWE

BESTEVAER 45ST PURE



KM YACHTBUILDERS



Lezing KM Yachtbuilders en Dykstra Naval Architects over de **Bestevaer 45ST PURE**.
18 jachten & casco's van 39 tot 56 voet | nautische en lifestyle fair.
KM Yachtbuilders | De Stienplaat 7 | MAKKUM | www.kmy.nl | +31(0)515 233 000

**vetus**

WWW.VETUS.COM

**ALLES VOOR
UW BOOT****BEKIJK HET AANBOD
OP WWW.VETUS.COM****CREATORS OF****BOAT SYSTEMS***Zojuist verschenen:*

Het WEER in KAART

Zilt weerman Henk Huizinga, bekend van zijn Weekend-weerbericht, heeft een nieuw up-to-date en toegankelijk handboek geschreven. Bestemd voor alle zeilers die geïnteresseerd zijn in het weer. Henk Huizinga weet als geen ander complexe materie te vertalen naar begrijpelijke informatie waar iedereen mee uit de voeten kan.

Het weer in kaart is zowel voor de beginnende zeiler die het prettig vindt om te weten wat het weer zal brengen, de meerdaagse toerzeiler die zijn trip wil plannen, tot de doorgewinterde wedstrijdzeiler die er alles uit wil halen.



‘Wees je eigen weerman. Het algemene weerbericht is als een overall, ik bied een maatpak.’



HOLLANDIA

€ 24,95 | gebonden | ISBN 9789064106132

AVONTUURLIJKE AANSCHAF VAN EEN KLASSIEKER

TURKISH DELIGHT

De aanschaf van een gebruikte boot in het buitenland gaat lang niet altijd zonder slag of stoot. Dat ondervond ook Rob Dillmann nadat hij de klassieker van zijn dromen in Turkije had gevonden...



“Moet je nou eens kijken!” De stem van mijn broer Bart klinkt zowel verrast als verontrust. Hij wijst in een kajuitkast die hij zojuist heeft geopend. Ik loop er op af en werp een blik naar binnen. Daar, in het half duister, ontwaar ik een dubbelloops jachtgeweer en een gevulde patronenriem...

We kijken elkaar verbijsterd aan. Onze zoektocht in het schip gaat verder. “Hier!” hoor ik even later en Bart houdt een Browning pistool omhoog. Die gaat vergezeld met vier dozen kogels. Het geeft een beklemmend gevoel. Wij hebben net een gebruikt schip gekocht, inclusief inventaris, dus technisch gezien ben ik nu eigenaar van dit wapenarsenaal. Zonder vergunning. In Turkije. De stoere verhalen van de vorige eigenaar over zijn watersportbedrijf en de bijhorende problemen met het betalen van beschermgeld en rivaliserende bendes, komen ineens heel dichtbij...

Later die middag hebben we werkoverleg met de werfbaas over werkzaamheden aan de boot. Langs mijn neus vraag ik hem hoe het zit met vergunningen voor jachtgeweren in Turkije, aangezien we er eentje aan boord hebben. De werfbaas belooft te informeren hoe het zit. Ik geef aan dat ik er hoe dan ook vanaf wil...



Die avond zitten we toch wat minder ontspannen te eten in het aanvankelijk zo idyllisch ogende havenrestaurant. Wat te doen? De spullen houden? Ergens in een verlaten baai droppen? Naar de politie gaan? Dan gaat mijn telefoon. Het blijkt de vorige eigenaar die door de werfbaas is getipt. Hij zal nog even langskomen, om wat ‘persoonlijke eigendommen’ op te halen. En zo sta ik ’s avonds laat met een tas op het werfterrein. Uit de schemering duikt de vorige eigenaar op en ik overhandig hem opgelucht de tas met inhoud...

Ons avontuur in Turkije begint eigenlijk al eerder, in Lymington aan de Engelse zuidkust. Daar zien we een prachtige S&S 48, te koop, maar riant boven ons budget. Toch gaat er iets kriebelen. We hebben een aantal zomers matig weer gehad, dus wanneer we in het najaar een vergelijkbare S&S 45 (denk aan de eerste generatie Swan’s) te koop zien staan in Turkije, tellen we 1 en 1 op. Op de foto’s ziet het schip er goed uit. Omdat het al een tijd te koop staat, kan de prijs gunstig uitpakken. We plannen een kort bezoek aan Finike, aan de Turkse Riviera.

Het schip blijkt al sinds 2005 na een complete refit op de kant te staan. De Duitse eigenaar, die in Turkije een zeilmakerij had, is er sinds die tijd niet meer geweest. Dan begint het lastige stuk: beoordelen wat voor vlees je in de kuip hebt...

Het dek zit onder het kenmerkende gele woestijnstof. Van binnen is het een compleet gerenoveerd en droog schip; het lijkt alsof de eigenaren zojuist van boord zijn gegaan. Tjokvol reserveonderdelen. De bouwkwaliteit vind ik in ieder geval beter dan die van onze eigen Nicholson. En groot voordeel: veel meer accommodatie en een fatsoenlijke kombuis, Duits compleet

uitgerust. Na uitgebreide beraadslagingen op een fijn terras met uitzicht op de Middellandse Zee concluderen we dat we het wel aandurven om een scherp bod uit te brengen.



foto:© Rob Dillman

Wat kopen we? Het gaat om een Benello 44 (eigenlijk krap 45 voet), gebouwd in 1970 in Livorno, ontwerp 1930 van S&S. De belangrijkste tekeningen weten we via het Mystic Seaport Museum in Amerika te bemachtigen. Het schip is ontworpen als Two Tonner en is een zusterschip van de *Gem*. Een S-spant met vinkiel en een roer met scheg. Het schip is sandwich gebouwd met Airexschuim, met behoorlijk wat stevige schotten en stringers. De motor is een Perkins 4.108, een oude bekende.

Later lukt het via internet om uiteindelijk de koop rond te maken, waarbij ik de openstaande havengelden gemakshalve maar van de koopprijs aftrek. Bart en ik vertrekken opnieuw naar Finike, om de koop af te ronden en alle formaliteiten met de jachthaven en de Turkse douane te regelen. Bij het havenkantoor van Setur Marinas, een grote keten in Turkije, voldoe ik

de havengelden. Dan heb je meteen een streepje voor, want men was al bang het geld kwijt te zijn. Daarnaast volgt het proces om de oude eigenaar los te weken van zijn schip. Eigenlijk wil hij het niet kwijt. Zijn verhaal is somber, al z'n dromen op de klippen gelopen. We laten extra bier aanrukken om deze sentimental journey te begeleiden.

Als we daarna in de middag voor het eerst eens grondig door het schip gaan, doen we de eerder beschreven wapenvondsten. De volgende dag kijken we weer wat zonniger naar het perspectief om te zeilen op de Middellandse Zee. Maar eerst moest de boot vaarklaar gemaakt worden. We maken met de werf goede afspraken over de werkzaamheden en de prijs daarvan. Wanneer we eind mei terug zullen komen, moet alles klaar zijn voor de tewaterlating.

Het loopt anders. Bij ons volgende bezoek blijkt er niet veel te zijn gedaan. Men begint pas goed als we er met onze neus bovenop staan. Na twee dagen kan de boot te water. Stap voor stap vindt alles zijn plaats en gaat alles functioneren. Langzamerhand verandert Mania (zo heette ze) in Noordster (zo heet ze nu). De eerste echte zeilweken hebben we in juni. Niet nadat we eerst nog dagen stevig klussen. Het schoonmaken van de kajuit was er nog niet van gekomen en bij inspectie van het vooronder blijkt de vuilwatertank doorgeroest. Dus die wordt gedemonteerd en door de RVS artiest van de werf laten we een nieuwe maken, nu van het goede RVS (iets om op te letten in Turkije, want het prijsverschil is groot, en de zoute Middellandse Zee maakt korte metten met alles wat kan roesten). Ook de gasinstallatie moet vernieuwd: nieuwe slangen, spanningsregelaar

en fittingen. Die niet passen. En ook niet te krijgen zijn in de scheepswinkel. Voor gas zijn er aparte winkels. Maar waar? Na een uurtje zoeken, kom je dan bij de oom van een neef, die de onderdelen meeneemt, jou afzet op de haven, en die twee uur later met drie man sterk weer verschijnt. Maar de spanningsregelaar heeft nog nooit zo goed gezeten. Dat valt wel op in Turkije: voor iedere klus een aparte vakman en een aparte winkel. Het individuele vakmanschap is evenwel goed.



foto:© Rob Dillman

En dan beginnen onze eerste tien dagen varen vanuit Finike. Naar het westen, ongeveer 15 mijl, de Kekova roads, een prachtige zee-engte, met een fabelachtige ankerbaai en genoeg restaurants aan de oever. Met prachtige nachten met volle maan en 's ochtends zwemmen. Ik heb in één seizoen varen in Turkije meer gezwommen dan in 35 jaar varen in noordelijke wateren. En de boot: vaart prima...



FINISH VOLVO OCEAN RACE 2018 IN SCHEVENINGEN

Scheveningen is in juni 2018 de finishplaats van de Volvo Ocean Race 2017-18. De deelnemersvloot zet vanuit het Zweedse Gotenburg voor de slotetappe koers naar de Nederlandse havenplaats. Daar vindt een meerdaags evenement plaats en met inport race als afsluiter. De 65-voets jachten uit de vorige race worden hergebruikt, na een totale refit. Mogelijk worden er twee nieuwe gebouwd, volgens Tom Toubert, chieft operating officer. Toubert is inmiddels afgezwaaid bij de VOR en hij wil zich richten op het managen van een jong, kansrijk team. Ook het Sailing Holland syndicaat met Bouwe Bekking probeert weer aan de start te verschijnen. Bekking heeft als ultiem doel de race na zeven deelnames eindelijk op zijn naam te schrijven. De projecten hangen af van voldoende sponsorgeld. www.volvooceanrace.com

AANGEPASTE ROUTE JUBILEUM RONDE OM NOORD HOLLAND



Op 17 juni start de 20ste editie van de YSY Ronde om Noord-Holland. Door de renovatie van de sluizen bij Kornwerderzand is besloten om de Ronde via den Oever te varen. Rijkswaterstaat heeft medewerking toegezegd aan de sluispassage. Na het succes van vorig jaar varen de wedstrijdklassen ook nu weer een extra ronde op het Markermeer en voert de route langs Medemblik. Voor de two-handed klasse is er goed nieuws, in overleg met de Noordzeeclub is besloten om regel OSR 6.01.1 uit te sluiten, waardoor het niet nodig is dat een van de bemanningsleden het veiligheidscertificaat op zak heeft.

rnh.ysy.nl

ADVERTENTIE



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

WWW.VANVLIETZEILEN.NL

Complete tuigages

- Vervanging en reparatie
- Nieuwbouw, calculatie en advies
- Standaard en custom built masten
- Levering mast onderdelen
- Custom RVS en aluminium werken
- Verstaging en rolreelsystemen
- 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

REGATTA CENTER MEDEMBLIK

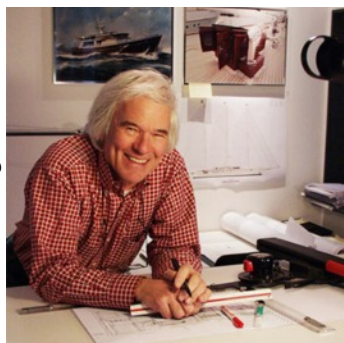
Het International Sailing Center Medemblik (ISCM) is met ingang van 1 april integraal onderdeel van de jachthaven Regatta Center Medemblik. De gehele haven, het havengebouw en het jachthaventerrein komen



daarmee in beheer bij één partij en dat werkt efficiënter. Tot dusver deed het Watersportverbond het beheer en de exploitatie van het wedstrijdcentrum. Marcel Hanenberg is de nieuwe manager. Regatta Center Medemblik is onderdeel van De Jachthavengroep, waartoe ook behoren de zusterhavens Amsterdam Marina, Rotterdam Marina, Marina Stellendam en Marina Schokkerstrand. www.regattacenter.com

ONTWERPER PIETER BEELDSNIJDER OVERLEDEN

Foto © PB Design



Op 21 maart overleed de bekende jachtarchitect Pieter Beeldsnijder uit Edam. Beeldsnijder zat zo'n halve eeuw in het vak. Hij startte ooit bij de De Vries Lentsch-werf in Amsterdam en begon later voor zichzelf onder de naam PB Design. In totaal werkte hij aan zo'n 2500 projecten. Hij had een kenmerkende signatuur, die te omschrijven valt als: 'klasse,

stijl en elegantie'. Hij werkte veel aan superjachten, zoals de *Athena*, *Gliss* en *Hyperion*, maar kreeg in de jaren negentig grote bekendheid door de Van Wijk sloep. Beeldsnijder werd 78 jaar.

OPBOUW NAAR CHALLENGE CUP

Veel zeilers gebruikten de afgelopen 17 jaar de **Challenge Cup** als opstap naar het varen van langeafstandswedstrijden. De 100 mijl lange oversteek van IJmuiden naar Lowestoft, en weer terug, is een mooie trip om grenzen te verleggen. Organisator Jacqueline Terpstra introduceert twee nieuwe evenementen als aanloop naar de Challenge Cup en hoopt daarmee meer zeilers enthousiast te maken.



De **Pre-Challenge Nights** moet zeilers over de streep trekken om eens een nacht door te zeilen. Deze nachtelijke tocht start op 13 mei in Medemblik, op 20 mei in Monnickendam en op 27 mei in Urk en eindigt met een gezamenlijk ontbijt. De **Champagne Kreeft en Oester Race** brengt de deelnemers op 22-25 juni van Scheveningen naar Blankenberge, met een nachtelijke start en culinaire beloning na de finish.

Zo ontstaat een logische opbouw naar de Challenge Cup, die van 7 tot 10 september plaatsvindt. Deelnemen kan per evenement, zowel voor gemeten als ongemeten boten. Schrijf je in op www.challengecup.nl

BTW VRIJSTELLING WATERSPORTVERENIGINGEN ONDER VUUR

Verenigingsjachthavens zonder personeel in dienst, zijn tot op heden vrijgesteld van BTW voor de verhuur van ligplaatsen, terwijl booteigenaren in commerciële jachthavens 21% BTW moeten betalen. Die vrijstelling is niet in lijn met de EU Richtlijn, zo oordeelde Europese Hof van Justitie op 25 februari. De Europese Commissie maakte al sinds 2009 bezwaar tegen de Nederlandse regeling. Klachten van Nederlandse commerciële jachthavens vormden de aanleiding.



Geert Dijks, directeur van de brancheorganisatie HISWA Vereniging: “De uitspraak geeft een gelijk spelveld in de markt van jachthavens. De prijsverschillen tussen verenigingshavens en commerciële havens waren in 2015 40 procent. Dit komt door de fiscale voordelen en vrijstellingen die voor wat betreft de BTW niet legaal zijn volgens de hoogste Europese rechter.” Maurice Leeser, directeur Watersportverbond: “De uitspraak baart het Watersportverbond grote zorgen, omdat watersportverenigingen mogelijk (deels) BTW-plichtig worden voor de ligplaatsverhuur aan recreatieve leden. Watersportverenigingen krijgen dan te maken met extra kosten en administratieve verplichtingen en dat kan effect hebben op de contributie. De BTW vrijstelling voor sportverenigingen is in het leven geroepen om sport (financieel) toegankelijk te maken en te houden voor brede lagen van de bevolking. Dit streven wordt nu geweld aan gedaan. De watersport wordt daardoor minder toegankelijk.”



VAN UDEN RECO

Marina Stellendam is op 23 en 24 april voor de twaalfde keer het epicentrum van de Van Uden Reco Stellendam Regatta. Nieuw is dat de J/111 als eenheidsklasse zeilt en ook is er een aparte Doublehanded klasse. Onveranderd blijft het beproefde wedstrijdconcept. www.vanudenreco.nl

TRAILERSAILERDAG

Wie als de wiedeweerga reageert, kan nog meedoen aan de Trailersailerdag van de Toerzeilers. Deze is op zaterdag 2 april en is in Stompwijk. Na een lezing in Het Blesse Paard, volgt een bezoek aan de Kolibri-werf. Meld je nú aan bij Otto Schouten (062263 0468) of Robert Nipshagen (062155 4560).







EUROPESE TITELS

Winnen in een internationaal veld van 90 boten is een prestatie van formaat. Helemaal in de Finn, de olympische werkboot. Het lukte Pieter-Jan Postma begin maart in Barcelona. Daar won de Friese veteraan het Europese kampioenschap, met een puntentotaal van 38. Het is de eerste grote titel voor Postma, die eerder tweemaal zilver pakte op wereldkampioenschappen en in 2012 vierde werd op de Spelen. Het kampioenschap is een opsteker in de aanloop naar Rio.

Ook Marit Bouwmeester won een Europees Kampioenschap, uiteraard in Laser Radial, dat bij Gran Canaria werd verzeild. Met een vierde plek in de laatste race stelde Marit de Europese titel veilig. Het resultaat van vechtlust.



WEER IN KAART

Meteoroloog Henk Huizinga van Nimos verzorgt al tien jaar onafgebroken het Zilt Weekend weerbericht. Op de afgelopen Hiswa werd zijn boek 'Het weer in kaart' (zie ook *Zilt 119*) gepresenteerd. Henk (links) kreeg het eerste exemplaar uit handen van Hollandia uitgever Casper Schaaf.

www.hetweerinkaart.nl

BOOT EN PRODUCT VAN HET JAAR



Op de openingsdag van de Hiswa is de Hanse 315 van West Yachting verkozen tot Zeilboot van het Jaar. Juryvoorzitter De Jager: "Een zeilboot met een goede afwerking, een ruime kuip, veel comfort en bovendien

een verrassend goed onder zeil. De Volans Coastal werd Product van het Jaar. Het is een skiff geschikt voor open water en zelfs kustwateren.

www.westyachting.nl - www.volansrowing.com

WEDSTRIJDZEILERS WILLEN EIGEN ZEILBOND

De wedstrijdzeilerij is beter af met een eigen nationale zeilbond. Dat vindt althans een aantal verontruste zeilers en het Nationaal Platform Jeugdzeilen. Ze zijn een werkgroep gestart. Het Watersportverbond is naar hun mening te breed bezig met verscheidene disciplines. De zeiler is zelf geen gesprekspartner van het Watersportverbond, zo luidt een ander kritiekpunt, door de structuur met aangesloten verenigingen.



“Het Watersportverbond juicht alle initiatieven toe die de zeilsport, zowel voor recreatieve zeilers als voor fanatieke wedstrijdzeilers, sterker kunnen maken”, reageert bondsdirecteur Leeseur. “we staan altijd open voor gesprekken.” Het Watersportverbond blijft zich volgens hem focussen op programma’s en producten die de (wedstrijd)zeilsport op een hoger plan brengen. Ook benadrukt hij dat het credo ‘samen sterk’ meer oplevert dan versnippering.

www.npjeugdwedstrijdzeilen.nl – www.watersportverbond.nl



70 JAAR HT RACE

De Harlingen-Terschelling Race, kortweg HT Race, bestaat dit jaar 70 jaar. De wedstrijd, georganiseerd door de Harlinger Watersportvereniging, is op 2 en 3 juni en het startveld zal een 150 schepen tellen. Die variëren van kleine wedstrijdjachten tot ronde en platbodems. De deelnemers vormen een gemêleerd gezelschap van ervaren wedstrijdzeilers en toerzeilers die een keer een wedstrijd zeilen. De 70^e aflevering krijgt uiteraard een feestelijke omlijsting. www.htrace.nl

SPOOKJACHT

'Truth is stranger than fiction' zong Mick Jagger al in het Stones-nummer *Too much blood*. Het geldt zeker voor de vondst van het spookjacht *Sayo* in de Stille Oceaan.

foto:© LMAX Exchange/Clipper Race RtWR



De bemanning van de *LMAX Exchange*, bezig aan de Clipper Race rond de wereld, stuitte 31 januari op het ontmastte schip, ongeveer 650 mijl van Filipijnen. Een van de bemanningsleden nam, gewapend met een actiecamera, poolshoogte. Zijn filmpje is beklemmend. Wij weten inmiddels wat hij aantrof: het gemummificeerde lichaam van de schipper, zittend achter de kaartentafel. De LMAX-bemanning informeerde de Amerikaanse kustwacht en de wedstrijdleiding. Na overleg vervolgden zij hun weg. Pas eind februari vonden Filipijnse vissers het jacht opnieuw. Naar verluidt gaat het om een al langer vermiste, Duitse zeiler, die vermoedelijk aan hartfalen is overleden.



foto's: © Valentijn van Duijvendijk – Sailing.today

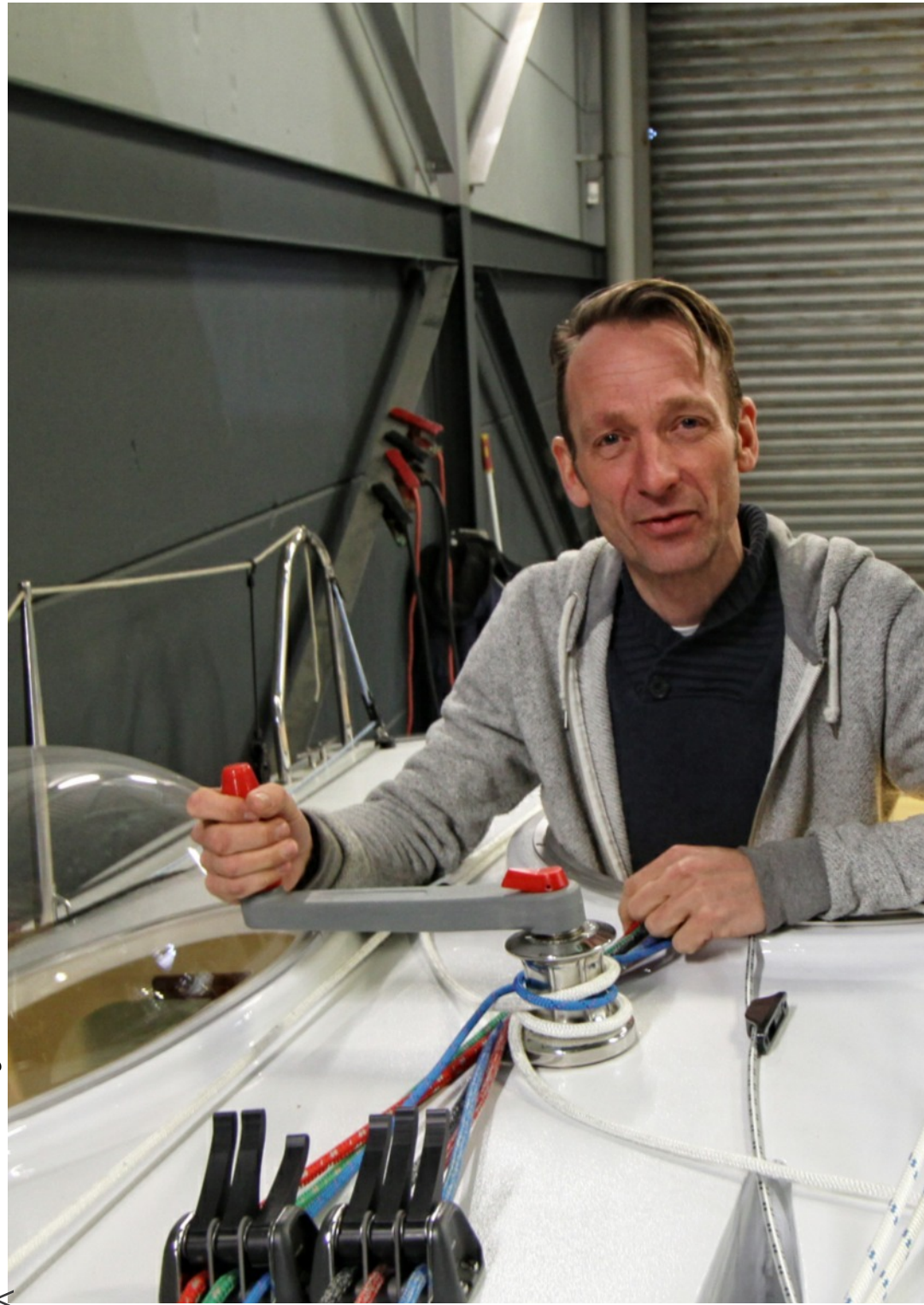
FRISSE EASTER REGATTA

Bikkels zijn het, de deelnemers aan de Magic Marine Easter Regatta. Een internationaal Optimisten evenement dat al sinds de jaren tachtig bij WSV Braassemermeer wordt gehouden tijdens de Paasdagen. Editie 2016 was fris en het waaide flink, maar dat weerhield de 233 starters er niet van om stevig te strijden. Teun in der Mauer (foto) won met 24 punten de felbegeerde trofee, een immens paasei.



Nieuw was het uitslagensysteem van Sailing.today. Een module die uitslagen van verschillende scoringssoftware inleest en vervolgens presenteert op grote schermen in het clubhuis, het web, mobiele pagina's, Facebook en via email. Met een widget kunnen deelnemers de uitslagen (top-10) in de eigen website plaatsen.

www.easter-regatta.nl



'EEN KWESTIE VAN GEWOON BEGINNEN'

Niels Helleman bouwt minicruiser

*Het blijkt telkens weer: loodsen her en der in
het land herbergen verrassende zeilgeheimen.*

*Zo troffen we ditmaal in de hal van de
Zaanhaven-werf een fraai voorbeeld van een
zelfbouwproject. Een compleet kajuitjacht van
nog geen 5 meter lengte, voorzien van hefkiel.*

Bijna af, dit voorjaar zal de boot varen...



Niels Helleman (1967) startte zijn zeilcarrière nu eens níet in de Optimist. Hij zeilde wel eens met zijn vader mee, maar voer aanvankelijk met een motorbootje rond. Wel bouwde hij veel modelbootjes. Het zeilen werd pas serieus toen hij een Midget 20 kocht. Daarna kwam er een stalen S-spant, waarmee Niels een rondje Scandinavië voer.

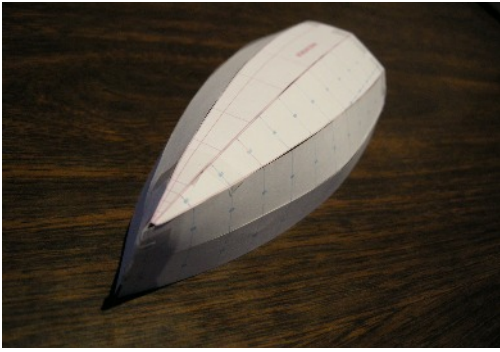
De volgende stap was een Victoire 34. “Heerlijke boot, niks mis mee. Behalve als je alleen zeilend moet opkruisen in het Krabbersgat, met die genua buitenom... Dan wordt het een beetje teveel van het goede.”

BOUWTEKENINGEN BESTELD

Na de Singlehanded van 2011 wist Niels het zeker: In plaats van de bijna automatische drang naar groter, wilde hij iets kleiner, iets handzamers. Niels stuitte op sites van microcruisers. Die van de Zweed Sven Yrvind (www.yrvind.com) wekte in het bijzonder zijn interesse voor de kleine zeegaande kajuitjachtjes.

Zo kon het dus ook...

Niels: “Eind 2011 heb ik de bouwtekeningen besteld van een 14 voets ontwerp van de Franse jachtarchitect Eric Henseval, de Souriceau, wat ‘kleine muis’ betekent. Het leek mij een handzaam scheepje om de Singlehanded mee te zeilen. De afmetingen zijn 4.75 x 2.20 meter met een variabele diepgang, dankzij een hefkiel, en twee roeren. Geschikt voor droogvallen en onzinkbaar. Het bouw materiaal is hout/epoxy. Van binnen uit te besturen, wat prettig is in ons klimaat, met uitzicht vanuit twee perspex koepels. Kan ik mooi Vliegende Hollander spelen... Als voorbereiding op het grote werk heb ik papieren huiduitslagen in elkaar gezet en het bleek te kloppen.”



foto's:© Niels Helleman



BINNENSHUIS FABRICEREN

Hoe kom je tot die stap om daadwerkelijk iets te gaan bouwen?

Niels: "Zelfbouwen is vooral een kwestie van gewoon beginnen...

Ik houd van bouwen en heb veel boten opgeknapt. Dit bootje bouwde ik mooi vanaf de basis op. Ik ben eraan begonnen in samenspraak met mijn toenmalige vrouw; 'Doe het maar', zei ze."

Nadat hij de bouwtekeningen had, vergaarde Niels de nodige bouwmaterialen en begon thuis voorbereidende werkzaamheden.

"Spanten zagen, roeren, kiel; eigenlijk alles wat je binnenshuis kunt fabriceren. De romp heb ik gebouwd bij Bart Jan Bats, wat drie maanden in beslag nam.

Alleen al het spantenraam uitzetten en uitmeten, kostte mij zeker drie dagen. Je kunt de boot op twee manieren bouwen: door een spantengeraamte te maken, zoals ik gedaan heb. Of je kunt eerst een mal maken, de boel omdraaien, het hulpframe eruit halen en dan de spanten erin zetten. Ik heb het op dezelfde manier gebouwd als mijn modelbouwboten; alleen op een andere schaal."

BEHAPBAAR

Niet om het een of ander, maar is 4.75 meter lengte niet wat extreem? Niels: "Dat vind ik wel meevallen. Op de Midget heb ik mij altijd veilig gevoeld. Een soort geborgenheid. Behapbaar, niet te zwaar, alles met de hand te doen. Dat heeft dit schip ook. Dat je binnen kunt sturen is een pre, want ik wil wel graag droog zitten. Op de tweede helmstok binnen zit de stuurautomaat. Verder zijn er niet veel ontwerpen in deze maat die ook kunnen droogvallen." De hefkiel bleek overigens wel een struikelblok. Nadat Niels keurig de kielkast in polyester had gefabriceerd, bleek die bij het uitharden iets gekrompen, waardoor de boel net niet meer paste.

Gevalletje ‘trial and error’, dat je als zelfbouwer moet kunnen incasseren. Grijnzend zegt Niels: “Met de kennis van nu zou ik als startende bouwer niet meer beginnen met dit ontwerp...” Ontwerper Erik Hensenveld geeft trouwens goede adviezen en zijn bouwtekeningen zijn prima gespecificeerd.”

BOUWRITME

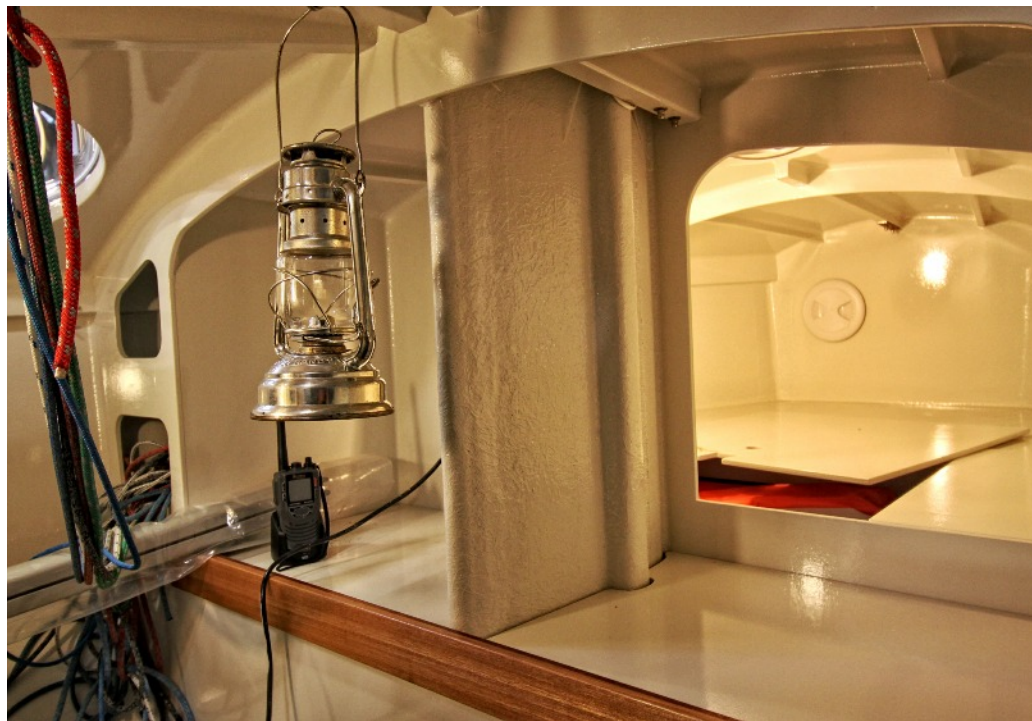
Nadat de romp klaar was verhuisde Niels zijn project naar de Zaanhaven, waar hij in een hoekje van de loods verder kon bouwen. ’s Winters bouwen, zomers zeilen met z’n andere boot, dat was het ritme.

“Zelfbouwen en klussen is ook gezellig”, mijmert Niels, “vroeger met mijn vader al: boterhammetjes mee, schuren, klussen, kletsen over bootjes. Het is ‘socialigheid’. Zeilen doe ik vooral in m’n eentje.”

Het schilderen bleek evenwel een tegenvaller, ondanks dat hij toch wekelijks met de kwast/roller in de hand staat. Eerst was er gedoe met de grondverf, daarna koos hij een grijze een-componenten verf die wel heel erg langzaam droogde en dus veel stof ving.

Uiteindelijk kwam het goed en in de staat waarin wij de boot aantreffen wijst niets meer op het geploeter dat aan de strakke lak vooraf ging.

Het schip heeft iets weg van een Minitransatter in pocketformaat en het zijn de twee koepels die het eigenzinnige uiterlijk accentueren. Niels vond ze bij een leverancier van etalagematerialen. “Als ik buitengaats ga varen, wil ik ze nog wel versterken.” Het interieur is meer dan Spartaans: onder de kuip zijn twee pijpkooien; de roef wordt gedomineerd door de kielkast, binnenhelmstok en stuurautomaat. Je komt trouwens van bovenaf binnen door een mangat, als was het een tank. Voorin is de zeilberging. Een pluspunt: onderdeks is het schip lekker licht. “Thuis heb je toch ook geen mahonie tegen de muur”, onderstreept Niels zijn voorkeur.



SPELEVAREN

Hij is inmiddels al bezig met het monteren van het beslag. Zijn keuze viel op Harken; “The Full Monty”, zoals Niels het formuleert, “het staat ook op de bouwtekeningen. Ik wilde een simpel en schoon dekplan en kan nu vanuit de kuip, en staand in het toegangsluik trimmen.”

De zeilgarderobe bestaat uit een 12 m² grootzeil, een fok van 5 m² en een op de boegspriet gevoerde gennaker van 18 m². Niels: “Die kun je straks tussen de losse broek van het grootzeil naar binnen trekken. Dat wordt weer leuk varen!”

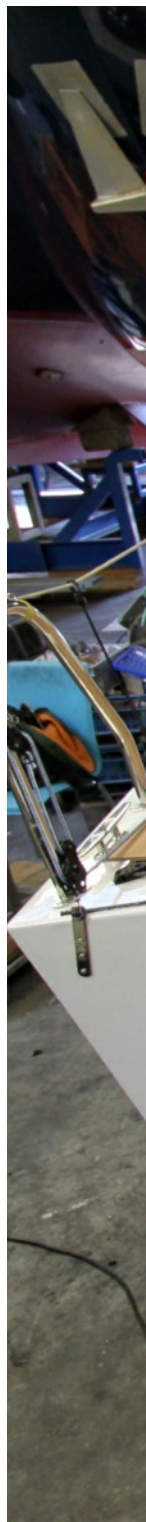
Daarover gesproken: wat zijn de plannen? Niels: “Eerst maar eens wat spelevaren om de boot beter te leren kennen. Ik heb me ingeschreven voor de Singlehanded in het najaar, dus daaraan ga ik met deze boot meedoen.” Dan, schouderophalend: “En ja, ik heb vrienden op Grenada, dus dat zou ooit een doel kunnen zijn...”



nielshelleman.blogspot.nl

FEITEN EN CIJFERS SOURICEAU 4.75

LOA	5.00 m
LWL	4.75 m
Breedte	2.20 m
Diepgang	0.57/1.35 m
Waterverpl.	530 kg
Ballast kiel	120 kg
Zeiloppervlak	17 m ²
Gennaker	18 m ²





Y-TOREN RACE

DURGERDAM

7 EN 8 MEI 2016



WWW.YTORENACE.NL



Vaar op zeker

KUIPER VERZEKERINGEN

Verzekeringen en financieringen

**Redder. Altijd. Vrijwillig.
En onder alle omstandigheden!**



Word donateur!

KNRM

Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij

www.knrm.nl

BOMARINE

innovative sailing solutions



**variabele speed
is altijd goed!**

AUTOPROP

download de brochure



**Al uw bestaande
lieren
elektrisch**
met één oplaadbare
WinchRite ©
elektrische lierhendel

www.winchrite.nl

ZEEZEILTRAINING 2016

15 JAAR
2001-2016

Lange afstand trainingen
naar Engeland
maximaal 4 personen

OCEAN PEOPLE

KiwipropTM

Een innovatieve propellor
voor zeiljachten

**KLIK VOOR
INFORMATIE**

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



CS.RIGGING

WWW.CS-RIGGING.COM | [WEBSHOP](#) | [TUIGERIJ](#)

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



ZEILBOOTPROPELLER.NL



clouds

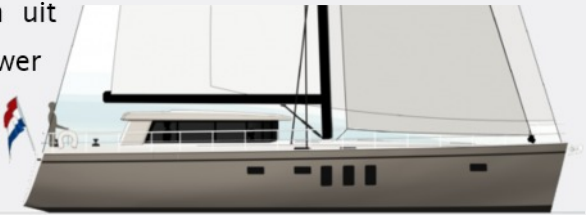
RVS klap schroeven en
vaanstand propellers

Clouds international B.V.

0348-551644 mail@clouds.nl

NOORDKAPER WERF ONTWIKKELT ENK-SAIL 50

Gebroeders van Enkhuizen uit Makkum, bekend als bouwer van de stoere stalen Noordkaper, vindt het tijd voor een nieuwe stap. De



werf vroeg Sea Level Design een modernere versie in aluminium te ontwikkelen, met behoud van het geliefde pilothouse en de centreboard kiel van de Noordkaper. De Enk-Sail 50 is de eerste van een lijn die zal worden doorontwikkeld met modellen van 45 tot 70 voet. Bijzonder is de midscheeps geplaatste eigenaarshut met grote ramen in de romp. De kombuis bevindt zich in het dekhuis. De Makkumer werf hoopt op korte termijn te kunnen beginnen met de bouw van de eerste Enk-Sail. www.gebrvanenkhuizen.nl

LAAT JE ZEILEN

Sailing Fiducia is een initiatief van Inge en Theo Brockhus. Zij maken al ruim 20 jaar zeiltochten op de Middellandse Zee en kregen regelmatig de vraag om zeiltochten te organiseren waaraan ook niet-zeilfanaten

deel kunnen nemen. Nu organiseren zij zeilvakanties voor een breder publiek, waarbij je zelf een boot huurt en je laat zeilen door Inge en Theo. Desgewenst bemiddelen ze ook bij de huur van een boot en het boeken van tickets en transfers.

www.sailingfiducia.eu



VERKOOPSITE TUIGAGE EN BESLAG

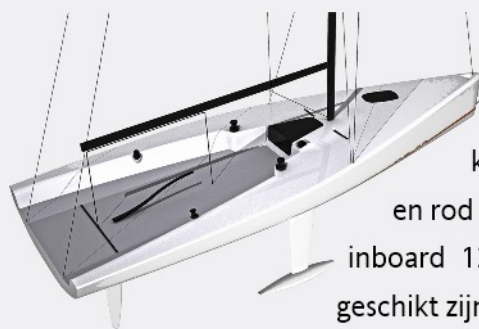


‘Upffront.com moet de Amazon.com worden voor zeilsystemen.’ Deze ambitieuze stelling poneren Peter Kohlhoff en Phil Anniss uit het Duitse Altenholz. Ze lanceerden een website voor de directe verkoop aan particulieren van staand en lopend want, blokken en dekbeslag.

Upffront specialiseert zich naar eigen zeggen in moderne kwaliteitsproducten die tegen scherpe prijzen worden aangeboden. Het zijn merkproducten inclusief garantie en ondersteuning, die wereldwijd worden verzonden. www.upffront.com

X-TREME 32

De X-Treme serie van G-Force Yachts bestaat uit pure racers. En ook bij de nieuwe 32 voeter die nu op stapel staat zijn geen concessie gedaan. De X-Treme 32 is een offshore racer van ontwerpbureau Reichel/Pugh, die

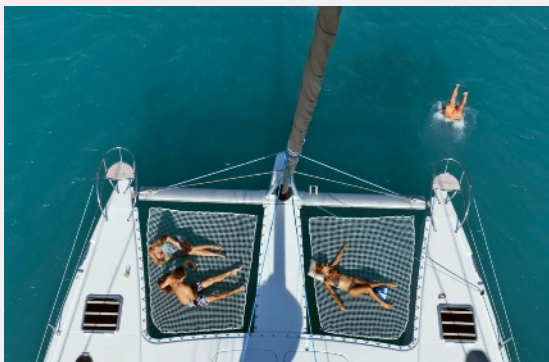


optimaal moet presteren in de IRC en ORC. De boot wordt in vinylester gebouwd met een Gurit kern. De mast en giek zijn van carbon en rod rigging is standaard. De motor is een inboard 12 pk Vetus. Hiermee zal de boot geschikt zijn voor races voor langere afstanden.

Jeroen Wats: “Het is meer een kleine X-Treme 37 dan een grote X-Treme 26.” www.g-forceyachts.com

NIEUW VERDIENMODEL VOOR JE BOOT

De oprichters van het webplatform Zeilreis.be hopen mee te liften op het succes van AirBnB en Uber, die online vraag en aanbod bij elkaar brengen. De nieuwe website www.zeilreis.be biedt booteigenaren de mogelijkheid om



zeilreizen aan boord van hun boot online aan te bieden, doorgaans met henzelf als schipper. Het plaatsen van zulke zeilreizen is gratis, pas als er boekingen tot stand komen wordt een commissiepercentage ingehouden. In deze fase is het aanbod nog beperkt maar het platform mikt op een snelle uitbreiding van het aantal boten en bestemmingen voor het komende zomerseizoen. www.zeilreis.be

OOG IN HET ZEIL



Niet elke bootbezitter heeft tijd om met regelmaat zijn boot in de haven te controleren. Daarvoor is nu een nieuwe service: MijnBootsman, die elke drie weken de boot bekijkt. Eventuele kleine mankementen worden direct verholpen.

Na controle ontvangt de bootbezitter via een app een beknopte rapportage met foto's. De service kost € 14,95 per maand voor een schip tot 45 voet. Abonnementen kunnen voor een heel jaar of voor een vaarseizoen worden afgesloten. MijnBootsman is een initiatief van Remco Immink. www.mijnbootsman.nl



NIEUWE KOLIBRI 6.5 OP STAPEL

Bij de bekende Kolibri-werf in Stompwijk staat een nieuw model op stapel, de 6.5. Een handzaam, trailerbaar kieljacht van 6,50 meter lengte. Een boot om mee te toeren, maar waarmee je ook een clubwedstrijd kunt zeilen. Geschikt voor plassen en open, zelfs zout, water. De spiegel is gesloten en bevat bergruimte en een bun voor een opklapbare buitenboordmotor. Omdat de kuipbanken bij het achterschip wat uit elkaar lopen, ontstaat een ruime 'werkvloer' in de kuip. Het interieur is doelmatig, met langsbanken, ruimte voor een kookpit en een chemisch toilet, en een voorpiek met dubbele kooi. Een mastpaal ontbreekt omdat een ingelamineerd spant de mast voldoende ondersteunt. Het grootzeil is uitgebouwd. De romp is uiteraard van 'plakhout'; de bouwwijze waar de Kolibri beroemd om is geworden. Wanneer de Kolibri 6.5 op de markt komt, is nog niet precies bekend, de prijs evenmin. Het eerste model komt deze zomer in de vaart en zal eerst door de werf zelf uitvoerig aan de tand worden gevoeld. www.kolibri-jachtbouw.nl

TENDABA

Als de *Sunshine* van Rita Mathijs en Fons Verpoorten voor anker gaat bij Tendaba, op de Gambia rivier, zet de havenmeester een gammeltje op het strand waar de zeilers een simpele maaltijd geserveerd krijgen met zicht op hun boot.



DRIEHOEKSVERHOUDING

Als Rita Mathijs en Fons Verpoorten 15 jaar geleden door een kennis in contact komen met zeilen, merken ze dat verborgen kinderdromen worden opgevist. Rita: “We besloten een zeilcursus te volgen en al snel daarna ontstonden plannen voor een grote reis. Na een flottielje vakantie op de Adriatische Zee werd de zoektocht naar een geschikte boot intensiever. In 2005 vonden we onze Jeanneau 38 *Sunshine*, bouwjaar 1987, en vanaf dat moment stond al onze vrije tijd in het teken van de boot en de reis. Het werd een ware driehoeksverhouding.”

ZONDER HAAST

In versneld tempo eigent vooral Fons zich de zeilkunst toe en in 2014 is het stel klaar voor vertrek uit België. Fons: “Als jonge zestigers hebben we het voordeel dat we ons niet aan een strakke planning hoeven te houden. Gelukkig, want we hebben, na oceaangeweld, meer tijd nodig om terug in de plooi te komen. Maar we mogen niet te veel treuzelen, anders geraken we de wereld niet rond.” Rita vult aan: “We vinden het ook belangrijk af en toe op vakantie terug naar België te gaan om onze kleinkinderen te verwennen. Daarom overwinterden we ons eerste seizoen in Portugal.





Dat we zonder haast zeilen is ideaal, want we kunnen zo op zoek naar rustige plaatsen waar de zeilers met een strakker plan aan voorbij varen. Ongerepte natuur en stilte kan ons erg bekoren. Verder genieten we intens van bezoek van vrienden of familie en van de contacten met zeilers onderweg.”

GAMBIA

In 2015 zeilt de *Sunshine* via Madeira naar de Canarische Eilanden. Fons: “Daar liggen veel zeilers die zich klaar maken voor de oversteek, maar wij zeilen eerst een stukje oostwaarts om iets van Afrika te zien. Gambia blijkt een geweldig land, met bijzonder aardige bevolking. De natuur is indrukwekkend, we zien apen en prachtige vogels, maar de nijlpaarden, waarvoor we zo ver de rivier op varen, blijven uit het zicht. We vinden het wel lastig om al die armoede te zien bij de kinderen die zich steeds om ons heen verzamelen als we aan land gaan. Voor die lachende gezichten zou je graag iets doen, maar waar moet je beginnen?” Na een moeizame bevoorrading in Banjul, de hoofdstad van Gambia, zijn de Kaap Verdische eilanden de volgende stop. Rita: “Het is telkens een uitdaging om nieuwe havens en plaatsen te ontdekken, verwachtingen los te laten en je open te stellen voor het anders zijn.”

colofon

Zilt Magazine is een uitgave van
Zilt Media Producties in Amstelveen

REDACTIE

redactie@ziltmagazine.nl

ADVERTEREN

AcquiMedia
info@acquimedia.nl
0184 481040

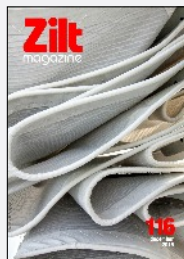
AUTEURSRECHT

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

bemannig

Zilt Magazine wordt gemaakt door:

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





abonneer je gratis