Zilt magazine

127
november
2016

foto:© Jean-Marie Liot/DPPI/Safran

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

it Soal
aquaresort

Bij Jachthaven it Soal is uw schip ook in de wintermaanden in goede handen!

- Botenlift met 40 ton kraancapaciteit
- Moderne transportmiddelen
- Stalling ook met staande mast
- 24/7 toezicht (bewaakt)
- Flexibel met kraanafspraken
- Geheel geasfalteerde stallingsterrein
- Ruime werkruimte rondom het schip
- Parkeren bij het schip
- Zeer beschutte stallingsplaatsen

- Unieke ligging aan het Jsselmeer
- Modern sanitair
- Ligplaatsen van 7 tot 16 meter
- Watersportwinkel
- Speeltuin
- 800 meter zandstrand
- Sinds 2005 Blauwe Vlag drager
- Sinds 2016 in bezit van Groene Wimpel
- Professioneel animatie team tijdens schoolvakanties
- Zeer beschut
- Parkeren nabij de boot
- Gezellig havenrestaurant
- Supermarkt op loopafstand
- Wifi
- Kite en surf mogelijkheden
- BBQ plaats

www.itsoal.com

>

DRIE KIELEN? 50

127
november 2016

Zilt

ALLEEN ROND DE WERELD 32

REKENEN OP HET WAD 60

SAMEN SOLO 12

PIRATENSTRAAT 82

EN VERDER...

6 Bureaublad

58 ZeilAgenda

74 In de Wind

96 Zilte Spullen

100 Zilte Wereld

>

foto© Tom Schippers

BUREAUBLAD

‘Misschien leuk als bureaublad?’ schreef *Zilt*-lezer Tom Schippers toen hij ons deze prachtige foto opstuurde. ‘Ik heb hem half september gemaakt in de baai van Cannes.’ Als je net als wij vindt dat Tom gelijk heeft, hoef je alleen maar op de downloadknop te klikken om deze foto de achtergrond van je computerscherm, telefoon of tablet te maken.

HENK BEZEMER – 1946-2016

Participatie-journalistiek.
Daar hield Henk Bezemer van. Zelf doen, zelf mee-maken. Het leidde tot een stroom interessante artikelen. Over mastbreuk, over stranding, over dobberen in een reddingvlot, de Round Britain en de Ostar. Zijn ongetwijfeld bekendste verhalen zijn die over de tocht zonder moderne navigatiemiddelen naar de Azoren. In een Waarschip 570.
Dat was Henk ten voeten uit: één met de zee, zijn eigen ideeën toetsend in de praktijk. Op zee en onder zeil was hij in zijn element. Sjekkie bij de hand, liefst ook een biertje erbij.

Henk en wij waren collega's bij het blad Zeilen, toen dat nog gevestigd was in een ruige rafelrand pal aan het IJ. Een ongekende periode van creatieve hoogtij, waarin we elkaar opstuwden tot grote daden. Het was een intense, onvergetelijke samenwerking. Henk was het boegbeeld van het blad en bleef dat, terwijl wij allang onze eigen wegen hadden gekozen.
Begin oktober kregen we het bericht van zijn overlijden. Het werd koud in ons hart door het besef dat we een bijzonder mens en zeiler van formaat zijn kwijtgeraakt. Einde van tijdperk.

Hij zeile in vrede, met een eeuwige bakstagwind.

Brian Carlin/Team Vestas Wind/Volvo Ocean Race

HEROÏEK

De vierjaarlijkse Vendée Globe Challenge kent een duidelijke opzet; solo rond de wereld zonder te stoppen. Van les Sables d'Olonne naar les Sables d'Olonne. En wie het eerste weer thuis is heeft gewonnen.

De Vendée-boten dragen zeer bij aan het concept. Geen enkele vloot zit zo barstensvol innovatie. Radicale ideeën die zich moeten bewijzen onder de meest zware omstandigheden van de Roaring Forties en Screaming Fifties. Alsof je met een Formule 1 auto deelneemt aan Parijs-Dakar.

De Vendée Globe is heel erg Frans eigenzinnig en razendpopulair onder niet-zeilers in dat land. In de veertien dagen voor de start trekken ze met honderduizenden over de steigers. Met busladingen aangevoerd, vaak uit een ver Frans binnenland. Zich vergapend aan de spectaculaire boten maar vooral aan de zeilkrijgers die in hun eentje ten strijde trekken. Drie maanden zelfkastijding om de Mount Everest van de oceanen te bedwingen.

De populariteit van het evenement is in Frankrijk vergelijkbaar met die van onze Elfstedentocht. De start wordt urenlang live uitgezonden op de landelijke tv-kanalen en elke deelnemer die finisht haalt het Franse Journaal. Omdat zijn plaats in de eindrangschikking helemaal niets afdoet aan de heroïsche prestatie. Heldenverering zoals we die in ons land nauwelijks kennen.

Marketingtechnisch heeft een rond-de-wereld-race zonder etappeplaatsen en havenraces veel nadelen. Voor de sponsors beperken de ‘relatiemarketing’ en ‘hospitality-opportunities’ zich tot vertrek en aankomst. En toch zullen er op 6 november niet minder dan 29 boten over de startlijn zeilen. Een aantal waarvan de organisator van die andere race rond de wereld - die waarvan de marketingkansen wel tot in groot detail zijn uitgewerkt - alleen maar kan dromen.

de Zilt bemanning

foto:© Zilt Magazine

TEKST MICHIEL SCHOLTES

SAMEN SOLO

Op zaterdag 15 oktober startte de 40e 'Singlehanded': een prestatietocht tussen Muiden en Vlieland, ooit bedacht door Reid de Jong, de iconische animator van 'puur zeilen'. Niet minder dan 78 solozeilers namen deel, ongeveer eenderde werd voortijdig geveld door vermoeidheid, kou, pech of pijn. Ook Michiel Scholtes moest afhaken, hij schreef onderstaand verslag.

Heel lang al was ik gespitst op het zeilen van de Singlehanded. De 40e editie bood een kans. Sponsor 'IJsselmeerzeilers' uit Huizen bood een mooi blauw gelakt Waarschip 900 aan, de *Altair*. Ik zeilde haar op vrijdag naar Lelystad. Daar lagen 'singlehanders' broederlijk bijeen: meerrompers, platte racers, een zware kits, vederlichte Kolibries en voorts gewone toerjachten vol slimme solo-attributen. Overal hartelijke begroetingen en zeilers die stilletjes opgingen in het klaarmaken van hun scheepje. In het havenrestaurant was het nog laat gezellig...

>

Zaterdag 15 oktober

Zaterdagochtend palaver en de traditionele snertmaaltijd.

Henk de Velde, de ‘volhouder’ van de Nederlandse zeilwereld, houdt een hartverwarmende toespraak die niemand kan navertellen. Sfeer.

Nieuwkomers zitten vol vragen: bijvoorbeeld waar je de motor starten mag, wat als ergens geen stempel te krijgen is, telt schutten voor de verplichte dagelijkse rusttijd van 7 uur en wat als ik vastloop?

Ik luister in verwarring toe en heb het gevoel aan iets ongelooflijk ingewikkelds te beginnen: wind, getij, stempels, rusttijden, schuttijden, verplichte meldingen, verplicht ankeren, te appen foto’s en boven al het andere die ene alles bepalende beslissing: ga ik eerst noord of zuid?

foto:© Zilt Magazine

foto:© Organisatie Singlehanded

Zaterdagmiddag 13.00 uur

Ruim zeventig jachten varen langs een buitensteiger waar Henk de Velde de opdrachten aanreikt: een lijst met verplichte locaties die je aan moet doen, tussen nu en woensdag 13.00 uur.

God, denk ik, als ik maar kan beslissen! Idioot eigenlijk, je weet dat er waddeneilanden bij zitten en je weet dat je iets moet doen onder de Houtribdijk, je weet dat je elke sluis maar een keer mag passeren, je weet wat de wind gaat doen en dat hoogwater Harlingen de komende dagen tussen 10 en 11 uur valt, dus ik zou het al moeten weten... en ik weet het niet. Knoop in mijn buik. Op mijn beurt gris ik een enveloppe uit Henks hand.

Eenmaal buiten zet ik zeil en draai bij. De opdrachten! Mijn ogen vliegen over de kolommen. Wanhopig kijk ik om me heen. De hele vloot zeilt naar het noorden, de vlotste zijn al bijna verdwenen in de herfstnevel. Dan een briljant idee: als ik nou eens lekker dwars doe, mijn eigen tocht zeil, solo-solo, dubbel alleen? In mijn eentje om de zuid?

foto:© Zilt Magazine

Zaterdagmiddag

Verlossing! Bevrijd laveer ik naar de Houtribsluizen. Een paar achterblijvers doen hetzelfde. Na het schutten verdwijnen ook die snel uit het zicht. *Altair* loopt als een haas.

Tegen zonsondergang rond ik Pampus (foto naar de organisatie) en haal een stempel in donker Volendam (melden bij de organisatie). Daar staan een paar deelnemers ontdaan bijeen, ze hebben de regel ‘elke sluis maar een keer’ verkeerd begrepen en zijn over Enkhuizen naar Volendam gezeild. Gelukkig hebben sommige deelnemers het moeilijker dan ik.

Dan opent de organisatie, in de persoon van Elly Sonnega, een groeps-app zodat iedereen een holistisch strijdbeeld krijgt; heel anders dan 40 jaar geleden toen een handvol deelnemers vier dagen lang niemand zag of sprak. Nu: apps overal vandaan. Frits Brattinga op *Deunumeid*, en Sam van Haaster op *Janne*, schutten al rond 20 uur bij Kornwerd. Veel apps van Pampus en uit Volendam: foto’s van het forteiland in maanlicht en de

Volendamse horeca, waaronder die van mij. Anderen ankeren intussen onder de Kreupel of zoeken de KR-A. Menco op *Indigo* stuurt een screendump naar de organisatie als bewijs van ronding. Er verschijnen grappige apps op mij mobiel:

Ik moet vlsbij de kr-a zijn maar zie hem niet.
Wie heeft voor mij de coördinaten?

Rob Overduin op *Goya* meldt:

Volgens mij werkt het heklicht van Kriebels niet…

Kurt-Karel op *Kriebels*:

Die kun je ook niet zien. Je zit voor me.

foto:© Zilt Magazine

foto:© Zilt Magazine

PUZZEL EN WEDSTRIJD

De Singlehanded is evenzeer een puzzel als een wedstrijd. Bij de start krijgen de deelnemers een envelop waarin opdrachten staan. Aan de hand daarvan bepaal je je route. Sommige factoren zijn overzichtelijk: je wilt niet op Vlieland zijn als de wind zuidelijk wordt en niet bij Pampus als er noordenwind is voorspeld. In combinatie met het getij wordt het al ingewikkelder: je wilt met de eb naar de eilanden, liefst opkomend water in de Meep en met vloed weer naar de Afsluitdijk. Onverlichte waddengeulen bevaren wil je overdag, evenals het halen van stempels bij horeca en schutten bij sluizen die ’s nachts alleen draaien op bestelling. Ieders uithoudingsvermogen is misschien nog de meest onzekere factor. Elke volbrachte opdracht levert punten op: als eerste binnenkomen is nauwelijks van belang, een goede inschatting vooraf van je gezeilde tijd en de kwaliteit van logboek en reisverslag zijn juist veel punten waard. Daarom kan iedereen winnen die alle opdrachten heeft volbracht en binnen vier etmalen binnenkomt.

Zaterdagavond

Om 22.42 smeekt de organisatie ‘Lieve Solisten’ om verplichte meldingen niet meer in de groepsapp te zetten, kletskoek en verplichte berichten zijn niet meer uit elkaar te houden.

Intussen zeilt *Altair* naar Enkhuizen. De volle maan komt op, verkleurt van oranje tot roze naar fel wit, verdringt de sterren en verlicht het hele Markermeer. Om 01 uur ’s nachts maak ik vast aan de wachtsteiger van het Naviduct. Moe. Toch slaap ik slecht, ik heb rugpijn en maal: hoe nu verder? Om 03.30 zit ik weer te rekenen. Blijkt dat ik het verplichte eerste rak naar Sportboei-E niet heb gevaren. Oeps. Ben ik al gediskwalificeerd? Verdomme, ga naar bed, je moet rusten.
Te kooi. Malen...

foto:© Zilt Magazine

foto:© Zilt Magazine

Zondag 16 oktober

Om 7 uur lees ik rillend de 's nachts binnengekomen apps.

01.19: Menso de Jong op *Peer* (IMX 40) is als eerste op Vlieland, die kan nu afzakkend naar het zuiden alle opdrachten afwerken. Maar wat doe ik? Op het wad liggen de grootste uitdagingen, maar het getij zit fout en *Altairs* plotterkaart is te oud voor nachtelijk werk in onverlichte waddengeulen. Ik hak de knoop door: blijf vandaag onder de Afsluitdijk, maandag het wad op en daarna in een keer naar de finish.

Gelukkig is het prachtig zeilweer. Mijn stemming wordt beter. Ik ben niet alleen, iedereen jakkert, rekent, wikt en weegt. Geniet man!

Om 11 uur stempel ik in Stavoren, luttele uren later rond ik Kreupel-eiland en lig er twee uur verplicht ten anker. Au! Mijn rug haat ankerop gaan.

Apps blijven binnenstromen. Foto's van spinakers tegen een blauwe lucht, van zonovergoten waddenhavens, van lachende koppen. Gek genoeg appt niemand over de slechte verwachtingen voor dinsdag.

Terwijl ik op koers lig naar de KR-A meldt Kees Brussen op *Sophies Breeze* om 12.15 als eerste alle wadden-opdrachten te hebben voltooid. Andere deelnemers begrijpen sommige wadden-opdrachten niet:

Wat is een rondje Meep?

'Dit', appt Menso, bij een screendump van de Meep, met track en al. In de berichten over het 'rondje Meep' voel je de stress.

Rob Overduin:

14.46, Gestrand op de Meep…

Eli van den Broek troost:

'Wel een mooi plekje'.

foto:© Zilt Magazine

En de organisatie verduidelijkt:

Je moest er niet op! Je moest er om heen.

De Meep blijkt verraderlijk. Kees Tabak op *White Mustang* appt:

'Indigo vast en nog een.'

Dat is om 14.53, terwijl ik onder de Kreupel geniet van twee uur ten anker in de najaarszon. Berichten over vastlopers in en naast de geul blijven binnenkomen. Een foto van *Pretender*, een Waarschip 28LD, scheef aan de grond, ontlokt Jaap Metzlar op Bres een knorrige reactie:

'Wat een zooitje daar Totaal ongeschikt vaarwater'.

Om 15.45 slaat bij de organisatie de twijfel toe en Ellie Sonnega vraagt:

'Is het wel verantwoord?'

foto:© Zilt Magazine

foto:© Zilt Magazine

Zondagmiddag

Die middag stempelt de ‘Portugees’ in Medemblik mijn meldbrief: mijn IJsselmeer is klaar. Blij zeil ik naar Den Oever. De avond is koud en vol pastelkleuren, de lucht vol gedruis van golfslag op de Wieringerdijk en zeevogels.

Maandag 17 oktober

Om 7 uur ben ik weer onderweg, in het donker, stram en koud. De hele nacht zijn er meldingen, grappen en aanmoedigingen binnengekomen. Een zwak windje draagt *Altair* door de Vlieter, de Texelstroom, het Scheurrak in. Moeilijk plannen met zo weinig wind, met wat geluk zijn we begin eb in de Oost-Meep en eind eb op Terschelling. Op Vlieland wordt het een nachtelijke wandeling naar het dorp, hopelijk is er dan nog een hotelletje open voor een stempel. En dinsdagochtend met vloed naar Kornwerderzand. Dat zou mooi zijn...

Niet iedereen amuseert zich. Jaap Metzlar appt geagiteerd:

14.37 Ronding Meep afgebroken midden in de vaargeul keihard vastgelopen 3.5 uur voor lw.

Hij wil opgeven. Dat schiet Singlehanders in het verkeerde keelgat. Madelon Kuiper, Wim Nierman en Frits Brattinga trekken Jaap door zijn dip.

Kom op Jaap, schouders recht!

Dat werkt, om 16.14 meldt Jaap:

Ben onderweg naar vlieLAND.

foto:© Zilt Magazine

foto:© Zilt Magazine

Maandagmiddag

Intussen worstel ik met verontrustende berichten: dinsdag frontpassages met troggen en windstoten en voorlopig zuidwestenwind. Is het wel verstandig mijn rug daaraan bloot te stellen terwijl ik al buiten mededinging meedoe? Met een zwaar hart besluit ik te stoppen.
Madelon is de eerste, zij appt een bericht door van *'Weeronline' over 'onstuimig herfstweer'*. Geen reacties. Des te meer opgestoken duimen voor de eerste die finishen bij Lelystad: Max Dirkzwager om 20.20 uur met *Hoogtevrees*, gevolgd door Menso met *Peer*.

Dinsdag 18 oktober

Ook 's nachts blijft de mobiel vollopen met berichten. Om 08.04 appt Ad Groeneveld bij Medemblik dat hij door zijn rug is gegaan.
Ah, ben ik niet de enige...

Rond diezelfde tijd slaan de buien toe. Een foto van de hemel boven Terschelling om 08.35:

foto:© Mark van den Driest

Apocalypse now.

Om 09.48 heeft Daan van Veldhuizen er genoeg van:

ik staak de strijd. Ik kies nu even voor veiligheid en safe

Andere deelnemers melden ‘vuile buien’: 27 knoop in de Boontjes, 33 knoop op het Markermeer, 26 knoop bij Pampus. Jaap Metzlar, terug op zoet water, getuigt van mededogen:

27 Knopen over dek, zitten twee Kolibries in de buurt, heb te doen met deze deelnemers.

Eli van der Broek houdt zijn zorg in bedwang met spot:

Het concept open spiegel is heel plezierig onder deze omstandigheden.

Even later een bericht van Ad Groeneveld:

Ik vaar op de motor. Overloopblok staat op instorten.

In de Oude Haven van Enkhuizen, waar ik schuil, raakt *Altair* bedekt met afgewaaide bladeren.

Om 16.14 meldt Rob Overduin

Net een buitje met windkracht 8. Binnen is alles zeiknat

hij stuurt een foto van zijn gescheurde fok.

De ene deelnemer klaagt:

Griezelig stil

de ander meldt:

Met 10 knopen Stavoren binnen gespoeld.

foto:© Wim Nierman

Jaap bericht over zware buien:

van 32 naar 8.1 knoop, niet normaal.

Sam van Haaster vraagt om 16.33:

Is Hoogtijd heelhuids binnen?
Voer eerst onder de Appelhoek r Hoorn,
maar liet zich toen voor d w weglopen.

De organisatie stelt hem gerust:

Hoogtijd is gestopt! (…) geen schade.
Meer vermoeidheid, nat en koud.

Sam appt:

Waarschuwing: overvallen door tweede zware bij thv ALmere.
Zeilen gestreken, laat de boot lopen. Kom van zelf in Lely.
Maar niet naar Pampus.

Ook Rob op *Goya* kiest eieren voor zijn geld:

Net de motor aangezet. Fok verder doorgescheurd
en wil 2e bui ontlopen.

Eli komt met de schrik vrij:

Fearless hard gebroached en plat getrokken door spi
ook bij Almere. Alles opgeruimd geen schade

Het venijn van deze Singlehanded zit in de staart…

Woensdag 19 oktober

De hele nacht gaat het apps-bombardement door. Om 09.32 zijn er 32 deelnemers binnen. Een aantal vecht door om voor de sluiting van 13 uur binnen te zijn. Dat lukt onder andere Arnold Luijten op *Albatros* en Llona van Rhee op *Mermaid*. Voor anderen is Lelystad te ver geworden, zoals voor Anita Oskam op *Storebror* die bij Medemblik terugkeert naar haar thuishaven Hoorn.

Over de hele linie regent het complimenten en bedankjes voor de organisatie en elkaar, ook voor wie het niet haalde, uit respect voor ieders gevecht en in de geest van wat Reid de Jong veertig jaar geleden voor ogen stond: zeemanschap en onderlinge solidariteit. www.singlehanded.nl

foto:© Organisatie Singlehanded

Met dank aan de organisatie van de Singlehanded en aan IJsselmeerzeilers voor het ter beschikking stellen van de Altair. www.ijsselmeerzeilers.nl

Reserveer nú winterstalling bij De Gier Maritiem

- Beveiligd tegen inbraak
- Verwarmde binnenstalling 7°C
- Verwarmde mastenberging
- Uitgebreide reparatie faciliteiten
- Veilig hijsen (tot 100 ton)
- Ligging aan het IJsselmeer

Voor info klik hier >>

De Gier Maritiem

Er zijn nog enkele plaatsen vrij

Volmolen 4, 1601 ET Enkhuizen | Telefoon: 0228 325 812 | www.degiermaritiem.com

ADVERTENTIE

De beste verkoopkansen voor uw motor- of zeiljacht

- ✔ Courtage vanaf 4%, no cure no pay.
- ✔ Intensieve promotie op ruim 20 (inter)nationale websites.
- ✔ 7 dagen per week bereikbaar tot 21.00 uur.
- ✔ Ook s avonds bezichtigen.
- ✔ EMCI gecertificeerd en lid NBMS.
- ✔ Centraal gelegen kantoor in Jachthaven Naarden.
- ✔ Sneller verkopen door inruilmogelijkheid.

Meer informatie? Bezoek dan www.zuiderzee-jachtmakelaars.nl. U kunt ons bereiken op 035-2600013 of via info@zuiderzee-jachtmakelaars.

ZUIDERZEE

JACHTMAKELAARS

verkoop vanuit de eigen ligplaats

29 SOLOZEILERS IN VENDÉE GLOBE

ROND DE WERELD RACE OP 6 NOVEMBER VAN START

Er zijn meer zeilraces die claimen de allerzwaarste te zijn. Maar alleen in de Vendée Globe zeilen de deelnemers solo en nonstop rond de wereld. Op 6 november beginnen 29 zeilers aan die uitdaging. Een vooruitblik...

foto: © Cleo Barnham/ Hugo Boss

29 MANNEN EN GEEN ENKELE VROUW

De 8e editie van de Vendée Globe van 2016 komt één boot tekort om de grootste ooit te zijn. Ten opzichte van de vorige - economische crisis - editie in 2012 komt er een derde meer boten aan de start. De deelnemerslijst bestaat voor de helft uit recidivisten, vijf deelnemers komen zelfs voor de vierde keer aan de start. De andere helft van het veld doet voor de eerste keer mee. In de komende Vendée Globe starten zowel de jongste (Alan Roura, 23) als de oudste deelnemer (Rich Wilson, 66) in de geschiedenis van de race. De categorie Krasse Knarren is trouwens opmerkelijk goed vertegenwoordigd. Niet minder dan 4 zeilers mogen nu of zeer binnenkort tegen gereduceerd tarief met het openbaar vervoer. Ook Pieter Heerema, de eerste Nederlandse zeiler die aan de race meedoet, valt in die categorie. Hij vertegenwoordigt ook een van de negen niet-Franse nationaliteiten die het evenement een iets minder zwaar Frans accent moeten geven.

AFWEZIG

Grote afwezige is de winnaar uit 2012. Francois Gabart, de jongste winnaar ooit, richt zijn aandacht nu vooral op grote multihulls. Ook andere namen die jarenlang synoniem waren met de race staan dit keer niet op de deelnemerslijst. Ex-winnaar Michel Desjoyeaux en vaste waarden Roland Jourdain, Dominique Wavre, Bernard Stamm en Mike Golding blijven deze editie aan de wal. Opmerkelijk is ook het ontbreken van een vrouwelijke deelnemer. Voor het eerst slaagde geen enkele vrouw erin om de traditie van Isabelle Autissier, Ellen McArthur, Sam Davies of Dee Caffari voort te zetten.

foto: © Cleo Barnham/ Hugo Boss

KANSHEBBERS

Hardop speculeren over de uitslag van een race over 22-duizend mijl is risicovol. In vorige edities eisten relatief onbekende zeilers vaak een hoofdrol op. En ook dit keer zijn er onder de nieuwkomers zeilers die van underdog naar outsider kunnen promoveren. Maar in eerste instantie wordt toch vooral veel verwacht van de gevestigde namen. Zeilers als Jean-Pierre Dick (StMichel-Virbac), Armel Le Cléac'h (Banque Populaire), Vincent Riou (PRB), Jérémie Beyou en Alex Thompson (Hugo Boss) varen allemaal in nieuwe boten met draagvleugelzwaarden, en horen in potentie tot de allersnelsten van de vloot. De betrouwbaarheid van de foils is echter nog lang niet aangetoond. Wanneer de draagvleugelsystemen, net als in de Transat Jacques Vabre, de achilleshiel van een Open 60 blijken te zijn zal de wedstrijd een heel ander gezicht krijgen. Boten van de vorige generatie kunnen dan voor een grote verrassing zorgen.

>

Photo:© Yvan Zedda/BPCE

LAATSTE GROTE UITDAGING

Pieter Heerema (65) is de eerste Nederlandse zeiler die in de Vendée Globe Challenge start. Een carrière als solozeiler heeft hij niet. Hij maakte vooral naam in Draak-klasse en zeilde ook veel buitengaats in de Ton-circuits. In 2008 kocht hij een RC44, een volbloed carbon racer. “Het is net een FD die je met acht man zeilt", zei hij daarover destijds in *Zilt* 50, “Hij planeert op dezelfde manier. Hij draait om z'n as; het is een heel gevoelig ding.” Dat hij als zestigplusser op een nog veel extremere Open 60 stapt en dan nog eens start in de allerzwaarste race rond de wereld, verbaast iedereen. Het zegt veel over de ondernemer, die fortuin maakte in de offshore industrie en uiterst competitief is ingesteld. Meedoen in een race rond de wereld is voor hem een kwestie van zijn bucketlist afvinken; vergelijkbaar met ooit de Elfstedentocht te willen schaatsen. Hij houdt van grote uitdagingen en ziet de Vendée als zijn laatste kans om zoiets te doen. Heerema kwam in contact met de Franse Vendée-veteraan Michel Desjoyeaux en kocht een nieuwe 60-voeter, die aanvankelijk bestemd was voor de Italiaan Andrea Mura. Het ontwerp van VPLP-Verdier is ook nog eens uitgerust met foils, wat de toch al veeleisende boot nog eens extra ingewikkeld maakt. Tijdens de kwalificatie-oversteek naar New York en terug kreeg Heerema te maken met lekkage, waardoor hij een van de twee zwaarden niet meer kon gebruiken. Het solozeilen op een Open 60 vraagt niet alleen mentaal veel, maar vooral ook fysiek. De race voltooien zal een wedstrijd op zich zijn...

DE DEELNEMERS

Fabrice Amedeo FRA
NEWREST-MATMUT

Romain Attanasio FRA
FAMILLE MARY
ETAMINE DU LYS

Eric Bellion FRA
COMME UN SEUL HOMME

Jérémie Beyou FRA
MAÎTRE COQ

Louis Burton FRA
BUREAU VALLÉE

Arnaud Boissières FRA
LA MIE CÂLINE

Conrad Colman NZL
100% NATURAL ENERGY

Didac Costa ESP
ONE PLANET ONE OCEAN

Bertrand de Broc FRA
MACSF

Tanguy de Lamotte FRA
INITIATIVES COEUR

Kito de Pavant FRA
BASTIDE OTIO

Sébastien Destremau FRA
TECHNOFIRST - FACEOCEAN

Jean-Pierre Dick FRA
STMICHEL-VIRBAC

Illustraties:© vendeeglobe

Yann Eliès FRA
QUÉGUINER LEUCÉMIE ESPOIR

Nandor Fa HUN
SPIRIT OF HUNGARY

Pieter Heerema NED
NO WAY BACK

Sébastien Josse FRA
EDMOND DE ROTHSCHILD

Morgan LaGravière FRA
SAFRAN

Jean Le Cam FRA
FINISTÈRE MER VENT

Armel Le CLéac'h FRA
BANQUE POPULAIRE

Stéphane Le Diraison FRA
COMPAGNIE DU LIT BOULOGNE

Paul Meilhat FRA
SMA

Enda O'Coineen IRL
KILCULLEN VOYAGER TEAM IRELAND

Vincent Riou FRA
PRB

Alan Roura SUI
LA FABRIQUE

Thomas Ruyant FRA
LE SOUFFLE DU NORD POUR LE PROJET

Kojiro Shiraishi JPN
SPIRIT OF YUKOH

Alex Thomson GBR
HUGO BOSS

Rich Wilson USA
GREAT AMERICAN IV

>

RECORDS

SNEL, SNELLER, SNELST

1990	Titouan Lamazou	109d 08u 47'	9,7 Kts
1993	Alain Gautier	110d 02u 22'	9,6 Kts
1997	Christophe Auguin	105d 20u 31'	10,4 Kts
2001	Michel Desjoyeaux	93d 03u 57'	11,9 Kts
2005	Vincent Riou	87d 10h 47'	12,7 Kts
2009	Michel Desjoyeaux	84d 03u 09'	14,0 Kts
2013	François Gabart	78d 02u 16'	15,3 Kts

LABORATORIUM VAN HET OCEAANZEILEN

Meer dan enige andere langeafstandsrace is de Vendée Globe het laboratorium van het zeilen. Het stimuleren van innovatie en technische ontwikkelingen is dan ook inherent aan de filosofie achter de Open 60. Afgezien van een aantal veiligsheidsaspecten, wordt er in de klassevoorschriften weinig anders geregeld dan de maximum afmetingen van de boot. Volop ruimte dus om te experimenteren met kantelkielen, vleugelmasten en bijzondere tuigages.

In de komende Vendée zijn draagvleugels de meest opvallende ontwikkeling. Dat het uit het water liften van de romp garant staat voor grote snelheidswinst staat niet ter discussie. De vraag of je zoiets ook oceaanbestendig kunt construeren, is echter nog lang niet beantwoord.

Open 60's met draagvleugels kwamen vorig jaar voor het eerst aan de start van de Transat Jacques Vabre. Slechts een van de zeven boten bereikte de finish in Brazilië. Dat tegenvallende resultaat weerhoudt xx van de 29 Vendée Globe deelnemers niet om toch met liftende zijzwaarden aan de start te komen. In januari 2017 zullen we weten in welk van de rijtjes op deze pagina's zij terecht zijn gekomen...

– UITVALLERS

1990	13 deelnemers	5 uitvallers
1993	14 deelnemers	7 uitvallers
1997	16 deelnemers	10 uitvallers
2001	24 deelnemers	9 uitvallers
2005	20 deelnemers	7 uitvallers
2009	30 deelnemers	19 uitvallers
2013	20 deelnemers	9 uitvallers

Het aantal deelnemers dat de finish niet haalt varieert rond 50 procent, en van een dalende trend is absoluut geen sprake. De laatste edities van de race leverden niet minder uitvallers op dan die in de jaren negentig. Net als toen worden nog altijd de grenzen van de techniek opgezocht.

LANGS DE DRIE KAPEN

De Vendée Globe route van mijl tot mijl

De opdracht aan de deelnemers van de Vendée Globe is opmerkelijk simpel. ‘Start in les Sables d’Olonne, houd Kaap de Goede Hoop, Kaap Leeuwin en Kaap Hoorn aan bakboord en finish weer in les Sables d’Olonne. De uitvoering van die 22-duizend mijl is echter heel wat minder eenvoudig. Dat blijkt als we ons buigen over de karakteristieken van de route.

HET VENIJN VAN DE EERSTE WEEK

Het is geen uitzondering dat er in de eerste dagen na de start meer deelnemers uitvallen dan in de rest van de race. Op weg naar Kaap Finisterre zijn harde tegenwind en storm eerder regel dan uitzondering voor de nog nauwelijks ingeslingerde zeilers. Midden in de herfst wordt het weer in de Golf van Biskaje vaak bepaald door een zuidwestelijke stroming. Maar meer nog dan de wind, zijn het in zo'n situatie de golven en de zeegang die hen zorgen baart.

Maar het kan ook anders. Soms zorgt een noordelijke stroming voor een snelweg naar de open ocaan en worden er al direct etmalen boven de 400 mijl gelogd. Dan passeren de boten al binnen een etmaal de noordwestpunt van Spanje en laten ze enkele dagen later zowel Madeira als de Canarische eilanden achter zich. Waarna de noordoostpassaat de Open 60's op topsnelheid naar het zuiden helpt. Maar al snel dwingt de passage van de evenaar de deelnemers tot de eerste grote tactische beslissingen.

DE ONVOORSPELBARE EVENAAR

Aan de zuidgrens van het noordelijk halfrond wordt het weer bepaald door de intertropische conventiezone die onder zeilers beter bekend staat als de Doldrums. Het is het gebied waar de grote weersystemen hun invloed hebben verloren en het weer vooral lokaal wordt bepaald. Met als voornaamste aanjager de opstijgende vochtige warme lucht die in de tropen zo ruim voorhanden is. De wolken die zo ontstaan kunnen een verbinding aangaan en een groot systeem vol harde wind, wolkbreuken en onweer vormen. In andere situaties vormt elke afzonderlijke wolk een autonoom weersysteem met een volstrekt onvoorspelbaar gedrag. Windstilte en 50 knopen wind kunnen hier door slechts een paar seconden van elkaar zijn gescheiden. De nachtmerrie van elke solozeiler op een overtuigde boot.

LINKSAF

Aan de andere kant van de evenaar wacht er direct een nieuwe puzzel. De rechtstreekse route naar Kaap de Goede Hoop wordt geblokkeerd door het Sint Helena hoog, het bepalende weersysteem dat midden op de zuidelijke Atlantische oceaan ligt. De windrichting rond het hoog dwingt de boten langs de Braziliaanse en Argentijnse kust. Net zo lang tot ze in de buurt van de 40e breedtegraad de westenwinden vinden die ze langs alle drie de kapen moet helpen. Het bepalen van het juiste moment om linksaf te slaan is essentieel.

Illustratie:© vendeeglobe

vendēeglobe
Les Sables d'Olonne
VENDÉE
LE DÉPARTEMENT
Sodebo
EUROPE
ASIA
RICA
S.E. TRADE WINDS
INDIAN OCEAN
AUSTRALASIA
TROPIC OF CANCER
EQUATOR
TROPIC OF CAPRICORN
ape of Good Hope
Cape Leeuwin
The limit of the Antarctic exclusion zone is merely an indication. The precise details will be supplied in September 2016.
KERGUELEN ISLANDS
ANTARCTICA
N
60°
50°
40°
30°
20°
10°
0°
10°
20°
30°
40°
50°
60°
S
0° 20° 30° 40° 50° 60° 70° 80° 90° 100° 110° 120° 130° 140° 150° 160° 170° 180° E

INDISCHE OCEAAN

Als Kaap de Goede Hoop achter de deelnemers ligt, verandert de route van karakter. De zuidelijke Indische Oceaan is berucht om zijn hoge golven en harde wind. Maar nog meer dan dat zijn het de kou en de permanente vochtigheid die de zeilers op de proef stellen. En dat is nog niet alles. Op dit deel van de route dreigt voortdurend het gevaar van ijsbergen en grote schotsen. De ijssituatie wordt door de wedstrijdleiding vertaald in een zuidelijke grens die de deelnemers niet over mogen. Dat maakt de race veiliger dan in de eerste edities, maar garandeert niet dat je geen ijs kunt tegenkomen.

PACIFIC

Als de Indische Oceaan overgaat in de Stille Oceaan zitten de zeilers nog steeds zuidelijk van de beruchte 40e en 50e breedtegraad. Desondanks beschouwen velen het bereiken van de Pacific als een opluchting. De zee is er meestal regelmatiger en minder gruwelijk dan in de Indische Oceaan. Het overzeilen van de datumgrens is een belangrijke psychologisch overwinning. Vanaf dat moment brengt elke volgende mijl de zeilers dichter bij huis.

De route naar Kaap Hoorn zit echter nog vol uitdagingen. De kans dat je in een zware storm terecht komt is groot. Ook op dit traject is er een voortdurende dreiging van ijs, maar dit keer heeft de organisatie veel minder opties om de zeilers in een ijsveilig gebied te houden. Ze zullen nu eenmaal om de zuidpunt van Zuid-Amerika moeten. Omdat radar alleen de echt grote stukken ijs kan detecteren, zullen de deelnemers heel veel uren aan dek vooruit moeten turen. Totdat Kaap Hoorn aan de horizon verschijnt en ze eindelijk weer koers naar warmer water kunnen zetten.

KOERS NOORD

Traditiegetrouw is de zuidelijke oceaan verantwoordelijk voor de meeste uitvallers. Maar ook eenmaal terug in de Atlantische Oceaan loeren er nog talloze gevaren. Vooral het traject langs de Argentijnse kust is berucht om zijn diepe depressies die schijnbaar uit het niets kunnen ontstaan. De wind uit zo'n systeem wordt een Pampero genoemd, en kan elk zorgvuldig bepaald strijdplan volledig overhoop gooien. Op noordelijker breedte zijn het tegenwind en tegenstroom die de navigator bezig houden. Op de extreem brede Open 60's is aandewind zeilen uiterst oncomfortabel en belastend voor boot en tuigage. En als dat allemaal achter de rug is, wachten opnieuw de onvoorspelbare condities van de Doldrums. Omdat de boten zich nu westelijker bevinden dan op de heenweg, verloopt de passage van de evenaar over het algemeen soepeler dan twee maanden eerder.

HET LAATSTE 'RECHTE EIND'

Terug op het noordelijk halfrond maken korte broeken en t-shirts geleidelijk weer plaats voor fleeces en zeilpakken. En begint het Grote Aftellen naar de finish. In de noordoost passaat tikken de mijlen nog snel weg. Noordelijker zal de wind geleidelijk afnemen. Het grootste obstakel op weg naar Les Sables d'Olonne vormt het Azoren hogedrukgebied. In de winter ligt de kern van het hoog aanzienlijk zuidelijker dan in de zomer. Daardoor is het vaak mogelijk om al ruim ten zuiden van de Azoren rechtstreeks naar de finish te koersen. Minder fortuinlijke zeilers moeten investeren in de langere route ten noorden van de eilandengroep. Hun extra mijlen worden echter voor een deel weer gecompenseerd door meer wind uit een gunstiger richting.

Het omzeilen van de windloze kern van het Azorenhoog is waarschijnlijk het laatste grote routerings-dilemma van de deelnemers. Maar ook dat is niet zeker. In 2012 nestelde de kern van het hoog zich vrijwel in de Golf van Biskaje en zagen sommige deelnemers eerst nog de Engelse kust voor ze over de finish konden zeilen.

Volg de race via www.vendeeglobe.com

ANDROID APP ON Google play

Available on the App Store

of installeer de app op je telefoon of tablet

foto: © Olivier Blanchet / DPPI / Safran

De deelnemers mogen op geen enkele wijze worden geholpen. Niet fysiek, maar ook niet door met de wal te overleggen. Ook het omgaan met weersinformatie en het bepalen van de meest optimale route moet uitsluitend achter de beeldschermen in de navigatiehoek gebeuren. Daarbij mogen de solozeilers uitsluitend gebruik maken van openbare informatie van officiële weerdiensten. In de praktijk betekent dat, dat ze altijd over de meest actuele weerkaarten, satellietbeelden en gribfiles kunnen beschikken. Informatie die wordt vertaald in een strategisch plan voor de volgende dagen en de langere termijn. Kennis van meteorologie is daarbij even essentieel als het kunnen omgaan met geavanceerde routeringssoftware. Onder de deelnemers zijn de navigatie/routeringsprogramma's Adrena en Expedition het meest populair. www.vendeeglobe.org/en

foto:© Klaas Jan Hoeve

TEKST KLAAS JAN HOEVE

3 KIELER

Triakel een opzienbarend ontwerp

Op de werf waar mijn eigen boot ligt zijn zeilers bezig met hun project. Een van de meest opvallende schepen is de Triakel van Bart Pothoven. Hij werkte er jaren aan. Het schip heeft een moderne, redelijk volle romp, gebouwd uit woodcore-sandwich en epoxy. Vooral het onderwaterschip valt op: twee bijzondere richtvinnen, plus een scheg onder het voorschip. Stof tot gesprek....

Waarom begint iemand aan een heel andere boot dan gewone zeilers nieuw of gebruikt kunnen kopen? Bart, met een achtergrond in bouwkunde, realiseert graag zijn eigen ideeën en gaat daarbij de uitdaging van vernieuwing en de grenzen van de techniek niet uit de weg. Maar hij gaat niet over één nacht ijs. Hij had twee dromen: een boot met drie kielen en een oceaanreis langs de noordelijke route naar de oostkust van Amerika.

GEDURFD CONCEPT

Bart tekende een bijzondere kielopstelling. Twee kielen, de richtvinnen, staan iets achter het midden aan de zijkant van de boot. Deze richtvinnen staan schuin naar binnen, ze hebben 'toespoor' en het achterste deel zijn de roeren. Een derde kiel, een groot uitgevallen 'loefbijter', is helemaal aan de vóórzijde gesitueerd en dient als vast punt bij het sturen. Een roer achter ontbreekt.

Een gedurfd concept dat allerlei vragen oproept. Bart legt graag uit waarom het idee werkt en een echte verbetering kan brengen. "Door de stand van de richtvinnen zal de boot als hij rechtop vaart enigszins uit het water getild worden. Hierdoor wordt de waterverplaatsing verminderd en daarmee de weerstand. Als de boot scheef gaat door de druk van de wind en dus ook verlijert, zal de lij-richtvin een richtend effect hebben. De richtvinnen dragen door hun lift bij aan het richtend moment van de boot." Hij begon schetsen te maken en verdiepte zich in het standaardwerk '*Principles of Yacht Design*' van Larsson en Eliasson.

Pratend met anderen over zijn concept hoorde Bart alle argumenten die worden aangevoerd als iemand met een nieuw idee wordt geconfronteerd, zoals "Als het zou werken zou het al veel eerder bedacht zijn". Om te bekijken of er met zijn idee überhaupt te zeilen viel, werd een radiografisch bestuurde boot tot *Triakel* omgebouwd.

foto:© Bart Pothoven

SLEEPTANK

Piet van Oossanen (Van Oossanen Naval Architects) zette Bart op het spoor van een door het Ministerie van Economische Zaken te verlenen subsidie. Het *Triakel* concept kon daardoor worden getest in de sleeptank van de afdeling Ship Hydromechanics Laboratory van de TU Delft. Hier werd veel geleerd van ‘scheepsbouwprofessor’ Lex Keuning. Van een ontwerp van een Triakel 34 met een diepgang van 1,20 meter werd een 1:5 schaalmodel gemaakt. Het concept werkte maar behoefde verfijning en verbetering. Na wat aanpassingen bouwde Bart daarna de Triakel 17, een open boot waarmee hij het IJsselmeer, Friesland en de Wadden bezeilde. Ook na deze testvaarten kwamen er weer aanpassingen. Ten slotte begon Bart met de bouw van de Triakel 34, die nu voor het eerst in het water ligt.

Na ruim acht jaar bouwen...

>

foto:© Bart Pothoven

KEUZEN EN GEVOLGEN

Niet alleen het onderwaterschip is anders dan anders, ook het interieur wijkt af van de standaard. Het is volledig open, geen maststeun, geen schotten, louter licht en ruimte en een heel groot dakraam dat tevens garage voor het schuifluik is. En als extra een nogal afwijkende ‘targa’ (wegneembare) buiskap, waaronder je beschut zit te sturen, maar je wel rechtop de kajuit in kan.

Zoals gebruikelijk oefenen de tuigage en de kielen krachten uit op de romp. Bij een normale, aangehangen kiel wordt het vlak verstevigd, met een kielbalk en dikwijls een raamwerk. Op deze Triakel vindt de mast steun in twee stijve hoofdwanten, zodat de krachten uit de mast bij het vrijboord aangrijpen. Ook de richtvinnen, de loefbijter, het voorstag en de hekstagen

grijpen aan in de buurt van het vrijboord. Het achterwege blijven van een steun onder de mast maakt de weg vrij voor een geheel open interieur. De twee kielen en twee roeren vragen om twee schroeven, zodat ook bij weinig snelheid goed gemanoeuvreerd kan worden. Onder de zitbanken aan beide kanten staan, voor de richtvinnen, elektromotoren van 5,5 kW die de schroeven aandrijven. Het zijn niet, zoals bij veel elektrisch aangedreven schepen, 48 volt motoren, maar twee uit de industrie afkomstige 400 volt elektromotoren, gevoed door een dieselaggregaat, die middenin de kajuit staat opgesteld. De 13,5 kW generator draait continu 1500 toeren. Het toerental wordt door een elektronische regelaar bepaald. Onder de buiskap vinden we de bediening.

foto:© Laurens van Zijp

foto:© Laurens van Zijp

PROOF OF THE PUDDING

Als we aan boord zijn, is de aandrijving nog niet getest en is er ook nog geen tuigage. Bart wil volgend jaar weg en gaat deze winter aan boord wonen. Hoewel alles meerdere malen is doorgerekend en getest, zal de praktijk op zee moeten uitwijzen of het plan geslaagd is. Eén voor één weerlegt Bart Pothoven mijn bedenkingen. En wie ben ik dat ik berekeningen van geleerden als Van Oossanen en Keuning kan weerleggen? De boot is strak en deskundig en met aandacht gebouwd, het open interieur levert voor een 34 voeter een hoop ruimte, maar de vernieuwingen onder water zullen zich moeten bewijzen. Uiteraard zal de oceaan de scherprechter zijn.

www. triakel.nl

foto:© Laurens van Zijp

november2016

5 nov	**Goofies Winterserie**. Colijnsplaat. www.wsvnb.nl
5-6 nov	**22e Waddenrace**. Platbodems. www.waddenrace.nl
5-6 nov	**IJsberen Race**. Bergse Voorplas R'dam. www.wv-aegir.nl
6 nov	**Winterwedstrijd**. Hoorn. Scherpe jachten. www.wsvhoorn.nl
6 nov	**Winterwedstrijd**. Enkhuizen. www.ewva.nl
6 nov	**Start ARC**. Las Palmas. www.worldcruising.com
6 nov	**Start Vendée Globe**. Les Sables d'Olonne. www.vendeeglobe.org
12-13 nov	**ONK Strandzeilen**. Terschelling. www.strandzeilen.weebly.com
13 nov	**IJspegel serie**. Scheveningen. www.jachtclubscheveningen.com
13 nov	**Winterwedstrijden**. De Kaag. www.kwvdekaag.nl
13 nov	**Winterwedstrijd**. Markermeer. www.flevomare.nl
13 nov	**Laser 6 Uren**. De Nieuwe Meer. www.wvdekoenen.nl
13 nov	**Winterserie**. open en kajuitboten. Loosdrecht. www.wvdea.nl
13 nov	**Grevelingencup**. Ouddorp. www.grevelingencup.nl
19-20 nov	**Oliebollenrace**. www.zvzuidlaardermeer.nl
20 nov	**Frostbite Cup**. Gooimeer. www.rzvnaarden.nl
20 nov	**Winterwedstrijd**. Enkhuizen. www.ewva.nl
20 nov	**Winterwedstrijd**. Haringvliet. www.wsvhelius.nl

foto:© Zilt Magazine

25-27 nov	**Berenburg Cup**. Zeilschoolkampioenschappen. www.bbcup.nl
26 nov	**Coldhanded Cup**. Lelystad. www.coldhanded.nl
27 nov	**Winterwedstrijd**. Hoorn. Scherpe jachten. www.wsvhoorn.nl
27 nov	**IJspegel serie**. Scheveningen. www.jachtclubscheveningen.com
3-4 dec	**Boterletter**. Kralingse Plas. www.rzv.nl

OPEN DAGEN, BEURZEN

11-13 nov	**Traditionele Schepen Beurs**. www.traditioneleschepenbeurs.nl
3-11 dec	**Salon Nautic**. Parijs. www.salonnautiqueparis.com
6-15 jan	**London Boatshow**. www.londonboatshow.com
21-29 jan	**Boot Düsseldorf**. www.boot.de
10-15 feb	**Boot Holland**. Leeuwarden. www.boot-holland.nl
11-13 feb	**Belgian Boatshow**. Gent. www.belgianboatshow.be
17-19 feb	**Belgian Boatshow**. Gent. www.belgianboatshow.be
8-12 maart	**Hiswa**. Rai Amsterdam. www.hiswarai.nl

EVENEMENT AANMELDEN:
agenda@ziltmagazine.nl

REKENEN en GENIETEN

WADZEILEN VOOR BEGINNERS

Met zijn Galatea, een Taling 32, verkent Evert Nieuwenhuis met twee kinderen en hoogzwangere vrouw voor het eerst de Waddenzee. Vooral het getij vindt hij een uitdaging, maar na verloop van tijd kiest hij zijn eigen koers en durft zelfs het advies van een ervaren waddenzeiler in de wind te slaan.

foto:© Zilt Magazine

WGS 84

De sluisdeuren van Kornwerderzand openen zich en ons nieuwe vaarwater ligt aan onze voeten. Zelfs de hamstertjes – onze dochters van zes en acht jaar oud, die zich tijdens het varen het liefst benedendeks met Tina's en iPad vermaken – verlaten hun holletjes en komen kijken. De zilte lucht waait ons tegemoet, rond de dukdalven kolkt de vloedstroom en verdomd, al nog geen mijl op de Boontjes richting Harlingen, steekt de eerste zeehond zijn kop boven water. Welkom op de Wadden.

De Wadden. Alleen al die naam tovert bij bijna elke zeiler een glimlach op het gezicht en een weemoedige glans in de ogen. Fotogenieker vaarwater is haast ondenkbaar en zeilende vrienden prijzen de Wadden aan als het ideale vaargebied voor gezinsvakanties. Na het lezen van de boeken van Hans Vandersmissen, die lyrisch schrijft over 'de Friese zee', was ook ik definitief bevangen door de aantrekkingskracht van onze noordelijke archipel.

STROMING EN GETIJ

Deze zomervakantie was het zover. Ik was opgetogen en zenuwachtig tegelijk. Want de Wadden zijn mooi, maar niet makkelijk. "Stroming, getij, wantijen – je moet er wel goed mee om weten te gaan", waarschuwt een vriend die er al jaren met zijn gezin zeilt. Hij kan het weten na diverse avonturen, waaronder een stranding op een zandbank als gevolg van "een klein rekenfoutje" met de getijdentabel. Dat maak ik op mijn eerste Waddentocht liever niet mee, zeker niet met twee jonge kinderen en een hoogzwangere vrouw.

foto © Evert Nieuwenhuis

En laat ‘stroming en getij’ nou niet mijn sterkste onderdeel zijn tijdens de cursus (en het examen!) Theoretische Kustnavigatie.

Een andere zorg is mijn motor. Het Handboek varen op de Waddenzee, het nieuwe standaardwerk van Marianne van der Linden, noemt een ‘betrouwbare motor’ essentieel. Dat is mijn motor bepaald niet. Vorig jaar kocht ik mijn huidige schip, de *Galatea*, een prachtige Taling 32 uit 1978 (onder de naam *Vigilanter* ooit eigendom van haar ontwerper Cor Taal) en liet afgelopen winter de motor reviseren. De Sabb 2H (18 pk met verstelbare spoed) stond zo hard te stampen in het motorruim dat alles op de boot trilde alsof het van boord geschud moest worden. Na de revisie veranderde stampertje, zoals de motor al snel heette, in een soepel lopende diesel. Alleen: hij was al twee keer uitgevallen. Nu ook weer, op een rimpelloos Markermeer. We komen zelfstandig de haven in en monteurs in Enkhuizen wijzen een verkeerd geplaatst dieselfilter als oorzaak. Is het euvel dan eindelijk gevonden? Zal stampertje ons niet in de steek laten op de Wadden?

>

REKENEN

De vloedstroom brengt ons probleemloos van Kornwerderzand naar Harlingen, ooit thuishaven van wijlen Vandersmissen. Morgen willen we naar Vlieland en ’s avonds ga ik aan de slag met stroomatlas en getijdentabel. Ik schrijf keurig mijn berekeningen uit, check en dubbelcheck en omcirkel trots het moment van vertrek.

Ik denk aan mijn overleden schoonvader. Jarenlang zeilde hij met zijn gezin het Wad over. GPS of plotters waren er niet en hij navigeerde met potlood, passer en vectorberekeningen. Als zijn gegist bestek bleek te kloppen, stak hij tevreden een sigaartje op.

“We moeten morgenochtend om kwart voor acht vertrekken”, zeg ik zelfverzekerd. “Dan hebben we de hele reis de ebstroom mee.” Een tijdvenster uitrekenen is eenvoudiger dan gegist bestek, maar toch steek ik een sigaartje op.

“Huh? Hoe laat is het dan hoogwater?” vraagt Wieke, die van haar kinderjaren op de Wadden veel heeft geleerd.

“Kwart voor zes.”

Ze kijkt even voor zich uit. “Kan niet kloppen. Vandaag kwamen we om een uur of twaalf binnen, met hoogwater. Ik zou het nog maar eens narekenen als ik jou was.”

Gvd. Na een uurtje puzzelen kom ik er achter dat ik niet Harlingen, maar Hoek van Holland als referentiepunt heb gebruikt. Dat is namelijk het eerste referentiepunt dat de stroomatlas van de HP33 vermeldt, maar die geldt natuurlijk niet voor Harlingen. Wieke had gelijk.

Ik doof mijn sigaar...

B&G

MOOIE AANKOMST

De volgende ochtend breekt het spannendste moment van de vakantie aan: het zeegat van Harlingen uit. We hebben bijna twee knoop stroom op de kont maar een stevige windkracht 5 pal tegen. Als stampertje het nu begeeft, liggen we binnen vijf minuten te rijen op de keien. De hamstertjes liggen binnen te lezen en ik veins zelfvertrouwen. Godzijdank mist stampertje geen slag.

Die middag naderen we Vlieland om een uur of vijf. Ik beleef een van mijn mooiste aankomsten ooit. Wat een uitzicht! Tegen een helblauwe lucht schuiven weelderige wolken vanaf de Noordzee de immense weidsheid van de Wadden in. De namiddagzon bestrijkt het strand bij het Stortemelk dat we dichtbij passeren. De hamstertjes kruipen de kuip in en zwaaien naar de wandelaars. Ik zie Wieke volstromen met jeugdherinneringen die ze ook haar kinderen wil laten beleven. “Oh meiden, we gaan krabben vangen! En kijk, daar heb je de vuurtoren!”

Er staat een stevige westenwind en we ronden de laatste ton van het Stortemelk met ruime wind. Maar we ontmoeten de ebstroom, die ervoor zorgt dat we met anderhalve knoop over de grond voorbij de ton kruipen. Ik sta ervan versteld dat die stroming zo sterk kan zijn. Ineens begrijp ik Vandersmissen als hij schrijft dat je er altijd voor moet zorgen dat de zee je vriend is, en nooit je vijand. Welkom op de Wadden.

Dubbelrood bij de haven van Vlieland, terwijl we ’s ochtends nog gebeld hadden om te vragen of er genoeg plek zou zijn. Als de havenmeester in zijn bootje ons tegemoet komt en de dikke buik van mijn zwangere vrouw ziet, wenkt hij ons. “Kom maar”, glimlacht hij. “In onze herberg is nog wel een plekje vrij.”

foto’s:© Evert Nieuwenhuis

SCHIER

NAAR TERSCHELLING

We krijgen geen genoeg van Vlieland (krabbenraces op de steiger, fietsen naar het Posthuys), maar na een paar dagen zetten we toch koers richting Terschelling. Een buurman in de haven vertelt me dat op de websites van de Waddenhavens adviesvertrektijden staan vermeld. Dat maakt het leven een stuk makkelijker.

Terschelling bereiken we via route: Vliestroom, West Meep en Slenk. Bijna hadden we het vertrek een dag uitgesteld, want er werd zuidwest 5 tot 6 voorspeld, en we hadden afgesproken met een mogelijke zes in het vooruitzicht de haven niet te verlaten. Gelukkig zakt de wind in en bereiken we West-Terschelling probleemloos. Een prachtige tocht, grotendeels alleen op de fok, en toch 6-7 knopen snelheid. Later hoorden we dat het toch nog even zes bft had gewaaid, maar op onze *Galatea* bleek dat geen indruk te hebben gemaakt.

TON RONDEN

Het is tijd voor de terugtocht vanuit Terschelling naar Harlingen. Ik kies ervoor om op de West Meep een beetje vloedstroom tegen te hebben, om later op de Blauwe Slenk alles vol op de kont mee te krijgen. Als we ons klaar maken voor vertrek, fronst die aardige buurman met een paar decennia waddenervaring zijn wenkbrauwen. “Ik zou zeker een uur eerder vertrekken.”

Wieke kijkt mee in de HP33. Ze denkt even na en zegt: “Ik ben het met je eens: jouw vertrektijd is beter.” Bijna steek ik een sigaar op.

Op de West Meep moeten we kruisen tegen een stevige zuidwestelijke wind. Het duurt langer dan gedacht, en de vloedstroom zwelt aan. We winnen hoogte met elke slag, maar worden door de stroom teruggezet: we dreigen de West Meep niet uit te komen! Had die buurman toch gelijk?

De te ronden ton komt nauwelijks dichterbij en Wieke stelt voor om de motor bij te zetten. Dat zou toch een kleine nederlaag zijn...

Dan bedenk ik me dat met de vloed het water stijgt en de te mijden ondiepte ook kleiner wordt. Misschien hoeven we die ton niet te ronden en kunnen we eerder afvallen. Ik stuif naar de kaartentafel en reken razendsnel met de eentwaalfdenregel uit hoe diep het benedenwinds die ton ongeveer moet zijn. Volgens mijn berekeningen en inschatting kunnen we de ton best benedenwinds langs.

Resoluut laat Wieke de schoten vieren en houden onze dieptemeter in de gaten – voor ons geen stranding op een zandbank, zoals mijn vriend beleefde.

We redden het.

Wieke gaat naar binnen om met de hamstertjes wat te slapen. Ik ben alleen in de kuip. Onder een stralende zon en prachtige overdrijvende wolkenpartijen scheren we met een ruimewindse koers en volle vloedstroom over de Blauwe Slenk. Even tikt het log 9,5 knopen over de grond aan, voor mijn *Galatea* een indrukwekkend record. Ik kijk uit over die schitterende, bijna lege Wadden om mee heen en steek een sigaartje op. [**Z**]

spinlock

RECORD IN DE MED

De Italiaanse veteraan Giovanni Soldini heeft een recordtijd geklokt in de 37e Rolex Middle Sea Race. Met zijn supertri *Maserati*, een Multi70, deed zijn ploeg 2 dagen, 1 uur, 25 minuten en 1 seconde over het 608 mijl lange traject. Een verbetering van het record uit 2015, gevestigd door de *Phaedo 3*, met 10 uur.

foto:© Tiziano Canu

UnipolSai
ASSICURAZIONI
Maserati

VERANDERENDE VOR

Over deelnemende teams weten we nog weinig, maar de organisatie van de Volvo Ocean Race meldt wel de bouw van een achtste boot. Volgens Nick Bice, die technisch verantwoordelijk is voor de boten en hun onderhoud, biedt de nieuwe boot geen voordeel ten opzichte van de bestaande VO65's. Die krijgen een grondige onderhoudsbeurt. De reglementen zijn veranderd en voortaan zijn gemengde teams ook toegestaan. Schippers krijgen meer ruimte om hun selectie af te stemmen op zwaarte van de verwachte weersomstandigheden. De Fastnet Race en een nieuwe proloog Lissabon-Alicante gelden als kwalificatie. Om de teams aan te moedigen strategische risico's te nemen wordt het scoringssysteem aangepast. In oktober 2017 start de Volvo Ocean Race in Alicante, om acht maanden later in Scheveningen te finishen. www.volvooceanrace.com

---

STREMMING HARINGVLIETBRUG

foto © Haringvliet.nl

Tot uiterlijk 25 november vervangt Rijkswaterstaat balken onder het brugdek van de parallelrijbaan van de Haringvlietbrug. De brug is tijdens deze werkzaamheden gestremd voor de hoge scheepvaart. Meer informatie: 0800 – 8002 en www.vananaarbeter.nl

LUSTRUMFEEST VICTOIRE CLUB

foto © Geert Huisman

Op 24 en 25 september verzamelden Victoire-zeilers zich bij Amsterdam Marina. Daar vierde de Victoire Club het negende lustrumfeest en de 'Victoire Parade' was er onderdeel van: bijna alle Victoire-modellen lagen afgemeerd aan de steiger. De V22 voorop en de grote V1270's als sluitstuk. Vader en zoon Koopmans, ontwerpers van de Victoires, waren met hun echtgenotes als eregast aanwezig. www.victoireclub.nl

22E WADDENRACE

Harlingen-Harlingen. Zo zou je de jaarlijkse Waddenrace kunnen omschrijven. De deelnemende platbodems starten in de Friese havenplaats en doen vervolgens in willekeurige volgorde Den Oever, Texel (Oudeschild), Vlieland en Terschelling aan. Daarna zetten ze weer koers naar de finishplaats Harlingen. Het komt aan op kennis van wad, weer, schip, zeilen, trim én uithoudings- en doorzettingsvermogen. De 22e editie is op 5 en 6 november. www.waddenrace.nl

NATIONALE WADDENRACE
EEN PITTIG STUKJE ZEILEN

foto:© Michiel Rutgers

KAMPIOEN DER KAMPIOENEN

Het blijft een goede formule: aan het eind van het seizoen alle Nederlandse zeilkampioenen tegen elkaar te laten zeilen. Ziedaar het concept van de PIP, de Primus Inter Pares. Ofwel de eerste onder zijns gelijken. De 56e editie werd op 8 en 9 oktober verzeild bij De Vrijbuiter in Loosdrecht. De deelnemers voeren in Zestienkwadraten vier races tegen elkaar; zondag was er te weinig wind om te zeilen. Valk-kampioen Hette van der Zwaag won de PIP titel; voor Thijs Kort (Zestienkwadraat; 2e) en Regenboogkampioen Peter Peet (3e).

www.gwvdevrijbuiter.nl

NOMINATIES ZEILBOOT VAN HET JAAR

Een vakjury onder leiding van jachtontwerper en juryvoorzitter Martin de Jager heeft vijf nieuwe zeilboten genomineerd voor de titel 'HISWA Zeilboot van het Jaar 2017'. Tijdens testdagen in oktober werden de schepen aan de tand gevoeld en beoordeeld op het innovatieve karakter, het concept, vaareigenschappen, constructie, prijs/kwaliteitverhouding en design. De vijf genomineerden zijn: Bente24, Bestevaer 45ST Pure, Dehler 34, Sunbeam 22.1 en X-Yachts X4. Op de openingsdag van de droge Hiswa, op 8 maart, wordt bekend gemaakt welk jacht Zeilboot van het Jaar 2017 is. www.hiswarai.nl

BENTE 24
www.sailcentremakkum.nl

BESTEVAER 45ST PURE
www.kmy.nl

DEHLER 34
www.dehler.nl

SUNBEAM 21
www.newpointmoverbo.nl

X-YACHT X4
www.x-yachts.nl

UITWAAIEN IN HET KERSTRECES

De Nederlandse Vereeniging van Kustzeilers organiseert net als vorig jaar weer de IJsbeerenburgtocht. Een informeel rondje over Waddenzee en IJsselmeer, tussen Kerst en Oud en Nieuw. Geen strak plan, geen excursies, geen walprogramma, gewoon lekker uitwaaien. Wel een schema: dinsdag 27 december verzamelen in Enkhuizen, 28 december oversteken naar Makkum en donderdag 29 december door naar Den Helder. Op 30 december via Den Oever terug naar het IJsselmeer/Enkhuizen.
De tocht is ook open voor niet-leden; aanmelden is wel nodig, voor 20 december. www.kustzeilers.nl

RAID EXTREME

Anders dan we vermeldden werd de Raid Extreme foto in Zilt 126 gemaakt door Hans den Hertog. Sorry Hans...

MISSIE GESLAAGD

Een plek bij de eerste zes. Dat was doelstelling van Team VWDTP bij de start van Eredivisie competitie (*Zilt* 122). Na vijf speelronden eindigde de ploeg als vijfde overall. Missie geslaagd. Wouter Slaman blikt terug: “Gedurende het seizoen heeft onze focus vooral op het proces gelegen: trainingen, de handelingen in de boot, en dat heeft zich uitbetaald. Die vijfde plaats is een resultaat waar we trots op zijn!” Almere won de reeks, Sneek werd tweede en Scheveningen veroverde plaats drie. www.eredivisiezeilen.nl

---

SCHEPENBEURS DEN HELDER

Op 11, 12 en 13 november is de eerste EOC-Traditionele Schepen Beurs, in Den Helder op het oude Marinecomplex Willemsoord. Een ontmoetingsplek voor liefhebbers van traditionele schepen en geïnteresseerden in chartervaart. Er liggen schepen afgemeerd en in Loods 66 staan stands. De beurs is open van 10.00 tot 17.00 uur. Toegang: €6,00 online en €8,00 aan de kassa.
www.traditioneleschepenbeurs.nl

BOTERLETTER

foto:© deboterletter.nl

Het is een klassieker die al meer dan een halve eeuw bestaat: de Boterletter. Steevast in het weekend voor Sinterklaas varen tussen de 15 en 20 verschillende zeilklassen deze winterse wedstrijden op de Rotterdamse Kralingse Plas. De prijzen: boterletters! De 52e editie is op 3 en 4 december 2016. www.deboterletter.nl

ADVERTENTIE

foto:© Bemanning Tinkerbel

FOTO'S EN TEKST TINKERBEL-BEMANNING

HEELHUIDS DOOR DE PIRATENSTRAAT

TINKERBEL ZEILT VIA GOLF VAN ADEN HUISWAARTS

Jan en Ankie zeilden met hun dochters Luna (12) en Nika (11) op hun zeiljacht Tinkerbel rond de wereld. Groot dilemma: gaat de thuisreis wel of niet via de Golf van Aden en het Suezkanaal? Een risicogebied vanwege de piraterij, maar wel de kortste route...

We hadden budget om hooguit twee jaar te zeilen. Daarna moesten we weer werken, terwijl Luna zou starten met de middelbare school. Onze terugtocht vanuit de Pacific zou daarom via de Rode Zee naar Suez moeten lopen; rond Zuid-Afrika zou ons teveel tijd kosten. De route door de Golf van Aden stond de afgelopen jaren als gevaarlijk te boek door de piraterij. Zwaar bewapende piraten namen zelfs zeelui en zeilers in gijzeling. Toen een internationale coalitie, waarvan ook Nederland deel uitmaakt, in het gebied ging patrouilleren, had dat effect. In 2013 namen de piratenaanvallen met 90 procent af ten opzichte van het jaar ervoor. In het jaar van ons vertrek, 2014, werden nog vier incidenten geregistreerd, daarna waren er geen incidenten met zeiljachten meer. Dat zegt natuurlijk niet veel, omdat het niet duidelijk was hoeveel jachten nog die route namen. We besloten om gedurende onze reis de situatie te blijven volgen en bij Australië te beslissen of we definitief zouden doorvaren.

RISICO'S AFWEGEN

Ondanks de sterke afname van piraterij bleef het hele gebied van de Golf van Aden aangeduid als een 'High Risk Area'. We stonden daarom lang stil bij de vraag of wij onszelf en onze kinderen wilden blootstellen aan dit gevaar. Het was een kwestie van het goed in kaart brengen van risico's, je er op voorbereiden en het vervolgens accepteren. Je moet geen slachtoffer worden. Als je zeilt ben je trouwens voortdurend bezig met risico afwegingen. Het ligt er ook aan wat voor mens je bent. Als je je elke dag afvraagt wat er fout kan gaan, is het gewoon niet leuk.

foto:© Bemanning Tinkerbel

Illustratie:© Zilt Magazine

Als we in Australië zijn moeten we definitief de keuze maken. Na grondig onderzoek vinden wij het risico aanvaardbaar. We hebben de indruk dat de professionele piraterij in de Golf van Aden niet meer bestaat. Een piraat die al 4 jaar geen succesvolle actie meer heeft uitgevoerd is toch wel officieel 'out of business'. Door de chaos in zowel Somalië als in Jemen blijft het risico bestaan dat lokale vissers in de verleiding komen om een langskomend jacht te beroven. Maar dan hebben we het over beroving en niet over kidnapping. Een situatie die zich eigenlijk overal zou kunnen voordoen.

De ontwikkelingen rond piraterij en gewapende overvallen op schepen worden zorgvuldig in de gaten gehouden door overheden en internationale organisaties. Hun bevindingen vind je op tal van plaatsen op het internet. Een goede bron van informatie is het jaarlijks verschijnende rapport ***Piracy and Armed Robbery against Ships****. Het wordt uitgegeven door* ***ICC International Maritime Bureau****. De meest recente uitgave download je hier.*

VOORBEREIDINGEN

Ondanks onze analyse blijft de oversteek spannend en accepteren we graag het voorstel van twee andere jachten om samen op varen. Theoretisch wordt de kans op een aanval op onze boot dan drie keer kleiner; belangrijker is dat het gewoon fijn voelt om zo'n traject niet alleen te hoeven doen. Ondanks dat we geen reële dreiging meer verwachten, bereiden we ons toch voor op mogelijke piratensituaties. Die voorbereiding is echter niet vanzelfsprekend. De aanbevelingen van de patrouillerende coalitie voor de commerciële scheepvaart bieden voor jachten weinig houvast. We kunnen tenslotte geen safe room inbouwen. Met de andere zeilers bespreken we de verwachtingen ten opzichte van elkaar. Al pratende wordt duidelijk dat we elkaar bij een echte piratenaanval eigenlijk niet kunnen helpen. We spreken dan ook af dat bij een daadwerkelijke aanval de resterende boten maken dat ze wegkomen en communicatie met de buitenwereld zullen overnemen.

foto:© Bemanning Tinkerbel

We zien vooral meerwaarde in het proberen af te schrikken van de individuele visser of piraat. Uitgangspunt wordt dat we een naderend verdacht vaartuig zo vroeg mogelijk laten zien dat we hem gezien hebben en dat hij met drie zeilboten (met voor hem onbekende beveiliging) rekening moet houden. Een van de andere zeilers heeft er nog lol in om de afschrikking aan te dikken door zich als armed guard te verkleden inclusief een nep AK47. Afgezien daarvan zijn we onbewapend. Deze voorbereidingen doen we met gemengde gevoelens. We denken toch dat er geen piraterij meer is? Waarom dan wel al deze discussies? We moeten maar gewoon gaan.

NAAR DJIBOUTI

We vertrekken 12 maart vanuit Galle in Sri Lanka richting Djibouti. Een tocht van 2300 mijl. We willen gaan om de verwachte omslag in de heersende windrichting in de Rode Zee begin april voor te zijn. De noordelijke Indische Oceaan is rustig en we hebben eerder te weinig dan te veel wind. Als we de Malediven zijn doorgestoken en met de twee andere boten de ‘High Risk Area’ naderden, melden we ons bij de UKMTO (UK Maritime Trade Operations). Zij registreren de scheepvaart voor de verschillende militaire organisaties in de regio. We geven vervolgens dagelijks onze positie door. We mikken op de ingang van de speciale corridor die voor de bescherming van de scheepvaart is ingesteld. Zodra we die corridor invaren, hebben we dagelijks contact met de marineschepen van de diverse landen. We zien drie keer een schip zonder AIS, waarvan één keer een ‘typisch’ piratenschip met meerdere skiffs op dek gesjord. De waarschijnlijk niets

foto:© Bemanning Tinkerbel

vermoedende vissers passeren zonder ons een blik waardig te gunnen. We voelen ons met alle militaire aandacht en onze vrienden in zicht, ontspannen. We verheugen ons elke dag op de oproepen met Chinese, Japanse, Indische, Pakistaanse of Europese marineschepen die in het gebied patrouilleren. Ondanks het soms zeer gemankeerde Engels voelen we de positieve betrokkenheid over de VHF komen.

'SKIFF HEADING YOUR WAY'

19 dagen na vertrek en met nog 30 mijl tot de grootste militaire basis in de regio, denken we er bijna veilig te zijn. Dan worden we opgeroepen door een groot Chinees marineschip dat voor ons langs stoomt. *"SY Tinkerbel, SY Tinkerbel, this is Chinese warship, please be advised that two suspicious, fast moving skiffs with four to six people are heading your way. Take protective action."* En weg zijn ze.... Pogingen om de coördinaten van

>

de gesignaleerde skiffs te krijgen lopen stuk op het gebrekkige Engels van de Chinese radioman. We voeren alsnog de afgesproken manoeuvre uit om direct dicht bij elkaar te gaan varen, maar we zien geen skiffs. Enige uren later kunnen we het anker laten vallen in de haven van Djibouti...

Djibouti blijkt een verstofte Frans koloniale havenstad. Het is er droog, stoffig en arm. We blijven er vijf dagen om de was te laten doen, voorraden aan te vullen en diesel te bunkeren. We vinden ook nog tijd om de toch fascinerende omgeving te bekijken met zoutmeren en woestijnlandschappen.

RODE ZEE

Van zuid naar noord is de Rode Zee ongeveer 1200 mijl. Op die route heb je dikwijls wind tegen. Veel van de landen in de regio zijn de laatste tijd nog verder gedestabiliseerd, waaronder Eritrea, Jemen en Sudan. We willen dan ook zo snel mogelijk noordwaarts richting Suezkanaal. Gelukkig hebben we de eerste helft tot aan Sudan een stevige wind in de rug en vliegen we met 10 knopen snelheid naar Port Suakin. Dit blijkt een onvermoede verrassing. Port Suakin was een florerende havenstad tot de stad in 1920 door haar inwoners verlaten werd. De gebouwen zijn vervallen en de huidige paar bewoners kunnen maar met moeite in hun levensonderhoud voorzien. Ondanks de extreme armoede stralen de mensen trots uit.

Als bonus is er een agent die visa, diesel, simkaarten, boodschappen en water binnen de kortste keren voor ons regelt. Een stop die we niet hadden willen missen.

foto's:© Bemanning Tinkerbel

foto:© Bemanning Tinkerbel

Daarna gaan we via een paar prachtig duikplekken voor de kust van Sudan en een fantastische duik met tientallen dolfijnen voor de Zuid-Egyptische kust in een ruk naar de Yacht Club of Egypt aan het begin van het Suez kanaal. We wilden er zo snel mogelijk doorheen.
Egypte is berucht om zijn corruptie en die reputatie blijkt ook dit keer te kloppen. We hebben continu het gevoel betrokken te worden in obscure deals om de normaalste zaken geregeld te krijgen. We zijn daarom blij dat we al binnen drie dagen door het Suezkanaal kunnen.
Zes weken na ons vertrek uit Sri Lanka bereiken we de Middellandse Zee.

Dit was het sluitstuk van onze wereldomzeiling en naar onze mening een bevestiging dat de route door de Rode Zee, met de nodige voorzorgsmaatregelen, weer in de categorie aanvaardbaar risico's valt.

tinkerbelopreis.wordpress.com

NORDIC 2017
ROUND
Zeil mee
met uw eigen jacht naar
Noorwegen Zweden Denemarken
28 dagen
23 juli - 19 augustus
15 JAAR 2001-2016
OCEAN PEOPLE

Sint Maarten
ZEILPARADIJS IN DE TROPEN
8 & 11 DAAGSE
ZEILREIZEN
P.P. VANAF
895,-
EXCL. VLUCHT
NAUTI SAIL
SAILING EXPERIENCE
ggto
NAUTISAIL.NL 036-7518696

Al uw bestaande
lieren
elektrisch
met één oplaadbare
WinchRite ®
elektrische lierhendel
www.winchrite.nl

BOMARINE
innovative sailing solutions
variabele spoed
is altijd goed!
AUTOPROP
download de brochure

Zwaan Sails
Jachtzeilen
Canvas werk
Sprayhoods
Reparaties
WINTER KORTING
LELYSTAD 0320 - 231437

Vaar op zeker
KUIPER
VERZEKERINGEN
Verzekeringen en financieringen

Handboek
voor toer- en
wedstrijdzeilers
door
Henk Huizinga
BESTEL HIER
Henk Huizinga
Het WEER in KAART
Zilt

Redder. Altijd. Vrijwillig.
En onder alle omstandigheden!
Word donateur!
KNRM
Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij
www.knrm.nl

>

foto's:© Laurens van Zijp

STRONTRACE MET OMWEG

Een kapotte brug bij Hillegom dwong de deelnemers aan de Strontrace tot een lange omweg. Wie door Haarlem kwam, moest bij Cruquius bakboord uit om de oostelijke Ringvaart te nemen. De latere winnaar *Verwisseling* slaagde erin stijf knijpend onder zeil Badhoevedorp te bereiken. De achtervolgers, waaronder de *Engelina Smeltekop*, moesten jagen. Onderwijl kruiste de klipper *Catharina Anne*, die door Amsterdam was gekomen, het Nieuwe Meer over, om bij Oude Meer de mast te strijken. Daar werd de klipper opgelopen door de inmiddels fanatiek jagende *Verwisseling*-bemanning. Ziedaar een enerverende momentopname uit de editie 2016 van Strontrace. Dit jaar getrakteerd op veranderlijke winden uit het zuidkwadrant en alle soorten herfstweer. De race startte op maandag 17 oktober in Workum. Doel: zeilend, bomend en jagend naar Warmond om kunstmest te lossen. Daarna terug naar Workum. www.zeilvracht.nl

E-MOTION RUDDER DRIVE

Hanse ziet zichzelf graag als trendsetter in de jachtbouw en met de introductie van een innovatief type elektrische voortstuwing zet de werf weer een opvallende stap. De Hanse 315 kan nu worden uitgerust met de e-motion rudder drive. Een elektrische motor van Torqueedo wordt daarbij geïntegreerd in het roerblad. Daarmee verdwijnt niet alleen de dieselmotor maar ook de schroefas of saildrive. De 4 kW motor en een klapschoef zorgen voor een verbeterde manoeuvreerbaarheid, er is geen uitstoot en nauwelijks geluid. Bootsnelheid en actieradius zijn nog beperkt, waardoor het systeem alleen voor gebruik op binnenwater geschikt is. www.hanseyachts.nl

KERST IN DE ZON

Als je dit jaar niet wilt wachten op een witte kerst biedt Nautisail een prettig alternatief in de zon. Er staan twee kerstreizen op het programma. In het Caribisch gebied kan je opstappen aan boord van de *HighFive* voor een trip in de prachtige Grenadines. Blijf je liever iets dichter bij huis, is de trip op de *Sealove* een goede keus. Je zeilt dan van Lanzarote naar Fuerteventura en Gracioso op de Canarische eilanden. Prijzen en data vind je op www.nautisail.nl

CURSUS MANOEUVREREN ZONDER MOTOR

Als je weet wat je moet doen zodra de motor uitvalt, neemt dat een hoop onrust weg. Daarom organiseert Marianne van der Linden van Scheepswijs deze winter een nieuwe cursus over varen zonder motorgebruik. Hierbij komen praktische vaartechnieken aan bod waar je slimmer door gaat varen, ook als de motor het nog gewoon doet. www.scheepswijs.nl

HUISMAN BOUWT DRIEMASTSCHOENER

Royal Huisman heeft een order op zak voor het grootste zeiljacht dat ooit op de werf is gebouwd. De 81 meter lange driemastschoener zal in de top 10 van de grootste zeiljachten van de wereld komen. Dykstra Naval Architects ontwierp het exterieur van dit joekel. Zij kozen voor een driemaster omdat de eigenaar graag met zijn boot onder de Panamabrug wil kunnen varen. De oplevering is voorzien in 2010. www.royalhuisman.com

POLYESTER REPAREREN MET MAGICEZY

De producten van MagicEzy maken een gelcoat reparatie veel makkelijker dan tot nu toe mogelijk was. Omdat er geen componenten gemengd hoeven te worden kan Magicezy direct vanuit de tube aangebracht worden op de plek van reparatie. Met de geïntegreerde schraper aan de achterzijde van de tube kan je overtollig materiaal gemakkelijk verwijderen. Magicezy is tijd- en kostenbesparend voor jacht- en scheepswerven en kan ook na openen lang bewaard worden.

De productenreeks bestaat uit de ‘Hairline Fix’ voor haarscheurtjes en de ‘9 Second Chip fix’ voor het repareren van grotere gaten. Beiden zijn verkrijgbaar in acht populaire bootkleuren.

www.sailspecials.nl/magicezy

PROLINE VEILIGHEIDSLIJN

Wichard brengt een nieuwe lifeline op de markt. Met de ProLine haak je jezelf sneller vast dankzij de twee nieuw ontwikkelde haken die een groter bedieningsgemak hebben. De ProLine is volgens Wichard ook de lichtste en meest compacte lifeline op de markt. www.wichard.com

NIEUWE 40 VOETER VAN J-BOATS

Het Amerikaanse persbericht weet het weer prachtig te verwoorden: *'The J/121 fulfills the growing need to simplify life.'* De nieuwe J wordt aangeprezen als een offshoreracer die is geoptimaliseerd voor short-handed zeilen. Rompvorm en zeilvoering vragen niet om 6 man in de rail en alles aan dek is zo ingericht dat je met minimale crew het maximale uit de boot kan halen. De J/121 (spreek uit one-two-one) heeft verschillende voorzeilen, elk op hun eigen roller. Het hydraulische achterstag kan worden bediend vanachter beide stuurposities en ook de waterbalast wordt vanuit de kuip gecontroleerd. De klasse-regels staan elektrische lieren toe. Het interieur is efficiët en ruim, met witte schotten en houten lijstwerk. '*Herreshoff classic style*' noemt J-boats dit. De bouwers van deze sportieve 40 voeter beloven toekomstige eigenaren maximaal zeilplezier en minimaal onderhoud. www.jboats.nl

foto: © Bemanning Schorpioen

PORTO

De meeste zeilers bezoeken de Portugese havenplaats Porto door een busrit vanuit het nabijgelegen Leixões, maar Saskia en Wouter meren met hun *Schorpioen* af midden in het historisch centrum, naast Martijn van de *Prinses Mia*. Pallets dienen als ladder om op de kade te kunnen komen.

>

RONDJE NUMMER DRIE

Bij Saskia Hocks en Wouter Broekhuizen lijkt vertrekken voor een lange reis niet veel ingewikkelder dan zeilend op vakantie gaan. Ze weten dan ook als geen ander waar ze aan beginnen. In 2005-2006 maakten ze een Rondje Atlantic met een kleine houten boot uit 1967. Vijf jaar later deden ze ongeveer hetzelfde rondje, nu in hun comfortabele en stoere aluminium 41 voeter *Schorpioen*, een Dick Zaal ontwerp. Wouter werkt bij de politie. Zo'n werkgever zullen meer zeilers zich wensen. “Voor de derde keer werd mijn aanvraag voor een jaar verlof onder de levensloopregeling goedgekeurd. Dus gingen we vorige winter weer volop aan de gang met verbeteringen aan de boot en dit voorjaar zegde Saskia haar baan op en zetten we ons huis weer te huur”, aldus de nuchtere Wouter.

KEUZES

Saskia: “Onze eerste twee reizen waren zo geweldig dat het niet meer dan logisch lijkt om nog een keer weg te gaan. De jaren tussen de reizen in leven we altijd met een volgende trip in het achterhoofd. Daardoor maken we bewuste keuzes.

foto's: © Bemanning *Schorpioen*

De planning is wel wat strak, door ons late vertrek eind augustus. De meeste wereldzeilers zijn dan al in Spanje of Portugal. We hebben de eerste weken weinig wind en door de tijdsdruk motoren we meer dan normaal. Daardoor waren we toch begin september al aan de Noord-Spaanse kust, een prachtig zeilgebied."

ANDERS

In Bayona zien Saskia en Wouter een bekende boot binnenkomen. Saskia: "Martijn van de *Prinses Mia* kennen we van 11 jaar geleden, toen we hem voor het eerst ontmoetten met zijn vorige boot, ook in Bayona. Ontzettend toevallig dat we hier nu weer samen liggen. Dit soort ontmoetingen maakt onze reis nu al bijzonder, ik denk echt dat het deze derde keer weer anders zal zijn dan de eerste twee reizen." Wouter ziet dat ook zo: "Het zijn toch de mensen die je tegenkomt die een reis bijzonder maken, maar we kiezen nu ook bestemmingen die we de vorige keren moesten overslaan. De oostkust van Amerika staat hoog op onze verlanglijst, maar laten we nu eerst maar eens die Atlantic oversteken, ook voor de derde keer is dat nog steeds zo'n 2100 mijl..."

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

>