Zilt magazine

134

juni 2017

NORTH SAILS
3Di NORDAC™
NOW AVAILABLE
EVOLUTION TO REVOLUTION
3Di NORDAC – THE DACRON CRUISING SAIL REINVENTED
3Di NORDAC™ is North Sails revolutionary sailtechnology, for small to medium sized cruising boats, which transforms polyester fiber into seamless, one-piece sails that are uniquely strong, beautiful, and long-lasting.
northsails.com
NORTH SAILS

Whisper Power
Generating Confidence

Genieten van een heerlijke Nespresso of Senseo tijdens het varen?

WhisperPower maakt het mogelijk!

Vakantie **Voordeelpakketten**

WP Sine 12/24V - 400 Watt **Omvormer**

Voor de kleine verbruikers (laptop, telefoon laders of TV) Voorzien van enkel stopcontact en USB aansluiting voor telefoonladen. Compleet met 2 meter aansluitkabel voor aansluiting op de accu. Incl. montagemateriaal en afstandsbediening.

Nu vakantie meeneemprijs **€ 199,-**

WP Sine 12/24V - 2000 Watt **Omvormer**

Voorzien van dubbel stopcontact en USB aansluiting voor telefoonladen. Compleet met 2 meter aansluitkabel voor aansluiting op de accu. Inclusief montagemateriaal en afstandsbediening met aan/uit schakelaar en 6 meter kabel.

Nu vakantie meeneemprijs **€ 449,-**

Bonsink Aquaservice | Zwartsluis	T. 038-3869666
Bos Tools & Campers | IJsselmuiden	T. 038-3338394
Jos Boone | Middelburg	T. 0118-629913
Dekker Watersport | Zaandam	T. 075-6163362
George Kniest Boatequipment | Almere	T. 036-5369440
Kok Watersport | Rotterdam	T. 010-2857177
Perdok Technische Groothandel | Assen	T. 0592-377488
Marine Service Schüller | Maasbracht	T. 0475-439943
Tagrijn Emma | Lelystad	T. 0320-260055
Vrolijk Watersport | Scheveningen	T. 070-4168282
Warber Jachtservice | Grou	T. 0566-623370
Westers Nautic | Sneek	T. 0515-416741

De actie is geldig van 16-05-17 t/m 30-06-17 en exclusief bij de hierboven genoemde (Orange) Premium Dealers verkrijgbaar.
Alle prijzen zijn incl. BTW

Handig voor de vakantie
WBC Handy 12V-15A

Waterdichte meer- traps automatische acculader (ook te gebruiken als permanente voeding).

Adviesverkoopprijs € 192,-

Vakantie meeneemprijs **€ 129,-**

Whisper Power
Generating Confidence

whisperpower.com

ONTWERPER 46

134
juni 2017

Zilt

Y-TORENRACE 68

VOLVO OCEAN 74

ZILTE WERELD 86

‘HET GING MIJ OM HET BOUWEN...’ 10

SURINAME 24

EN VERDER...

6 Bureaublad
54 In de Wind
78 Zilte Spullen

foto© Laurens van Zijp/Zilt Magazine

BUREAUBLAD

'Alle zeilen bijzetten' luidt het gezegde. Op een Lemsteraak is dat een gebruikelijke handeling om snelheid te maken. Hier is behalve een enorme halfwinder ook een flink waterzeil gezet. Met een paar klikken maak je deze foto de achtergrond van je computer, telefoon of tablet…

OVERDAAD

De Whitbread Round the World Race had een duidelijke opzet. In vier etappes rond de globe, de grote kapen aan bakboord houdend. Stopovers waren broodnodig voor bevoorrading, reparaties én om filmrolletjes te kunnen ontwikkelen. Die etappeplaatsen bepaalden ook het ritme van de vertraging waarmee we de beelden zagen van die vermetele mannen op hun voortjakkerende jachten in huizenhoge golven. Het verloop van de race was soms lastig te volgen, maar tegelijkertijd gaf de schaarste aan informatie de race iets extra heroisch. Oceaanracen in het diepe zuiden, dát was waar het om draaide. Het DNA van de race.

Geleidelijk plooide het evenement zich meer en meer rond de belangen van sponsors en etappeplaatsen. Onbegrijpelijk was dat niet, zij waren het immers die in toenemende mate voor het financiële fundament van de race zorgden. De eens zo overzichtelijke route werd een slalomtocht over de wereld. Trajecten in het onstuimige zuiden werden ingeruild voor windarme etappes in de Indische Oceaan. Havenraces telden mee voor het klassement. Ogenschijnlijk leed de race er niet onder. Het onbekend terrein zorgde ook voor nieuwe tactische en strategische uitdagingen. En bovendien overtrof elke editie de vorige ruimschoots in communicatie en multimediaal geweld.

Door die overdaad aan haarscherpe en bijna vertragingsloze beelden, kan iedereen de race beter volgen dan ooit tevoren. Maar het heeft ook een ander effect; je raakt er zodanig aan gewend dat zelfs verzadiging dreigt. En kennelijk leeft dat gevoel niet alleen bij ons. De aanstaande Volvo Ocean Race heeft grote moeite om in oktober een minimaal aantal deelnemers aan de start te brengen.
Op deze plaats pleiten voor een terugkeer naar het verleden zou belachelijk zijn. Maar het zou ook verkeerd zijn om aan te nemen dat concepten die ontstonden in een internetloos tijdperk als vanzelf naar de Nieuwe Tijd evolueren, alleen maar door moderne technieken te omarmen.

De organisatie van de Volvo Ocean Race ziet dat ook in. Na de komende race gaat er veel veranderen. Van het bestaande concept blijft 'Rond de wereld' over, maar verder is er door de mannen in Alicante maar weinig heilig verklaard. Het is een prijzenswaardige en gedurfde beslissing. De uitkomst van dat traject staat voor ons echter nog niet vast. Daarvoor zijn er nog te weinig zeilraces van mythische proporties aan vergadertafels ontstaan…

de Zitt bemanning

foto:© Evert Nieuwenhuis

TEKST: **EVERT NIEUWENHUIS**

ZELFGEBOUWDE DROOMBOOT LIGT NU TE KOOP

‘HET GING MIJ OM HET BOUWEN’

Vijftien jaar bouwde Tom Pollmann bijna dagelijks aan zijn Emma, een perfecte replica van een Noorse reddingsboot uit 1909. Maar na slechts enkele korte zeereizen ligt zijn Colin Archer nu te koop. Droevig is Pollmann niet: “Ik heb volop van de bouw genoten.”

Wie d'r ziet, wordt verliefd. *Emma* moet wel een van de mooiste Colin Archers zijn ooit gebouwd. Van de fraaie zeeg tot het zeer 'scheepse' interieur – alles is even degelijk, verfijnd en authentiek uitgevoerd. Niet alleen een toevallige voorbijganger valt in katzwijm, ook de vakjury van het Risør Trebåtfestival, een Noors festival voor historische houten boten, kon *Emma* bekoren: ze werd in 2014 uitgeroepen tot boot van het jaar.

Tom Pollmann (73, opgeleid als werktuigbouwkundige) bouwde de stoere, solide en sierlijke *Emma* met zijn eigen handen. Daarin ging hij verder dan menig zelfbouwer. Op zo ongeveer de scheepsklok en de gps na, maakte hij alles zelf. Zelfs de vierduizend alubronzen nagels die de huidgangen met de spanten verbinden, smeedde hij eigenhandig in de smidse in zijn achtertuin. Toch moet Pollmann na slechts enkele zeereizen afscheid nemen van de vrucht van zijn toewijding en volharding.

VERLIEFD

In 1997 begon hij met de bouw. "Ik was achterin de vijftig toen ik werd ontslagen", vertelt Pollmann, een vriendelijke, innemende man die rustig spreekt en grote woorden schuwt. "Vervelend, maar ik had ineens zeeën van tijd om mijn droom waar te maken: een schip bouwen." Eerder had Pollmann al een Bunschoter botter gerenoveerd, een schip waar hij 28 jaar lang met zijn vrouw en kinderen mee zeilde. Nu wilde hij met zijn vrouw op een zelf gebouwd schip verre zeereizen maken. Het leven nam echter zijn eigen loop: door het overlijden van zijn vrouw gingen die reizen niet door. Het droomschip bouwde Pollmann wel.

Waarom een Colin Archer? "Tijdens een reis naar Denemarken met mijn botter kwam ik per toeval de RS1 tegen, de eerste van de

foto:© Tom Pollmann

EMMA

EMMA
2008

foto:© Tom Pollmann

zeilende reddingsschepen die Colin Archer voor de Noorse kustwacht ontwierp", zegt Pollmann. "Ik was meteen verliefd: wat een prachtige lijnen. Ze zeilen heerlijk: wendbaar, snel en zeer zeewaardig. Met 30 knopen wind aan lagerwal in het Kattegat gaan ze overstag als een BM'er met een zomers briesje op de Loosdrechtse Plassen – deze schepen zijn dan helemaal in hun element."

Jaren later kocht Pollmann in het maritieme museum te Oslo de bouwtekeningen van de Vardø met zeilnummer RS22 (RS staat voor 'Redningsskøyte'). De bouw van *Emma* kon beginnen.

LOKAAL HOUT

Pollmann trok de bossen in, op zoek naar de mooiste bomen voor zijn droomboot. Bijna al het hout is geoogst binnen een straal van veertig kilometer van Pollmanns woonplaats Deventer. "Als ik in een bos wandelde, had ik altijd mijn hoofd in mijn nek. Ik keek omhoog, op zoek naar een mooie rechte eik. Of ik speurde naar de juiste ronding voor bijvoorbeeld de stevenbalk."

Van diverse landgoederen kocht hij een stuk of zes eiken van 10 tot 15 meter lang. De masten (lariks) zijn koninklijk: ze komen van kroondomein Het Loo. Alleen het dek (afzelia doussié) en de kielbalk (azobé) komen van verderweg. "Die komen uit België. Daar hebben ze het beste hardhout uit Congo, een erfenis van de koloniale tijd."

Na het zagen moest Pollmann geduld opbrengen: de planken (50 kuub in totaal) heeft hij vijf jaar laten drogen. De lariksen hebben een paar jaar bij een bevriende molenaar in het water gelegen voordat ze werden gedroogd.

HUZARENSTUKJE

Elf dikke fotoboeken laten het bouwproces gedetailleerd zien, van het bevestigen van de huidgangen (4,5 centimeter dik), het laminieren van de spanten (14 x 14 centimeter dik), het zetten van de zeeg ("de belangrijkste lijn van het schip – als die anderhalve millimeter scheef zit, zie je dat al") tot het smeden van het lummelbeslag (in de eigen smidse in zijn achtertuin) – de eenmanswerf Pollmann voerde alles met minutieuze precisie zelf uit.

Het gieten van de loden ballastgewicht was een huzarenstukje dat zelfs de koelbloedige Pollmann angstzweet bezorgde. Hoe giet je 8.500 kilo lood van 600 graden Celsius op een veilige manier in een betonnen mal? Pollmann: "Het vergde maanden voorbereiding. Je moet het hele proces stap voor stap goed doordenken en alles twee keer zo zwaar uitvoeren als je denkt dat nodig is. En natuurlijk veel rondvragen bij bevriende ambachtslui. Zo leerde ik dat lood zich gedraagt als melk: het kan zomaar overkoken. Je moet goed opletten en op het juiste moment alles in één keer zo beheerst mogelijk gieten."

Hij verbouwde een oud smeltvat, verkreeg het lood via zijn oude werkgever ("gebruikt verpakkingsmateriaal van nucleaire geneesmiddelen"), checkte alles nog eens bij een bevriende bronsgieter in Enkhuizen en verzamelde enkele maten om te helpen. Pollmann: "Toen moest het gebeuren. Het lood werd mooi heet en toen het begon te wellen kantelde ik het gietvat en stroomde het lood de mal in. So far so good."

Maar het ging mis: "Stukjes beton spatten los waar het in aanraking kwam met het lood. Kennelijk zat er in het beton te veel water, dat door de hitte begon te koken. Het beton explodeerde." De loden balk werd vervuild door stukjes ronddrijvende beton. Of erger: de

foto's:© Scheepsmakelaardij Fikkers

foto:© Tom Pollmann

mal zou kunnen barsten, waardoor het kokende lood over de grond zou stromen en alles zou mislukken. “Ik schrok me dood en dacht meteen: dit gaat me zeker een jaar kosten. Maar na de eerste paniek besloot ik door te gaan om later te kijken of ik de schade zou kunnen herstellen.” Eenmaal afgekoeld bleek de schade mee te vallen. De mal was niet gebroken en na het nodige schaafwerk was de perfectionistische Pollmann tevreden.

PERFECTIONISME

In de vijftien jaar dat de bouw duurde, klaagde zijn omgeving zo nu en dan: “Maak het nou eens af... En moet echt alles perfect zijn?” Pollmann: “Misschien ging ik in mijn perfectionisme soms iets te ver. Maar aan de andere kant... Neem nou de kielbalk. Die kun je vierkant laten, maar je kunt ‘m aan de buitenkant ook een beetje hol maken zodat hij perfect overgaat in die kromming van de huid. Niemand die het ziet, behalve de vissen. Toch heb ik ‘m hol gemaakt. Gewoon, omdat ik het mooier vind.”

Uiteraard viel de bouw Pollman soms zwaar. “Ik was er echt bijna elke dag mee bezig. Soms had ik het gevoel dat het me allemaal te veel werd, dat het boven me uit groeide. Er zit zoveel tijd en geld in, op een gegeven moment kun je niet meer terug. Maar ach, dan neem je een klein klusje bij de hand en heb je weer een stap gezet. Dan volgt de rest vanzelf.” En, zo benadrukt Pollmann, hij deed het lang niet altijd alleen. Er waren genoeg vrienden die geregeld kwamen helpen.

VOLDOENING

Uiteindelijk doopte Pollmanns oudste kleindochter Emma in 2014 het schip dat haar naam draagt. Er was feest, muziek en natuurlijk veel vrienden en familie. Niet lang daarna volgde de eerste grote reis naar Risør, waar *Emma* de eerste prijs won op het Noorse festival voor scheepsbouwers. "Dat was fantastisch. In de jury zaten de echte werfbazen, hun erkenning deed me wel wat."

Er volgde slechts een paar andere reizen en nu ligt *Emma* al enige tijd te koop. "Ik word te oud om een schip van deze grootte te varen. Het is niet anders." Dat moet de zelfbouwer pijn doen, zou je denken, maar Pollmann is er gelaten onder. "Uiteraard had ik er meer mee willen zeilen en haar beter willen leren kennen. Maar *Emma* heeft voor mij haar doel gediend: ik heb haar mogen bouwen. Ik ben tevreden."

Het resultaat is voor Pollmann niet het zaligmakend; de reis is belangrijker dan de bestemming. "Het ging mij om het bouwen. Werken met hout is heerlijk en om te zien dat er iets moois uit je handen komt geeft enorme voldoening. Ik heb veel geleerd en vriendschappen opgebouwd met geestverwanten en ambachtslui voor wie ik veel respect heb."

Hoogtepunten die alle pijn en moeite weer goed maakten, waren er niet. "Het gaat om de kleine dingen. 's Avonds drink je na een dag werken een borrel, je loopt nog even naar de werkplaats, kijkt naar haar en denkt: wat is het toch een prachtig schip. Die zeeg, die lijnen… Het gaat goed, denk je dan, dit wordt een mooi schip. Dat zijn de mooiste momenten."

foto:© Evert Nieuwenhuis

Emma is een replica van de RS22 uit 1909, de laatste van de zeilschepen die de Noorse ontwerper Colin Archer voor de Noorse reddingsmaatschappij ontwierp.

Lengte 14,3 m. Breedte 4,80 m. Diepgang 2,30 m. Waterverplaatsing 30 ton. Zeiloppervlakte totaal 126 m2. Spanten en gangen: eiken op eiken. Het onderwaterschip is volledig bedekt met koperen platen van 1 mm dik. www.colinarcheremma.com

advertentie

Deze **kleine, lichte (6,8 kg)** maar krachtige **(420 Watt)** windgenerator, onderscheidt zich door zijn bijzondere eigenschappen. De unieke gepatenteerde SPB **(Silent Power Blades)** carbon rotorbladen zijn zeer sterk, lichtgewicht en bovenal zorgen ze ervoor dat **de Silentwind de stilste windmolen is die bestaat.**

De Silentwind generator is geoptimaliseerd voor alle windsnelheden en wordt compleet geleverd met laadregelaar voorzien van een geïntegreerde stopschakelaar. Op de Silentwind laadregelaar kunnen, naast de windgenerator, eveneens zonnepanelen aangesloten worden en deze is volledig via Bluetooth met de IOS of Android app te bedienen. **Met 3 jaar garantie.**

Nu! Antifouling tegen groothandelsprijzen

Ook geschikt voor aluminium schepen

De Gier Maritiem

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

advertentie

AANKOOPKEURING

Olav Cox

Zeiljachtexpertise

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

VAN VLIET ZEILEN

HOOD

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 rolreefsystemen
- Lijnen en splitswerk
- Mobiele werkplaats
- 0187 486863

EXPERT IN MASTEN OP MAAT

NEUTMAST.NL

IMPORTEUR VAN:

SPARCRAFT ALUMINIUM MASTEN EN TOEBEHOREN
AXXON CARBON MASTEN EN COMPOSITES

vanbaars
expert pleziervaartuigen

- Aankoopkeuringen
- Deelexpertise
- Taxatie
- Deskundige rapportage
- Schade-inspecties
- Vaartests
- Acceptatiekeuringen

+31 (0)72 50 94 787 • info@expertpleziervaart.nl
www.expertpleziervaart.nl

RHAPSODY IN DE SURINAAMSE JUNGLE

ONBEKENDE WERELDEN

In Zilt 133 beschreef Ada van der Vis de Atlantische oversteek. Daarna verkenden John Gijzenij en zij met hun Rhapsody, een Breehorn 37, Suriname en voeren ver stroomopwaarts de jungle in. Een onbekende wereld gaat voor hen open.

foto:© Bemanning Rhapsody

FOTO'S EN TEKST **ADA VAN DER VIS**

Na vier weken aan een mooring in Domburg willen John en ik op avontuur: zeilen door de jungle op de Cottica rivier. Zo'n twee uur voor laag water bij Paramaribo gooien we los en profiteren van twee knopen stroom. Precies bij kentering van het tij willen we bij de Commewijne rivier zijn, zodat we met de vloedstroom die rivier op zullen gaan. Met de waterkaart van de MAS, een plantagekaart die de situatie in 1840 weergeeft, een klamboe en een dozijn aan anti-muggenwierook gaan we op weg. Een kaart van de rivier is bijna niet nodig, want eenmaal voorbij de laatste boeien is het water diep genoeg over kilometers lengte. De rivieroever verandert in mangrovebos. Na Frederiksdorp komen we vrijwel geen bebouwing meer tegen. Af en toe houten restanten van aanlegsteigers van voormalige plantages. Net voorbij de Matapikakreek bij Alliance ankeren we op de rivier. Zodra we stevig liggen, gaan we over op zelfverdediging: een anti-muggencordon. De klamboe wordt secuur bevestigd. Een gekleurde knijperreeks houdt het gaas potdicht en op zijn plek. Ter verfijning van onze aanpak gaat de wierook aan. Geen mug zal ons bereiken vanavond. Door geblokte ramen aanschouwen we de buitenwereld. Als de zon achter de bomen verdwenen is, horen we een kakofonie aan geluiden. Sporadisch verstoord door een motortje van een bootje dat naar Alliance gaat. Bij het krieken van de dag halen we het anker op om optimaal te profiteren van het tij.

foto:© Bemanning Rhapsody

We varen inmiddels op de Cottica rivier. Het water wordt smaller. Zo nu en dan gaan we zigzaggend door het water om bomenstammen te ontwijken die meedrijven met de stroom. Onze ankerplek bij het tweede eiland is idyllisch. We stappen in de bijboot en varen om het eiland. Halverwege zetten we de motor uit en we laten ons terugvoeren naar *Rhapsody.* Heerlijk die rust als het geluid van de motor weg is. Vlinders fladderen en libellen vliegen voorbij. Precies voor een uitbarsting van hemelwater zijn we terug. Ik grijp ons zwemtrappetje en klauter omhoog aan dek, knoop het lijntje vast, pak binnen doucheschuim en een handdoek, trek mijn kleren uit en ga naar het voordek. De regendouche is precies goed afgesteld; niet te zacht, niet te koud. Verrukkelijk. Al het zilte zweet is in één keer van mijn warme lijf gespoeld…

foto:© Bemanning Rhapsody

foto:© Bemanning Rhapsody

Op deze ankerplek is *Rhapsody* een ongelooflijke draaikont. Ongedurig zwalkt ze door het water. Ongerust of het anker wel houdt, ga ik poolshoogte nemen. Het water is flink in beroering. We raken echter niet in de bosjes verzeild, dus moet het voor vannacht veilig zijn. En het wordt donker. Heel donker. Niets, maar dan ook niets dimt het licht van de sterren. De volgende dag blijken we vrij ver van de kant af te liggen. Gek. John heeft grote vraagtekens boven zijn hoofd.

"Ik heb werkelijk geen idee waar ons anker ligt", zegt hij en begint de ketting in te halen. Dat gaat moeizaam. Een paar tellen later zien we wat er mis is. Een grote boomstam hangt aan onze ankerketting. De ketting heeft de stam in een houdgreep; eromheen geslingerd als een wurgslang om zijn prooi. Muurvast. John weet uiteindelijk ruimte te creëren waardoor de boom tussen de ketting uitglijdt. Gelukkig. Wij zijn los…

illustratie:© Zilt Magazine

We varen vandaag naar ons eindpunt Pikien Santi. Onderweg horen we aapjes, maar ze blijven uit ons gezichtsveld. Na drie uur varen komen we bij het dorpje. Een jonge jongen peddelt in een korjaal ons tegemoet. Zodra onze boot vastligt, roeien we zachtjes naar de kant. Een oudere dame met geelgrijs, in staartjes gevlochten haar geniet van haar schaduwplekje voor haar huis. Haar blote bovenlijf bedekt ze met een doek. John vraagt of ze weet waar de 'kapitein', de dorp-oudste, is. Ze wijst een richting uit. Op het centrale pleintje komen we een jongen tegen die Jurgen heet. Hij brengt ons bij een statige dame, een 'basha', de plaatsvervanger van de dorp-oudste. Wij vragen haar goedkeuring om te ankeren. Ik overhandig haar een tas met cadeautjes; een djogo voor de kapitein, verder wat speelgoed en schrijfgerei voor de kinderen. De cadeaus worden aanvaard en we mogen blijven. Jurgen stelt ons voor aan Melanie. Zij zal ons het dorp laten zien. Vanaf *Rhapsody* hebben we uitzicht op het dorpje. Rond een uur of twee komt de schoolboot. Lachende en schreeuwende kinderen stappen uit. Veel zijn het er niet; vijf jongetjes. Even later is het druk aan de waterkant. Het zijn diezelfde jongens, maar nu zonder uniform. Ze springen luidkeels joelend het koele rivierwater in. De oude vrouw zit nu voor haar huisje en naait met de hand aan een lap. Twee jongetjes spelen slagbal met een stuk hout als slagplank en een steentje als balletje. Korjalen komen geruisloos terug vanaf de overkant waar de kostgrondjes zijn.

foto:© Bemanning Rhapsody

Aan de waterkant verschijnen vrouwen met gekleurde teiltjes op hun hoofd. Potten, pannen, gekleurde bakjes, alles wordt grondig gewassen. Moeders wassen hun kinderen met dezelfde grondigheid. Als een film speelt het voor onze ogen af. Tegen de tijd dat het donker wordt, is de rust weer gekeerd; alleen kleine lichtjes vertellen ons waar het dorpje is. In de verte klinkt een zwaar donker en meeslepend drumgeluid. Wat een plek om even te mogen zijn. Pikien Santi. Geen weg die ernaartoe leidt. Dit dorpje is vrij. De mensen beheersen de kennis en het leven van en met de natuur. Melanie heeft ons haar kleine dorp laten zien. De kostgrondjes, het door haar beschilderde huis van de kapitein, exotisch fruit, de stroommachine zonder diesel, de zanger en de trommels die we hoorden. We worden voorgestelde een andere basha van het dorp. De man heeft al vernomen dat het dorp bezoekers heeft. Hij is net zo nieuwsgierig naar ons leven als wij naar dat van hem. Hij moet er niet aan denken om zo'n lange bootreis te maken. Wat een prachtige ontmoetingen. Dit is waarvoor ik, nu precies een jaar geleden, ontslag heb genomen. Onbekende werelden ontdekken.

foto's:© Bemanning Rhapsody

“Ada, we zijn er. De mooiste plek op de Cottica. De Koopmanskreek”, roept John. Ik loop naar de kuip en neem het roer over. Al die tijd heb ik naar de kant getuurd op zoek naar dieren. John heeft gelijk. De kreek is een buitengewoon mooie plek. We wanen ons in een levensgrote volière in een nagemaakte tropische tuin. Van top tot teen omringd door tropische planten. Minstens vijftig tinten groen. Onbekende vogelgeluiden klinken vanaf de oevers. Papegaaienpaartjes vliegen synchroon over onze mast heen. Verder niemand. Alleen wij tweetjes en alle anderen junglebewoners die we horen maar niet kunnen zien. ’s Avonds dartelen vuurvliegjes vrolijk om *Rhapsody* heen. Vleermuizen helpen ons in de strijd tegen de muggen. De petroleumlamp laat speels zijn lichtje schijnen. Het zachte getik van regen maakt het gevoel van tropisch regenwoud compleet. ’s Nachts word ik wakker van luid, angstaanjagend gebrul. Al snel herken ik het. Het zijn brulapen. “Hoe ver zouden zij bij ons vandaan zijn?” vraag ik me af en val weer in slaap.

foto:© Bemanning Rhapsody

TEC
www.istec.ag

Uiteindelijk aanvaarden we onze onvermijdelijke terugtocht. John rolt de genua een stukje uit. Ik geniet met volle teugen. Hoe prent ik dit voor altijd in mijn geheugen? Vanuit mijn ooghoek zie ik iets bewegen. Gekraak. Takken zwiepen heen en weer. En ja, daar zie ik een aapje. "John, aapjes! Daar. Zie je ze?" "Keren?" "Jaah!" Langzaam drijvend volgen we de aapjes. Behendig lopen ze over dunne takken en slingeren van de ene boom naar de andere. Nieuwsgierig komen een paar naar de waterkant, blijven zitten, staren ons aan en verdwijnen weer. Langzaam zeilen we met oostenwind de jungle uit. Op naar Parimaribo om uit te klaren.

Daar zullen we ons opmaken om naar het Caribisch Gebied te zeilen. Het lot van een reiziger: hoezeer een plek ook uitnodigt om te blijven, je moet op een gegeven moment weer afscheid nemen om verder te trekken. Maar wel met het aantrekkelijke vooruitzicht om in de Carieb weer nieuwe werelden te kunnen ontdekken.

foto:© Bemanning Rhapsody

breehorn 37
Rhapsody
Alphen a/d Rijn

RARE LUCHT VREEMDE GOLF...

METEOROLOOG HENK HUIZINGA LEGT UIT

foto:© Piet Bouma

'Deze foto is genomen op donderdag 25 mei om 16:55 boven Terschelling. Warme vochtige lucht uit het noorden met een scherpe wolkengrens verkleurt de lucht en het water. Bijzonder vreemd kleurencontrast. In de navolgende ochtend dichte mist' schrijft Piet Bouma van de *Avanti* ons. We moeten twee keer kijken voor we in de gaten hebben hoe bijzonder de foto is. Hoe de rechter- en de linkerkant van de foto op twee totaal verschillende momenten lijkt te zijn gemaakt. En zoals dat gaat als we meteorologische verschijnselen niet begrijpen, gingen we ook dit keer te rade bij *Zilt* weerman Henk Huizinga.

Henk legt uit:

Op de weerkaart van 12 uur UTC (afb.1) op deze Hemelvaartsdag zien we een hogedrukgebied met een kerndruk van 1026 hPa op de Noordzee liggen.

Er staat die dag weinig wind en het is behoorlijk warm. Fronten spelen geen rol maar uit deze weerkaart valt niet op te maken of er bewolking of mist aanwezig is. De analysekaart van 18 uur UTC (afb.2) heeft de kern, nu met een druk van 1025 hPa, een fractie verplaatst naar het oosten. De volgende dag ligt het hoog al boven Polen!

WEERSATELLIETEN

Rond de aarde draaien op zo'n 800 kilometer hoogte 3 polaire weersatellieten van de Amerikaanse weerdienst: de NOAA 15, 18 en 19. Ze beschrijven banen over beide polen (vandaar polair). Hun rondje aarde neemt zo'n 1,5 uur in beslag. Ondertussen draait de aarde onder die satellieten door, zodat bij iedere passage een ander stuk van de wereld wordt bekeken. De signalen kunnen met eenvoudige apparatuur, ook aan boord, realtime worden ontvangen. Er worden zowel beelden gemaakt met zichtbare licht (VIS) als in infra rood (IR) waarbij de temperatuur van de bewolking wordt getoond. Hoe witter, hoe kouder de wolk.

Ik ontvang de satellietbeelden ook thuis waarna ik ze op mijn website zet (klik hier om ze te bekijken). Op deze donderdag kwam NOAA 19 om16.30 uur over. NOAA 15 verscheen om 18.45 uur boven de horizon.

De VIS-afbeelding van 16.30 (afb.3) laat een witte vlek zien net te noorden van de Wadden. Ook voor de Deense kust is zo'n scherp afgetekend gebied te zien. Dit zijn mistvelden. Kijken we nu naar de IR-foto (afb.4), dan zien we die velden (zeker bij Denemarken) haast niet terug. Reden: de temperatuur van de mist en nagenoeg gelijk aan de temperatuur van het zeewater. Bij de Wadden is de vlek iets witter en dus kouder. Dit duidt op de aanwezigheid van bewolking, die ook op de foto vanaf de boot is te zien.

Hetzelfde fenomeen doet zich ook om 18.45 voor (afb.5 toont zichtbaar licht en afb.6 het infrarood beeld). Hierop is te zien dat het mistveld bij Denemarken zich al heeft uitgebreid. Een dag later is er een enorm mistveld ontstaan dat tot aan de Wadden reikt. Zo zie je hoe nuttig die satelliet-informatie kan zijn.

Blijft over de bijzondere kleurenovergang op de foto. De boot ligt een koers 070° voor, waarbij over stuurboord nog net de contouren van Terschelling zichtbaar zijn. Het wolkendek is over bakboord waar te nemen, waarbij ook te zien is dat onder de wolken zich waarschijnlijk ook mist bevindt. De scherpe horizon, zoals rechts op de foto, is daar al verdwenen. Over wat het optische verschijnsel in de foto verklaart ben ik minder deskundig. Het meest waarschijnlijk lijkt mij dat het wordt veroorzaakt doordat zonlicht door de vochtige lucht schijnt…

4
3
5
6
NOAA 19 - Vis
25 mei 2017 16.30 uur
Ontvangen door Nimos in Heemstede

FAKE TSUNAMI

En dan was er nog dat fenomeen dat niet alleen de Zilt-lezers bezighield maar ook de landelijke media haalde...

video: www.youtube.com

Op maandagochtend 29 mei rond een uur of zes, voltrekt zich een intrigerend fenomeen langs de Nederlandse kust. Op talloze online video's is te zien hoe er, ogenschijnlijk uit het niets, een ongebruikelijk hoge golf over het strand spoelt. De rapporten komen zowel uit Zeeland als van plaatsen langs de Noord- en Zuidhollandse kust. Wanneer het verschijnsel de landelijke media haalt, worden alle superlatieven van stal gehaald. Termen als 'vloedgolf' en 'tsunami' worden niet geschuwd. Op zoek naar een mogelijke verklaring wordt vooral gespeculeerd over een, onopgemerkte, locale cel van hoge luchtdruk boven de Noordzee. Het is een uitleg die meer vragen oproept dan beantwoordt. Actuele verschijnselen die onopgemerkt blijven zijn in de moderne meteorologie uiterst schaars. En sowieso is de invloed van luchtdruk op de waterhoogte niet zo groot, dat het de magnitude van de golf kan verklaren.

Geen van de geciteerde deskundigen heeft het over de manier waarop de golf over het strand spoelde. Wie goed naar de video's kijkt, ziet dat dat gebeurt van zuid naar noord en onder een hoek. Op een manier die grote overeenkomst vertoont met dat wat er gebeurt met de boeggolf van een groot schip dat door een kanaal of over een rivier vaart. In zo'n geval

overspoelt het water de oevers ook onder een schuine hoek en verplaatst het water zich in de vaarrichting van het schip. Dat een schip de oorzaak was van het overspoelen van het strand is echter niet waarschijnlijk.

Wat vreemd genoeg in alle analyses ongenoemd bleef, was dat er wel degelijk een andere kracht was die het water voor zich uit kon duwen. Daarvoor raadplegen we allereerst de weerkaart die die ochtend beschikbaar was. Daarop zien we dat er een trog voor de kust is getekend. Hoe groot de invloed van die trog precies is, haal je daar niet uit. Die wordt echter volledig duidelijk als we de radarbeelden van het betreffende moment er bij halen. De beelden van buienradar.nl laten prachtig zien hoe er op de troglijn een enorm buiencomplex is ontstaan. Karakteristiek voor zo'n systeem zijn zware windstoten en vooral ook verticale luchtbewegingen waarbij naast grote hoeveelheden neerslag ook lucht mee naar beneden wordt genomen die 'downbursts' worden genoemd. Het is heel goed mogelijk dat zo'n scherp afgetekend systeem een ‘boeggolf’ voor zich uitduwt. De trekrichting van buiencomplex en de manier waarop het strand werd overspoeld, bevestigen dat vermoeden alleen nog maar meer...

Meekijken met jachtontwerper Peter Bosgraaf

‘VLOT ZEILEND TOERSCHIP IN COMPOSIET ’

Waarom staat een boeg recht of zelfs achterover? Hoe deel je de kuip in? Waarom dubbele bakstagen? Voordat een boot vaart, is er een heel denkproces van de ontwerper aan vooraf gegaan. *Zilt* vraagt ontwerpers naar hun keuzes en beweegredenen. In deze tweede aflevering: Peter Bosgraaf over de 49 voeter *Dancing Queen.*

foto© Zilt Magazine

“Mijn ontwerpen zijn heel divers”, vertelt Peter, die graag op het water vertoeft, “ze variëren van oceaan-roeiboten en een charterschip voor duiken en tot multihulls en scherpe jachten. Die variatie maakt het ontwerpen ook leuk; het is telkens een uitdaging om samen met de klant in een wisselwerking iets moois te maken. Die klant vaart er straks jaren mee, hij moet tevreden zijn, dus in het ontwerp moet ik zijn wensen verwezenlijken.”

“De opdrachtgever voor deze 49 voeter wilde een vlot zeilend toerschip in composiet, wat volledig zíjn unieke schip is. Met goede zeileigenschappen en met een variabele diepgang – een hefkiel - en ook een hoogtebeperking om onder de vaste brug van de Roompotsluis door te kunnen. Het schip moet solo of met kleine bemanning te zeilen zijn. Voorzien van een doghouse waarin je beschut kunt zitten. Het maakt niet uit of een boot 10 of 20 meter is, het blijft altijd een puzzel om alle wensen te verwerken. Je moet vooraf weten waarvoor een schip gebruikt gaat worden. Voor een toerschip hoef je niet op het scherpst van de snede te ontwerpen qua race eigenschappen, maar weer wel op het gebied van comfort en bedieningsgemak. Ik heb niet altijd de keus, maar zelf geef ik de voorkeur aan lichte schepen, want ‘licht’ zeilt gevoeliger en lichtvoetiger.”

Tot zover enkele uitgangspunten van de 49 voeter. Hij is gebouwd bij de Vels-werf in Medemblik. Aan de hand van renderingen zoomen we verder in op het ontwerp en noteren de toelichting van de ontwerper.

GROOTSCHOOTBLOK

De grootschoot grijpt aan op vast punt, er is geen overloop op de kuipvloer. Niet nodig op dit toerschip. Ter compensatie is er een zwaardere neerhouder (vangsheeting) op de versterkte carbon giek. De grootschoot zit op een console bevestigd zodat de schoot niet kuiprand raakt.

illustratie: © Peter Bosgraaf

STUURWIELEN

Twee stuurwielen stuurt prettiger dan een grote. Je kunt goed zitten op de kuiprand – 55 cm hoog en 45 cm diep - en je met een voet schrap zetten tegen de stuurstand of tegen een voetsteun op de kuipvloer. Zo kun je het lang volhouden. Er is een doorloop naar achteren.

RAAMPARTIJEN

De ramen in de kajuitopbouw zijn gestileerd in de lijn van het schip. Het achterste deel zijn roosters voor ventilatie van de natte cel en de kombuis. De ramen in de romp zorgen voor licht in de eigenaarshut en salon. De ramen zijn ingelijmd.

ROMPVORM

De romp is gestrekt. Met een maximale breedte van 4,50 meter op een lengte over alles van 14,75 meter is het een slank schip.

LIEREN

De lieren moeten makkelijk te bedienen zijn, solo of met kleine bemanning. Eén centrale grootschootlier, twee lieren (de binnenste) voor genua, running backstay, staysail en gennaker. De buitenste zijn voor de vallen. Je kunt de schoten overpakken naar loef.

DOGHOUSE

Het doghouse loopt vloeiend over in de kajuitopbouw. Op zeetochten is het doghouse een beschutte plek. De vloer is iets verlaagd voor stahoogte. Veel ramen zorgen voor goed zicht. Op het dak zit een zonnepaneel. De vaste kap is duurzamer dan een buiskap van doek.

illustratie: © Peter Bosgraaf

TUIG

Mast en giek zijn van carbon: sterk en licht. Er zijn twee gepijlde zalingen om de doorgestoken mast te controleren zonder de bakstagen te gebruiken. Puttingen aan de huid verkleinen de compressiekrachten in de mast. Vanwege de gewenste kruiphoogte is de mastlengte korter, van waterlijn tot masttop: 20,10 meter. Het grootzeil is uitgebouwd om extra zeiloppervlak te genereren. Met het achterstag in combinatie met twee verstelbare bakstagen aangrijpend ter hoogte van het kotterstag behoudt de configuratie onder alle omstandigheden stijfheid.

BOEGSPRIET

Op de boegspriet van carbon kunnen de gennaker en de code 0 worden gevoerd. Er zijn drie voorstagen waarvan twee wegneembaar. Naast de boegspriet zit rvs ankerbeslag, met een ankerlier onderdeks. Stevig genoeg voor frequent gebruik en het houdt het anker voldoende vrij van de romp.

BOEG

De boeg is nagenoeg recht. Dat levert een zo lang mogelijke waterlijn op en onder helling een gunstige entreehoek in het water, waardoor de frontale druk van het water minder is. De voorvoet is vrij scherp, tegen het slaan in golven.

LIFTKIEL EN ROER

Dankzij de hydraulische liftkiel varieert de diepgang van 2,80 tot 1,84 meter. Behalve volle zee zijn ook de Deltawateren te bevaren. Onderaan zit een torpedobulb. De kiel zit strak in zijn kast; zonder speling. Het roer bestaat uit een enkel blad van 1,84 meter.

illustratie: © Peter Bosgraaf

ONDERWATERSCHIP

De voorvoet is scherp en het voorschip is vrij ondiep, maar er is wel rekening gehouden met het plaatsen van een boegschroef. Een comfortfactor op een toerschip, maar de boegschroef wordt eigenlijk alleen gebruikt in spannende situaties. Het achterschip is relatief breed, om ruimwinds ook goed uit de voeten te kunnen.

INTERIEUR

Voor de indeling is de schacht van de liftkiel bepalend. Hij komt niet hoger dan het tafelblad. In de voorpiek is de eigenaarshut. Aan stuurboord in de salon is een langsbank, met ertegenover een bank en tafel. Naast de ingang is aan stuurboord de natte cel met ervoor de navigatiehoek en aan bakboord de kombuis. Achterin zit aan bakboord een hut met twee kooien en aan stuurboord een bakskist.

WATERBALLAST

Twee keer 800 liter water in ballasttanks zorgt voor minder helling door meer oprichtend moment. Het is een comfortfactor; er hoeft geen bemanning in het gangboord te hangen. Zelfs in de haven komt het van pas: als het flink waait ligt de boot vaster en ook rechter.

SAIL DEN HELDER

Van 22 tot en met 25 juni kun je Tall Ships bewonderen en schepen van het nationale Varende Erfgoed. Die zijn aanwezig op Sail Den Helder 2017. Na een vlootschouw op de Rede van Texel meren alle schepen op 22 juni af in de haven van Den Helder. Daar zijn allerhande nautische activiteiten. In hetzelfde weekend vinden de Marinedagen plaats.
www.saildenhelder.nl

E-PILOT FRANSE KANALEN

Er is een nieuwe versie beschikbaar van de e-pilot 'Inland Waterways by Sailboat - Amsterdam to the Mediterranean'. Dit melden zeilers-onderweg Eveline, Tim en Max van de *Mallemok*. In deze verbeterde versie is veel input verwerkt van cruisers die de reis hebben ondernomen in 2015 en 2016. Download de nieuwe versie via:
www.e-pilots.net/downloads

DELTA WEEKEINDE

ORC jachten, vol bemand of doublehanded, 1/4 tonners, Sportboten, Draken, multihulls, ongemeten jachten en platbodems. Het wedstrijdveld van het Delta Weekeinde, op 23, 24 en 25 juni, is gevarieerd. De deelnemers zeilen vanuit Colijnsplaat. Voor Dehlerzeilers die in verschillende klassen meedoen wordt een apart klassement opgesteld en de winnaar daarvan krijgt de Dehler Delta Cup. www.deltaweekend.nl en www.dehlerclub.nl

DRIEHOEK NOORDZEE

Den Helder-Kirkwall (Orkney eilanden)-Flekkefjord (Noorwegen)-Den Helder. Dat is de route van de 21e Driehoek Noordzee Challenge. De prestatietocht wordt van 24 juni tot 9 juli gezeild. De tocht is bedacht door architect Reid de Jong en precies veertig jaar geleden, in 1977, was de eerste editie. www.kustzeilers.nl

DOORVAART BIJ ROGGENPLAAT

Rijkswaterstaat merkt het gebied ten westen van de Roggenplaat in de Oosterschelde niet langer aan als 'verboden'. Je mag er dus varen; daar heeft het Regioteam Deltawateren van het Watersportverbond lang voor gepleit. "Een rondje kunnen maken is aantrekkelijker dan een route terug te moeten varen", aldus regiovertegenwoordiger Henk Botterweg.

Een waarschuwing is wel op zijn plaats. De diepe Oliegeul loopt pal langs de veiligheidslijn van de Oosterscheldekering en zelfs ín een gevaarlijke zone. Die is dan ook nog gemarkeerd als verboden vaargebied.

Als je van de Hammen naar de Geul van Roggenplaat wilt varen, dan is er ruim een halve mijl naar het oosten nog een doorvaartmogelijkheid. Minder diep, maar ook met minder stroom. Het geultje onmiddellijk ten oosten van deze doorvaart is aan de noord- en de zuidkant zeer ondiep.

Noord van de Geul van Roggenplaat ligt een drempel. Volgens recente lodingen is het diepste punt daarvan 0,80 m onder LAT. Op kaart 1805.10 staat dat voor Roompot Binnen LAT op 1,50 m onder NAP ligt. Als de waterstand gelijk is aan NAP, staat er 2,30 m water boven de drempel.

Let op: hoge stroomsnelheden zorgen voor riskante situaties en een veranderend bodemprofiel. Op- of afwaaiing veroorzaakt grote verschillen met de in de getijtafels opgegeven waarden. Het vaarwater is niet betond, omdat het niet voldoet aan de veiligheidseisen van Rijkswaterstaat. Je vaart hier op eigen risico. Download hier de folder.

NIEUWE SCHEEPVAARTROUTES

Sinds 1 juni 02.00 uur heeft Rijkswaterstaat in samenwerking met de Belgische collega's vier nieuwe scheepvaartroutes in de zuidelijke Noordzee ingesteld. Dit is gedaan om het scheepvaartverkeer te stroomlijnen. Er zijn nu vaste doorgaande trajecten van Frankrijk naar Duitsland en vice versa. Bij voorzorgsgebieden en verkeersscheidingsstelsel wordt inkomend en uitkomend verkeer gescheiden. Tevens zijn bestaande voorzorgsgebieden aangepast en zijn nieuwe aangelegd. Daarnaast zijn ankerplaatsen aangepast.

www.noordzeeloket.nl

WAD ERECODE

De campagne 'Ik pas op het Wad' roept vaarrecreanten op om rekening te houden met de kwetsbare Waddennatuur en zich bij het varen en droogvallen aan de afspraken van de 'Erecode voor Wadliefhebbers' te houden. De strekking van de Erecode is kort gezegd: Kijk, geniet en respecteer de natuur door afstand te houden. Download hier de folder.

DRUKKE DUTCH YOUTH

De 16e editie van de Dutch Youth Regatta (DYR) telde 773 inschrijvingen uit 24 landen in 9 verschillende klassen. De DYR is het Open NK voor jeugdklassen en voor veel van de internationale deelnemers onderdeel van hun kwalificatie voor EK's en WK's. De Nacra 15 klasse (foto) maakte zijn debuut op de Dutch Youth Regatta dit jaar, op de nieuwe high performance baan. Daarop zeilde ook de 29er. De Robert van Notten Memorial Trophy, voor de beste Nederlandse zeiler in de Optimist, ging naar Finn Kats.

www.dutchyouthregatta.org

foto:© Valentijn van Duijvendijk

NED042
NED027
BEL 055

PROJECT WINDSCHIP

Ron de Vos is deskundige op het gebied van de klassieke zeilvaart en warm pleitbezorger van het project Windschip: schoon transport onder zeil. De zeevaart stoot veel CO2 uit en wat De Vos betreft zou minstens tien procent van de zeevloot volledig onder zeil moeten worden gebracht. Hij stelt: "Wat we moeten doen, is de oude zeilvaart vertalen naar de toekomst. Klassieke ontwerpen vormen de inspiratiebron, maar die moet je nu naar moderne maatstaven en met hedendaagse materialen maken." Dit voorjaar was De Vos een van de sprekers op een seminar over windvoorstuwing in de maritieme sector in Den Helder. www.windschip.nl

GRIFFITHS REUNIE

Wie klassiekers koestert van de Engelse ontwerper Maurice Griffiths, en aanverwante ontwerpen, moet op 17 en 18 juni in het Friese Terhorne zijn. Daar is dan de derde Griffiths-reünie. Aanmelden via Eilard Jacobs: griffithsreunie@upc.nl

MARKERMEERCUP: LAAGDREMPELIG

Zes wedstrijdorganiserende verenigingen aan het Markermeer hebben de Markermeercup in het leven geroepen. Een laagdrempelige competitie voor iedereen die af een toe een dagje wil wedstrijdzeilen. Wie op de zaterdag of zondag meedoet aan een van de evenementen, dingt toch mee om de cup. Hiermee hoopt men het wedstrijdzeilen toegankelijker te maken voor zeilers die niet willen vastzitten aan meerdere weekenden gedurende het seizoen. Inschrijven doe je gewoon bij de deelnemende evenementen en dat zijn: de 50 Mijls, Y-Toren race, Almere Regatta, Flevo Race, Pampus Regatta, Zuiderzeeweek, Lelystad Regatta. www.noordzeeclub.nl

foto: Dick van der Veer

40 MIJL VAN BRU

Een zeilwedstrijd voor toerzeilers. Op de Grevelingen vanuit de Jachthaven Bruinisse. Dat was het plan in 2006 en zo ontstond de 40 mijl van Bru. Uitgegroeid tot een uitdagende zeilwedstrijd met scherpe jachten vanaf acht meter, voor duo-bemanningen. De koppels zeilen samen 40 mijl in de toerklasse of wedstrijdklasse. De First 31.7 en J/80 varen als eenheidsklasse. www.40mijlvanbru.nl

foto: Laurens Morel/www.saltycolours.com

40e RONDJE TEXEL

In 1977 zeilden Martin van der Wal en Henk Koopman, leden van de Kustzeilvereniging Westerslag (KZVW), met een Hobie Cat 16 rond het eiland Texel. Het leidde tot de Ronde om Texel die in 1978 voor het eerst werd georganiseerd en uitgroeide tot 's werelds grootste open cat race, met een eigen Texel Yardstick, een handicap-rekensysteem voor de uitslagverwerking. Op 10 juni is de 40e editie; met zondag 11 als reservedag. www.roundtexel.com

YSY RONDJE NOORD-HOLLAND

De 21e editie van de YSY Ronde om Noord-Holland is op vrijdag 23 en zaterdag 24 juni. Na de start bij Muiden vaart de vloot met Noord-Holland aan bakboord langs Den Helder naar de finish-plaats IJmuiden. Van huis uit een toertocht met wedstrijdelementen, maar inmiddels met een hoog 'kijken-wie-er-het-eerste-is-gehalte'. www.rondeomnoordholland.nl

foto: © Jasper van Staveren

VOL SCHEMA

42 races in drie dagen. Dat was het volle schema van de eerste Eredivisie-ronde. De reeks om het landelijke clubkampioenschap ging begin mei van start in Almere. Daar werd middenin de stad gezeild. Voorlopig voert Scheveningen het klassement aan, voor Uitdam (foto) en titelverdediger Almere Centraal. www.eredivisiezeilen.nl

EUROPESE TITEL VOOR ZEGERS/VAN VEEN

foto:© Pedro Martinez

Afrodite Zegers & Anneloes van Veen zijn op stoom. Ze wonnen goud in Miami, Palma en Hyères en voegden daar in mei de Europese titel in de 470 aan toe. Na een stroeve toernooistart veroverden ze gaandeweg de koppositie in het klassement. Door windgebrek viel de medalrace uit. Eind mei werden ze tweede op de Delta Lloyd Regatta. De focus van het team ligt nu op het WK in Thessaloniki.

35e KWS-SCHUTTEVAERRACE

De 35e KWS-Schuttevaerrace heeft Rederij Doeksen als nieuwe sponsor. Het evenement speelt zich deels af in het vaargebied van de rederij. De zeiltriathlon bestaat uit 30 kilometer hardlopen, 130 kilometer fietsen en 155 mijl zeilen. In 48 uur. Het traject loopt van Stavoren naar Texel, Harlingen, Vlieland en Terschelling. De Schuttevaerrace gaat vrijdag 30 juni om 7.00 uur 's ochtends van start in Stavoren en eindigt daar met de prijsuitreiking op zondagochtend. www.schuttevaerrace.nl

CS.RIGGING

WWW.CS-RIGGING.COM I WEBSHOP I TUIGERIJ

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

BOMARINE

innovative sailing solutions

variabele spoed
is altijd goed!

AUTOPROP

download de brochure

Zwaan Sails

- Jachtzeilen
- Canvas werk
- Sprayhoods
- Reparaties

LELYSTAD 0320 - 231437

Handboek
voor toer- en
wedstrijdzeilers
door
Henk Huizinga

BESTEL HIER

WinchRite-ABT
Advanced Brushless Technology

Al uw bestaande
lieren elektrisch
met één oplaadbare
WinchRite®
elektrische lierhendel

www.winchrite.nl

Actief meezeilen op de Jonathan
in Patagonië of Antarctica

vaar mee met
ervaren poolzeiler
Mark van de Weg

klik voor meer informatie
Jonathan Adventure Sailing

DE KOP ERAF

De Y-Toren Race, dit jaar op 6 en 7 mei, geldt als traditionele seizoensopener in het IJsselmeergebied. Zeilvereniging het Y had een lekkere heen en weer baan uitgelegd, inclusief een lus buitenom. In totaal 43 boten verschenen aan de start, in verschillende klassen.

Het is een kunst op zich: aak zeilen. Neem de start. De schepen liggen niet zoals scherpe jachten op de lijn te steken, maar maken ruim voor de lijn vaart en passeren in een vliegende start de lijn. Imponerend schouwspel: die tonnen staal die in het startschot vallen. Voor de wind wordt letterlijk alles uit de kast gehaald om wind te vangen: enorme halfwinders, apen en waterzeilen. Vak apart. De aken zeilden trouwens op een eigen baan.

foto's: © Zilt Magazine

Y-TOREN
RACE
DURGERDAM

foto's: © Zilt Magazine

In de ORC klassen 'usual suspects' als de *Sunshine 4* (Dehler 36), *Extra Djinn* (X 362 Sport), *Lucifer* (SJ 320) en de oppermachtige *Saffier Nitro*. Tussen al het moderne spul schoof de prachtige rondgevormde *Nanna*, een Standfast 36, over de banen. Goed, misschien een gedateerd ontwerp, maar nog immer een lust voor het oog. Blikvangertje was tevens de vurig rood geschilderde en gloednieuwe Kolibri 6.5. Een kittig schip met aflopende

zeeglijn en strak uitgebouwd grootzeil. Aan de start van deze Y Toren verscheen ook een zestal Etchells. De Amerikaan Skip Etchells ontwierp de open kielboot als opvolger van de destijds olympische Draak, maar de keuze viel echter op de Soling. Niettemin groeide de Etchells uit tot een wereldwijde wedstrijdklasse. Van aak tot Etchells, een grotere verscheidenheid is nauwelijks denkbaar.

foto's: © Zilt Magazine

De eerste Y-Toren Race werd verzeild in 1965. De wedstrijd moest het 80-jarig jubileum van Zeilvereniging het Y in Durgerdam extra luister bij zetten. De eerste editie bestond uit één start en de deelnemers moesten alle visserijtonnen op het IJsselmeer ronden.

Je mocht zelf kiezen of je met de zon mee of tegen de zon invoer, dus boten konden elkaar onderweg tegenkomen. Dat bleek voor veel zeilers te heftig, ze hadden liever twee wedstrijddagen met een overnachting in de haven. In die vorm wordt de Y toren nu al ruim 50 jaar verzeild. www.ytorenrace.nl

VOLVO OCEAN RACE VERANDERT RADICAAL

‘DE RACE NAAR EEN VOLGEND NIVEAU BRENGEN’

De Volvo Ocean Race in zijn huidige vorm heeft zijn tijd gehad. De organisatie kondigde bij monde van toernooidirecteur Mark Turner op 18 mei een hele reeks veranderingen aan voor het volgende decennium. Een andere boot, een 60 voets monohull met draagvleugels, en een tweejarige cyclus, en meer…

foto’s: © Zilt Magazine

Vooraf werd er druk gespeculeerd: zou de Volvo Ocean Race voor een multihull kiezen? Mark Turner verraste iedereen door zowel een monohull als multihull aan te kondigen. Een monohull voor de oceaanetappes en een draagvleugel-cat voor de havenraces.
De Brit is sinds vorig jaar VOR-directeur en heeft terdege in de gaten dat de race aan verandering toe is. De trage inschrijvingen voor de komende editie zijn een veeg teken. Turner benadrukte dat de zuidelijke oceaan onlosmakelijk verbonden blijft met de Volvo Ocean Race.

'TROUW AAN ONS DNA...'

De huidige 65-voets eenheidsklasse wordt vervangen door een 60 voets ontwerp met draagvleugel zwaarden. Dat ontwerp van de Fransman Guillaume Verdier voldoet aan de Imoca klassenregels, waardoor de boot ook om te bouwen is voor bijvoorbeeld de Vendée Globe. Hij wordt gezeild met vijf tot zeven man, met gemengde of jeugdteams. Voor de havenraces komt een foilende cat in de vaart, tussen de 35 en 50 voet. De ontwerp-aanbesteding daarvan loopt.
De zee-etappes blijven doorslaggevend voor de eindzege in de Volvo Ocean Race, maar de havenraces gaan zwaarder meetellen. Momenteel geldt het inport-klassement enkel als tiebreaker. Om in de toekomst te winnen, is expertise nodig in zowel monohull-oceaanracen als multihull-racen. Beide competities worden in essentie door dezelfde bemanning gevaren. Mark Turner: "De Volvo Ocean Race is voor een team altijd de ultieme test geweest. Met deze veranderingen, de meest radicale sinds het begin in 1973, brengen we de race naar een volgend niveau. Om de trofee te bemachtigen zijn meer deskundigheid, toewijding en opoffering nodig. We blijven trouw aan ons DNA als een oceaanrace, maar we gaan nu ook 's werelds beste zeilers tot het uiterste testen met de havenwedstrijden."

TWEEJAARLIJKS EN ANDERE ROUTES

De frequentie wordt hoger: tweejaarlijks, zo is het plan. Dat houdt de aandacht van het publiek beter vast en is aantrekkelijker voor sponsors. De route van de Volvo Ocean Race verandert ook. Start en finish in Europa is niet vanzelfsprekend. Dat kan ook Amerika, het Midden Oosten of Azië worden. Een non-stop etappe rond Antarctica of zelfs een non-stop race rondom de wereld behoren tot de mogelijkheden. De race wordt ook korter en de stopovers veranderen. Die kunnen variëren van een 24 of 48 uur pitstop, een korte tussenstops van vijf dagen tot het traditionele 'twee weekends' verblijf. Die stopovers zijn voor zakelijke activiteiten van belang.

MEER INITIATIEVEN

De organisatie kondigde meer nieuwe initiatieven aan. Duurzaamheid wordt omarmd met de campagne van Clean Seas van VN-Milieuprogramma (UN Environment) en met samenwerking met 11th Hour Racing en Akzo-Nobel.

Er komen jaarlijkse race-activiteiten en een drie-editie aanbestedingsproces voor gaststeden.

Er worden VOR academies opgezet, als onderdeel van de toekomstige samenwerkingen met gastlocaties.

De route richting VOR moet voor aanstormend talent meer gestructureerd worden. Volvo Ocean speelt hiermee in op een mogelijke olympische status van het zeezeilen in de toekomst. In 2023 bestaat de race 50 jaar en er zijn plannen voor een speciale jubileumrace.

De komende Volvo Ocean Race start op 22 oktober 2017 vanuit Alicante en zal in totaal twaalf gaststeden op zes continenten aandoen. De finish is in Den Haag eind juni 2018. Daar vindt dan ook het EK Optimist plaats. Op dit moment zijn er vijf teams bekend.

www.volvooceanrace.com

LOSLATEN OP ZEE

Twee jaar geleden deed Ingrid van den Broek alles wat zij had weg om een zeilreis rond de Atlantische Oceaan te maken met Rinus. Onder het motto: zien waar de wind je brengt. Ze had de behoefte om zichzelf te bevrijden van ballast. Ze schreef een boek over dat proces, dat ze in eigen beheer uitgaf. Onder de titel 'Zeildagboek van Ingrid'. Subtitel: 'Loslaten op zee is gekkenwerk'. Prijs € 15,95. www.boekengilde.nl

INSTRUMENTEN DRAADLOOS UITLEZEN

De NMEA naar WIfI Gateway van TeamSurv zorgt ervoor dat je je boordinstrumenten draadloos kunt uitlezen op je computer, tablet of telefoon. Zo'n functie is niet nieuw. Steeds vaker vinden we hem al ingebouwd in moderne navigatieapparatuur. En losse kastjes waarmee je de data van bestaande instrumenten omzet in een Wifi-signaal zijn er ook al. Wat de oplossing van TeamSurv aan die markt toevoegt, is vooral de prijs. Het apparaatje is vanaf september voor rond 110 euro te koop. Wie uit is op een koopje en het project wil steunen kan terecht bij het crowdfunding project van de producent. Als je bij de eerste 50 zeilers hoort die € 55 overmaken, krijg je de WIfI Gateway na de zomer thuisgestuurd. www.nmeatools.com

GOEDKOPE MAN OVER BOORD ARMBAND

Het OLAS (Overboard Location Alert System) draag je als een horloge. Het apparaatje, dat de fabrikant een ' tag' noemt, staat via Bluetooth in verbinding met een app op een smartphone of tablet. Door het beperkte bereik van het signaal zal de verbinding direct wegvallen als de drager van de tag overboord valt. Op dat moment zal de smartphone of tablet een alarmsignaal laten horen, de coördinaten opslaan en de koers en afstand naar die positie tonen. De methode is alleen geschikt om snel door je eigen bemanning te worden opgepikt. De tag beschikt zelf niet over GPS of AIS en kan dus ook niet door andere hulpverleners worden gelokaliseerd. Wat de OLAS daar tegenover stelt is zijn laagdrempelige prijs. Voor 54,95 draag je hem al om je pols. www.technautic.nl

HALLBERG-RASSY TOUR

Op zaterdag 17 juni organiseert NovaYachting een nieuw Hallberg-Rassy evenement vanuit Jachthaven Bruinisse. Het is een treffen met gelijkgestemden, waarbij gezelligheid voorop staat. De deelnemers zeilen op het Gevelingenmeer, met een aantal opdrachten, naar een lunchlocatie. Daarna wordt weer koers gezet naar Bruinisse voor een borrel en diner. www.nova-yachting.nl

NORTH ONTWIKKELT 3Di NORDAC

Al decennia lang zijn de standaard toerzeilen van Dacron in zwang, een polyester vezel. Een stevig doeksoort, dat evenwel na verloop van tijd uit vorm kan raken. Wedstrijdzeilers kiezen liever voor laminaatzeilen, die vorm houden, maar wel veel duurder zijn. Onder de naam 3Di Nordac heeft North Sails nieuwe zeilen voor toerzeilers ontwikkeld, die het beste van twee werelden combineren: vormvastheid van laminaatzeilen en de robuustheid en meer bereikbare prijsstelling van traditioneel toerdoek. Bij de productie van 3Di Nordac zeilen worden geen high modulus maar polyester garens verwerkt; dusdanig dat er een sterk zeildoek ontstaat met een lange levensduur. www.northsails.com

EIGENTIJDSE PUFFIN 37

Bij de VMG werf in Enkhuizen is een nieuwgebouwde Puffin 37 van stapel gelopen. Een nieuwe versie van een al lang bestaand ontwerp. VMG bouwt de Puffin op semi custom basis. Ontwerper Olivier van Meer heeft het ontwerp tegen het licht gehouden en aangepast tot een eigentijds schip. “Nieuwe lijnenplannen getekend en nieuwe materialen toegepast, waardoor een slanker, vlotter schip is ontstaan dat zo’n 20 procent lichter is geworden. Deze nieuwe 37 is in composiet gebouwd, maar aluminium kan ook. De kuip is ruimer geworden en constructies zijn strakker. Wel met behoud van de klassieke lijn.” Van Meer moderniseert ook de overige Puffin modellen en neemt nu de 47 onder handen.

Maten: LOA 13,63 m. LWL 10,32 m. Breedte 3,65 m. Diepgang 1,00-2,20 m. Waterverplaatsing 10,75 ton. Zeiloppervlak 90 m2.

www.oliviervanmeer.com – www.vmgyachtbuilders.nl

ONDERWATERBORSTELROBOT

Een enkele keer wordt het een succes maar veel vaker hoor je er nooit meer iets van. Aan onze fascinatie voor nautische crowdfunding projecten doet dat weinig af. Wie de video's van de **Keelcrab Sailone** bekijkt, begrijpt daar misschien meer van. Het futuristische apparaat maakt je onderwaterschip schoon terwijl jij het aan boord bedient via een beeldscherm en een joystick. Voor dat gemak betaal je wel zo'n 1700 euro. De robot zal dus vooral interessant zijn voor jachthavens, onderhoudsbedrijven en verenigingen. De kans dat het apparaat er ook daadwerkelijk komt is groot. Met nog twee maanden te gaan is het beoogde startkapitaal inmiddels al opgehaald. www.indiegogo.com

REGELS WEDSTRIJDZEILEN VERVERST

Het is vaste prik: voor elke olympiade worden de internationale wedstrijdregels voor het zeilen aangepast en in boekvorm uitgegeven. Bij uitgeverij Hollandia is de nieuwe editie verschenen van *Regels wedstrijdzeilen 2017-2020,* het standaardwerk van Eric Twiname, voortgezet door Brian Willis en vertaald door Josje Hofland. Onmisbare kost voor elke wedstrijdzeiler. Prijs € 17,99.
www.hollandia-boeken.nl

RUGGELINGS SLEPEN

Een sleepoog op de rug in plaats van op de borst. Dat onderscheidt het 'backtow lifejacket' van TeamO van andere veiligheidsvesten. Het is bedacht door ontwerper Oscar Mead uit Engeland, die octrooi op zijn vinding heeft aangevraagd. De rug-bevestiging voorkomt dat het gezicht van een drenkeling onder water verdwijnt als hij wordt voortgesleept na een man overboord. De TeamO Coastal 170N kost € 260 en de Ocean 275N € 350. www.nordicmarine.nl

SLIMME AIS

Technautic is distributeur geworden van het Nieuw-Zeelandse Vesper Marine. Producent van een pro-actief AIS systeem, de Watchmate. De smartAIS waarschuwt bij een mogelijke aanvaring, wanneer het anker krabt en heeft een man overboord-alarm. Met ingebouwde Wifi voor draadloos contact met smartphone en tablet.

www.technautic.nl

VLIEGENDE TRI

DNA performance sailing in Lelystad bouwt een nieuwe foilende trimaran in carbon, de TF10. Leden van de New York Yacht Club hebben er vijf besteld als nieuwe clubboot en one-design racer. De drijvers zijn in te klappen voor makkelijk transport. De TF10 heeft vaste trampolines, ook van carbon. Het ontwerp is van Morelli & Melvin. De TF10 past in de lijn van DNA performance sailing van de A-cat, G4 en F4. www.dnaperformancesailing.com

MARU WATERSPORT BREIDT UIT

Maru Watersport & Industrie in Aalsmeer heeft de verkoopactiviteiten overgenomen van SwissTech Benelux. Daarmee breidt het assortiment van Maru, onder meer bekend van Polyform stootwillen, uit met merken als Switec en Topclimber mastklimsystemen, Marinet en Meteograf. Online verkoop gaat via een nieuwe site: www.watersportdirect.com

RAYMARINE AXIOM

Axiom is de naam van het jongste navigatiesysteem van Raymarine. De kaartplotter is voorzien van het Lighthouse 3 besturingssysteem en een snelle quad core processor. Axiom ondersteunt het volledige assortiment Raymarine-accessoires, waaronder Quantum-radar, Chirp-sonar, Flir-warmtecamera's, integratie van audio, instrumenten, camera's en Evolution-stuurautomaat. De standaard Wifi en Bleutooth voorziening zorgt voor een draadloze communicatie met tablet en smartphone. Er zijn drie schermmodellen van 7, 9 en 12 inch. www.raymarine.com

ZIT ALS GEGOTEN...

Het nieuwe Aero pro zwemvest van Spinlock is ontwikkeld voor maximale veiligheid en draagcomfort. Het ontwerp is tot stand gekomen in samenwerking met het Engelse BAR America's Cup team. Het 50N zwemvest is zeer geschikt voor zeilers op open boten, cats en sportboten. Het Aero-Pro zwemvest is geïntegreerd in een lycra shirt van duurzame elastische materialen, waardoor het vest een geheel is geworden en perfect aansluit op het lichaam. De luchtweerstand minimaal en het vest zit als gegoten. Verkrijgbaar in drie maten. Prijs: € 179.50. www.spinlock.nl

foto:© Bemanning *Island Lady*

GRENADINES

Sinds hun aankomst in het Caribisch gebied liggen de snorkels op de *Island Lady* altijd klaar voor gebruik. Hier liggen Pleuni en Jouke voor anker bij de Grenadines, een topplek, zowel boven als onder water.

ZILTEWERELD

ENORME VRIJHEID

Pleuni Hooft van Huysduynen (34) en Jouke de Jong (35) zeilen een Rondje Atlantic met hun nog geen tien meter lange, stalen tweemaster uit 1958, de I*sland Lady*. Hun zeilende bestaan bevalt geweldig goed. Pleuni: "Nu al maken we plannen voor de volgende reis: 'dan gaan we nog langer dan een jaar', 'ja, en we nemen dan ook kampeerspullen en fietsen mee', 'goed idee, en op de boot wil ik meer ruimte om grote vissen te kunnen schoonmaken'. En dan te bedenken dat ik voor vertrek maar een zeil-CV van drie regels had en niet eens echt avontuurlijk ben!"

Jouke heeft meer zeilervaring. Een paar maanden nadat ze in 2015 de *Island Lady* kochten, ontstond het plan om ermee op reis te gaan. Jouke: "Toen zijn we meteen aan de slag gegaan. Bijna elke avond en elk weekend stond in het teken van het voorbereiden van deze trip. Behalve onze tijd reserveerden we ook al ons geld voor de boot en de reis. Geen nieuwe kleding kopen was makkelijker dan we dachten. En nu zijn we al bezig aan de reis van ons leven. We komen op de meest paradijselijke plekken en doen alleen maar leuke dingen. Dat we met ons eigen huis overal kunnen komen waar we willen, voelt als een enorme vrijheid."

foto's: © Bemanning *Island Lady*

LEVEN OP CRACKERS

De oversteek van de Atlantic was geen eitje. Pleuni: "23 dagen duurde onze tamelijk vermoeiende oversteek. Het waaide vaak zo hard dat we met enkel een klein puntje fok al zes knopen gingen. Een topsnelheid voor onze tientonner. De hoge golven deden de boot enorm rollen. Omdat we ons goed moesten vasthouden, hadden we geen hand over om te koken. We leefden op crackers, paprika en vis uit blik. Toen we eindelijk aankwamen op Tobago vonden we het daar zo geweldig, dat we er zes weken zijn blijven hangen."

AVONTUURLIJK

Dat de Caraïben heel avontuurlijk zijn, hadden ze niet verwacht. Pleuni: "We dachten dat het gebied vooral uit luxe resorts zou bestaan. Maar we vinden genoeg prachtige eilandjes om op te chillen en waar omheen het mooi snorkelen is. St. Vincent and the Grenadines waren een verrassing, daar wemelt het van de schildpadden. En Iles des Saintes, vlak onder Guadeloupe, vonden we fantastisch. Nu liggen we alweer een week bij Bird Island op Antigua, ook hier is het erg mooi snorkelen in het prachtig blauwe water. Wel kwam er gisteren een haai aan Joukes been snuffelen..."

colofon

Zilt Magazine is een uitgave van
Zilt Media Producties in Amstelveen

REDACTIE
redactie@ziltmagazine.nl

ADVERTEREN
Paul Pekelharing
adverteren@ziltmagazine.nl
06 54983666

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