

# Zilt

magazine

extra  
DIK  
zomer  
nummer



**135|136**  
vakantie 2017



NOMINATED 2016

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

*Pelle Petterson, Yacht Designer*



*Welcome to an experience*

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](mailto:info@jonkers.org) I: [www.jonkers.org](http://www.jonkers.org)

[www.maxiyachts.com](http://www.maxiyachts.com)



# CODE | ZERO



## WEET JIJ WAT EEN CODE-ZERO IS?

VUL DAN JE ANTWOORD IN OP DE WEBSITE EN MAAK KANS OP ÉÉN VAN DE  
EXCLUSIEVE ZILT SHIRTS VAN CODE|ZERO TER WAARDE VAN € 40 -.

KLIK



**ONTWERPER 52**

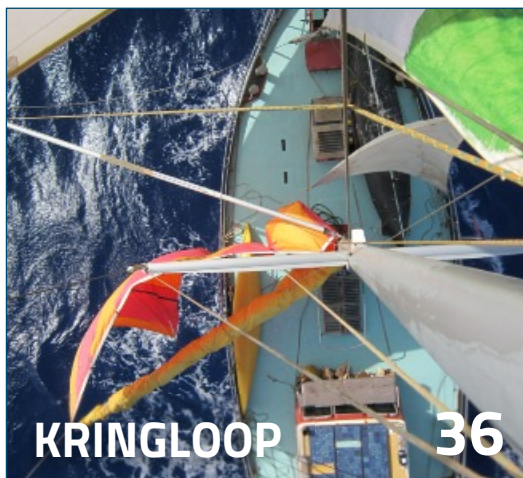
**135|136**

VAKANTIE 2017

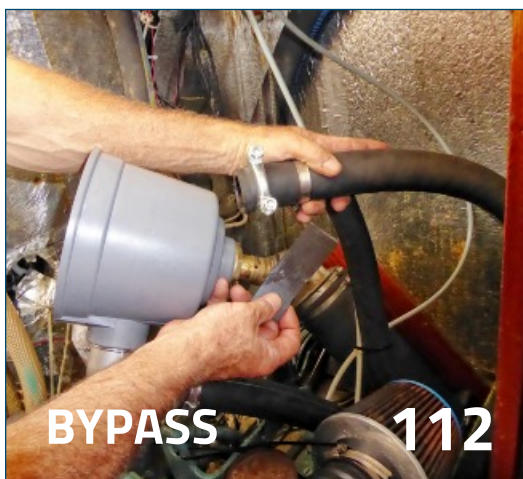
**Zilt**



**JULY 118**



**KRINGLOOP 36**



**BYPASS 112**



**VUURTORENS 26**





## EN VERDER...

- 6 Bureaublad
- 28 America's Cup
- 98 In de Wind
- 128 Zilte Spullen
- 134 Zilte Wereld





# BUREAUBLAD

Een warme zomerdag, voldoende wind om de zeilen te vullen en een lekker lopende koers. Het ultieme vakantiegevoel... Met een paar klikken maak je deze foto de achtergrond van je computer, telefoon of tablet...



## EMOWAYPOINTS

De geruststellende bevestiging van een potloodkruisje in de kaart zijn ze nog maar zelden.

Vuurtorens. Niet meer dan twee decennia waren voldoende om een einde te maken aan hun in eeuwen opgebouwde reputatie. Bijna overbodig gemaakt door alternatieven die stevast beter, veiliger en efficiënter zijn.

Hang naar het verleden dient zelden een doel en al helemaal niet voor de makers van een digitaal magazine. Ook de zeilers in ons betrapten we maar weinig op gevoelens van weemoed. Maar met die vuurtorens is er iets bijzonders aan de hand. Veel meer dan om hun navigatienut herinneren we ze als bakens van ons geheugen. Flitsend langs de route van ons zeilersleven.

Het Paard als trofee voor het verlaten van de plas, de Brandaris na een knieënknikkend debuut op stromend water. Het beeld van Beachy Head afgetekend tegen de krijtrotzen. Het geluid van de Needles Tower, onzichtbaar loeiend in de mist. Het zijn dierbare herinneringen met een vuurtoren als icoon.



Symbolen van grensverleggen waar onmogelijk een efficiënt alternatief voor bedacht kan worden. Het is dus maar goed dat hun fysieke onverzettelijkheid voorkomt dat ze hetzelfde lot ondergaan als vuurschepen, Scheveningen Radio, telefooncellen op verre kades en havenmeesters met een leren tas.

In deze Zilt brengen we een hommage aan een aantal markante vuurtorens langs de vakantieroute. Velen van jullie zullen er in de komende weken langszeilen. Net als wij. Daarom verschijnt de volgende editie van Zilt Magazine op donderdag 24 augustus.

We wensen iedereen een prachtige zeilvakantie...

de Zilt bemanning



# Hanse Early Bird 100% voordel

<sup>®</sup>  
*Hanse*



**Hanse 315**  
**'Early Bird' bespaar**

**€ 8.530,00**

Beslis snel... Bovenstaande korting is van toepassing in juli en augustus 2017 op de volgende extra's en pakketten:

- Navigatie pakket, basis
- Cruising pakket, basis



**Hanse 345**  
**'Early Bird' bespaar**

**€ 24.260,00**

Beslis snel... Bovenstaande korting is van toepassing in juli en augustus 2017 op de volgende extra's en pakketten:

- Navigatie pakket, basis
- Cruising pakket, basis
- Performance pakket, basis



**Hanse 385**  
**'Early Bird' bespaar**

**€ 23.837,00**

Beslis snel... Bovenstaande korting is van toepassing in juli en augustus 2017 op de volgende extra's en pakketten:

- Navigatie pakket, basis
- Cruising pakket, basis
- Performance pakket, basis



**Hanse 415**  
**'Early Bird' bespaar**

**€ 25.168,00**

Beslis snel... Bovenstaande korting is van toepassing in juli en augustus 2017 op de volgende extra's en pakketten:

- Navigatie pakket, basis
- Cruising pakket, basis
- Performance pakket, basis

*WestY*  
**www.westy**

De genoemde kortingen zijn slechts geldig in de maanden juli en augustus 2017 i.c.m. met de nieuwste prijslijst. Vraag naar de voorwaarden. Na deze periode loopt de korting terug! Andere of wijzigingen in de af- en werf opties zijn mogelijk. Prijzen zijn inclusief 21% btw. Inruil van uw huidige jacht is bespreekbaar.



# leel in juli en augustus 2017!



**Hanse 455**  
**'Early Bird' bespaar**

**€ 34.182,00**

Beslis snel... Bovenstaande korting is van toepassing in juli en augustus 2017 op de volgende extra's en pakketten:

- Navigatie pakket, basis
- Cruising pakket, basis
- Performance pakket, basis

**Hanse 505**  
**'Early Bird' bespaar**

**€ 33.698,00**

Beslis snel... Bovenstaande korting is van toepassing in juli en augustus 2017 op de volgende extra's en pakketten:

- Navigatie pakket, basis
- Cruising pakket, basis
- Performance pakket, basis

**Hanse 575**  
**'Early Bird' bespaar**

**€ 74.657,00**

Beslis snel... Bovenstaande korting is van toepassing in juli en augustus 2017 op de volgende extra's en pakketten:

- Navigatie pakket, basis
- Cruising pakket, basis
- Performance pakket, basis
- Comfort pakket
- Vrije keuze houtsoort meubilair
- Vrije keuze houtsoort vloer

**Hanse 588**  
**'Early Bird' bespaar**

**€ 81.796,00**

Beslis snel... Bovenstaande korting is van toepassing in juli en augustus 2017 op de volgende extra's en pakketten:

- Navigatie pakket, basis
- Cruising pakket, basis
- Performance pakket, basis
- Comfort pakket
- Vrije keuze houtsoort meubilair
- Vrije keuze houtsoort vloer

**achting**  
**yachting.nl**







# HET ANDERE RONDJE ATLANTIC 'ALS JE EEN BEETJE DOORVAART MOET HET KUNNEN...'

We kennen Ed Megens (59) als actief lid van de Nederlandse vereniging van Kustzeilers en als de organisator van de Driehoek Noordzee. Naar aanleiding van de Zoute Noten Top 10 (*Zilt 132*) kregen we een mail hem: *Jullie zijn een nummer vergeten dat wat mij betreft heel goed de stemming van een solozeiler pakt, Cool Changes van Little River Band. Ga maar luisteren...* Nog veel intrigerender dan dat nummer is de bijna archeloze opmerking waarmee Ed zijn mail besluit: *Overigens, in juli vertrek ik solo naar Kaap Hoorn. Ik ga via South Georgia en Tristan Da Cunha weer terug. Is dat iets voor Zilt?* Drie dagen voor zijn vertrek stappen we aan boord van Ed's *Senja*. Benieuwd naar de man, zijn boot en zijn bijzondere reis...

**H**alf juni ligt de *Senja* aan een zijtak van de Zaan. Aan de steiger van de watersportwinkel. "Ik kan gerust nog even blijven liggen, zeiden ze", glimlacht Ed. "Ze zijn geloof ik wel blij met me..."

Er is weinig wat daaraan doet twifelen. De Victoire 1200 uit 1987 ziet er uit zoals je dat aan het begin van een lange zeilreis zou wensen. Windvaan, zonnepanelen en een stoere buiskap zijn slechts de uiterlijkheden. De rest van de lijst somt Ed moeiteloos op: verstaging, mastfundering, zeilen, een nieuwe motor. "Oh ja, en niet te vergeten natuurlijk, de dieselmotor..."

Van vertrekkersstress is weinig te merken als hij op zijn gemak begint te vertellen. "Toen ik zo'n drie jaar geleden begon na te denken over een lange zeilreis, moest ik eerst beslissen of ik met deze boot zou gaan. Dat besluit was niet moeilijk. Het is een oude boot maar structureel is hij helemaal goed. Vanaf dat moment ben ik hem gaan aanpassen en voorbereiden. Toen wist ik nog niet waar ik naartoe ging. Maar één ding was wel duidelijk: ik maal niet om de Carib. Ik ben zelfs nog nooit zuidelijker geweest dan Ramsgate. In mijn ogen is Zuid: heet, druk, dikke buiken en dito boten. Lekker generaliseren hè... En dat noorden dat is natuurlijk koud, guur, slecht weer... Maar ook héél mooi. Het heeft mijn hart gestolen, al vanaf 2000."

## **KAPITEIN ROB ZEILER**

"Wat ik daarvoor voor zeiler was? Nou, ik zeil helemaal nog niet zo lang. Dus daarvoor was ik eigenlijk alleen maar een 'kapitein Rob zeiler'. Uit de boekjes dus. Zo'n bootje, in je uppie, dat varen... Het leek me helemaal geweldig. Maar ook totaal onbereikbaar voor een jongen uit een arbeidersgezin in de Amsterdamse Kinkerbuurt. Tot ik op mijn 32e een meevaller kreeg die me in staat stelde een bootje te kopen. Een heel lelijke Dufour 27, zo'n bakdekker weet je wel."





Een paar boten en bijzondere soloreizen later, onder meer naar Spitsbergen en Beren eiland, loopt Ed bij toeval tegen de *Senja* aan. "Je zou eigenlijk toch ook nog even naar die Victoire moeten kijken", zei de makelaar toen ik voor iets heel anders kwam. 'Maar je moet er wel doorheen kijken hoor...'. Het bleek een hele gave boot en daar kwam bij dat ik ook graag nog eens een Koopmans wilde hebben. Maar dan kom je er, nadat de koop gesloten is, toch geleidelijk achter dat er veel meer aan mankeert dan je verwachtte. Voor hij er zo bij lag als nu heeft dat heel wat inspanningen gekost."

## IN JE UPPIE

Tijdens het werk aan de boot krijgt zijn plan geleidelijk meer vorm. In de boeken die hij leest en in gesprekken met zeilers die het diepe zuiden goed kennen, herkent Ed dezelfde fascinatie die hij voor het hoge noorden kreeg. Dat is dus waar zijn reis naar moet gaan, besluit hij. En ook dit keer alleen. "Vanessa, mijn vrouw, is graag op de boot maar geen zeiler."

'Solozeiler tegen wil en dank' wil hij zich echter beslist niet noemen. "Het is helemaal geen noodzaak", reageert hij stellig. "Ik kan voldoende mensen meekrijgen. En ik ben volgens mij ook geen sociale misfit. Op mijn werk heb ik alleen maar met mensen te maken. Maar ik vind dat alleenvaren zo geweldig. Zo'n boot helemaal in balans, en dan in je uppie ergens naartoe varen. Helemaal heerlijk!"

Maar is het niet jammer dat je die speciale momenten niet met iemand kunt delen? Ook die vraag raakt Ed. "Weet je, er is ook iets anders. Er is geen afleiding, er is geen verstrooiing, er is geen vertroebeling. Alles komt direct binnen. Ongefilterd. Alles wat je beleeft, beleef je zelf. Je hebt geen mogelijkheid om het ergens kwijt te raken. Je zit erin en je moet het er mee doen.







Als je bang bent, ben je bang. Je komt jezelf op allerlei manieren tegen. Zowel in hoogte- als in dieptepunten. Van alle tochten die ik alleen heb gedaan kan ik nog elke dag opnieuw beleven. Van alles wat ik met bemanning heb gedaan, herinner ik me alleen nog flarden. Alleenzeilen is zoveel intenser!"

## **SPOORBOEKJE**

Je kunt het je maar moeilijk voorstellen. Dat dezelfde boot die nu nog aan een rustige Zaanse steiger ligt over minder dan zes maanden zal afmeren in Ushuaia, de poort van Patagonie. "Achtduizend mijl? Ja zoiets zal het zijn..." Het totale reisschema is nog ambitieuzer dan dat. Al over 15 maanden moet Ed weer, keurig in pak, achter zijn bureau zitten. Het log van de *Senja* zal dan zo'n 17.000 mijlen hebben weggeteld.

"Anderhalf jaar geleden ben ik begonnen een planning te maken. Geleidelijk is die steeds conservatiever geworden. Dat schema heb ik voorgelegd aan mensen die een vergelijkbare tocht hebben gemaakt. "Als je een beetje doorvaart moet het kunnen", vertelden ze me.

Thuis, achter mijn computer, met mooie muziek op de achtergrond, heb ik die reis al honderd keer gemaakt. Meten, rekenen, variaties, alternatieven bedenken. Met die heb ik een spoorboekje gemaakt dat nu mijn referentie is. Zo kan ik op elk moment zien of ik voor of achter ben op mijn schema. Soms betekent het dat ik ergens wat langer zal kunnen blijven, een ander keer zal ik misschien een haven moeten overslaan.

Dat spoorboekje zit inmiddels volledig in zijn hoofd. "Half augustus komt Vanessa een week aan boord in Lissabon. Een maand later moet ik op de Kaap Verden liggen om niet later dan eind september aan de oversteek naar Brazilië te kunnen beginnen.



## Ed Megens 'andere' Rondje Atlantic



En dan heb ik dan nog een week of zes voor de drieduizend mijl langs de Zuid-Amerikaanse kust naar beneden. Ik reken met 100 mijl per etmaal.” In Ushuaia vier ik samen met Vanessa kerst en blijven we een maand in het gebied. Tot de enige opstapper van de reis aan boord stapt waarmee ik dan naar de Falkland Eilanden zeil.”

## **SCHOUDERKLOP**

Als zijn opstapper half februari van de Falklands naar huis vliegt, begint niet alleen Ed's thuisreis, maar ook het meest uitdagende deel van zijn tocht. Niet in de laatste plaats omdat hij van plan is om naar South Georgia te zeilen. Het eiland waar Shackleton en zijn mannen met sloepen naartoe zeilden nadat hun schip door het poolijs was vermorzeld. Elk detail van dat verhaal kent Ed uit zijn hoofd. De ervaringen van andere zeilers maakten hem eveneens duidelijk hoe zwaar dat deel van zijn tocht kan zijn. Door de 800 mijl van de Falklands, maar nog veel meer door de ruige ankerplaatsen van het onherbergzame eiland dat elke paar dagen wel door een diepe depressie wordt bezocht. Toch is juist die bestemming geleidelijk tot het ultieme doel van zijn reis geworden. Alsof het een icoon is voor zijn alleenzijn. “En als ik daar dan ben maakt het me niks meer uit wat mijn spoorboekje zegt”, lacht hij. “Dan ga ik lekker bij de kachel zitten, beseffen dat ik daar op eigen kiel naartoe ben gevaren en mezelf een enorme schouderklop geven. Dat zou geweldig zijn! Maar natuurlijk wil ik ook wat van het eiland zien. Lang niet alles, want daar heb ik de boot niet voor, maar ik wil er wel gaan wandelen.

En er bovenal ook gewoon ‘zijn’.”

“En dan moet ik me gaan verdiepen in het weer voor het traject naar Tristan da Cunha. Misschien wel het allerlastigste traject, omdat je bij vertrek nog geen zicht heb op het weer voor de volledige duur van de tocht. Dik 1400 mijl dwars door de depressiebanen van de *roaring forties*. Daar zie ik best wel tegenop. En als je dan daar bent, moet je nog maar afwachten of de zeegang het mogelijk maakt om aan land te gaan. Het zou geweldig zijn, maar als dat niet lukt moet je meteen door naar Sint Helena.”

Vanaf daar wordt de reis van de *Senja* ogenschijnlijk wat gemakkelijker. Naar het eiland Ascension, de evenaar over. Misschien opnieuw een stop op de Kaap Verden en dan via de Azoren naar huis.

Ondanks de schijnbare vanzelfsprekendheid waarmee al die bijzondere bestemmingen voorbij komen, houdt Ed ook een slag om zijn arm. Met de bescheidenheid van een ervaren zeiler realiseert hij zich maar al te goed dat zelfs een minutieuze voorbereiding geen absolute garantie is. “Je weet nooit wat je onderweg tegenkomt.” Toch is hij niet echt nerveus. “Gespannen wel. Dat ben ik zelfs voor een oversteek van het IJsselmeer...”

We nemen afscheid. De watersportwinkel lonkt. Drie dagen voor vertrek heeft ook een perfect voorbereide boot nog altijd een lijst af te werken. In de auto herinner me Ed's mail over het ontbrekende nummer. Nieuwsgierig spotify ik *Cool Change* van de Little River Band:

*It's kind of a special feeling*

*When you're out on the sea alone*

*Staring at the full moon, like a lover*

*Time for a cool change...*







# SIMPLY SUPERIOR™

## AXIOM™

De nieuwe standaard voor navigeren heet Raymarine Axiom. Met zijn snelle prestaties, intuïtieve bediening en moderne technieken maakt de Axiom u zich bewust van uw omgeving, zowel boven- als onderwater.

- Standaard voorzien van de nieuwe, snelle en vloeiende LightHouse 3 besturing
- Ook verkrijgbaar met ingebouwde Real-Vision™ 3D sonar
- Supersnelle Quadcore prestaties
- Compatibel met 4-in-1 Wide Spectrum CHIRP sonartransducers
- Duurzame en slanke glasconstructie, passend bij elke stuurpositie

**NIEUW** Touchscreen multifunctionele displays.  
[www.raymarine.nl](http://www.raymarine.nl)

Afbeeldingen dienen enkel ter illustratie.  
 Foto: met dank aan SeaRay

**Raymarine**

# Dehler

## CHAMPIONS CHOICE 2017

# GET MORE! DEHLER

29 32 34 38 42 46

U bespaart tot  
**44.715 €\***  
in jul. & aug.

100% voordeel

### Dehler 29

Champion vaarklaar 88.411 €

### Dehler 32

Champion vaarklaar 121.221 €

### Dehler 34

Champion vaarklaar 145.703 €

### Dehler 38

Champion vaarklaar 186.419 €

### Dehler 42

Champion vaarklaar 230.575 €

### Dehler 46

Champion vaarklaar 317.251 €

### UW DEHLER VAARKLAAR:

- \*incl. Transport naar Nederland
- \*Tuigen en afleveren en controle
- \*Montage van onderdelen en canvas
- \*Onderwaterschip met epoxy en antifouling
- \*Naam op de achterzijde van uw Dehler
- \*Instellen van alle apparaten en navigatie
- \*Brandblussers op gemarkeerde plaats
- \*Gasfles-walkabel-vlag-50 liter diesel
- \*Proefvaart met deskundige uitleg
- \*Schoonmaken binnen en buiten

### STEL NU UW NIEUWE DEHLER SAMEN

Met de exclusieve uitrustingspakketten van Dehler bepaald u zelf het karakter van uw schip. Wilt u heerlijk comfortabel snel cruisen of juiste net dat beetje meer performance? Het kan allemaal in één. Stel nu uw Dehler samen met de zeer gunstige Champions Choice aanbieding.

- | **Navigatie pakket** zeer compleet B&G met oa Plotter Zeus3 en 2X triton2 displays
- | **Cruising pakket** teak componenten, walstroom set, anker en veel toebehoren
- | **Performance zeilen** met Gennaker en HPM zeilen van Elvstrom

Wij hebben diverse modellen die u op afspraak kunt bezichtigen  
in Marina Stellendam

GT Performance Yachts BV · Stellendam · Tel +31 187 663 388 · [info@dehler.nl](mailto:info@dehler.nl)

[dehler.com](http://dehler.com)

\*Prijs incl. 21% b.t.w.







## MARKEN

PAARD VAN MARKEN

52°27'34N 05°08'20E

OC (1) 8s 16 m 9 Nm







Two men in black sailing gear with 'Emirates' and 'Team NZ' logos are celebrating. One man is raising his fist. They are wearing blue and red lanyards with medals.

TEAM NIEUW ZEELAND WINT AMERICA'S CUP

# REVANCHE

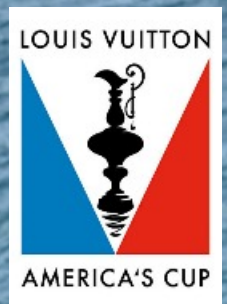
## VAN EEN HELE NATIE

Tijdens de vorige America's Cup lieten de Nieuw-Zeelanders de felgebeerde trofee uit hun handen glippen: ze lieten hun tegenstanders een achterstand van 8-1 ombuigen naar 9-8 winst. Een debacle dat lang voelbaar was in het zeilgekke Nieuw-Zeeland. In juni stonden Team Oracle USA met schipper James Spithill en Emirates Team NZL, ditmaal met schipper en ijskonijn Peter Burling, opnieuw tegenover elkaar. Nu zegevierden de Nieuw-Zeelanders wel: de ploeg won acht van de negen races. Een revanche van een complete natie. Na 1995 en 2003 gaat de Cup uit 1851 voor de derde maal naar Nieuw-Zeeland. Aangenomen wordt dat de fietsende grinders het verschil hebben gemaakt in de finale. De Amerikanen brachten na vier nederlagen op rij veranderingen aan hun cat aan, maar het mocht niet baten. Ze boekten slechts een overwinning. Interessant is wat er nu gaat gebeuren met de 36e America's Cup die in 2021 in Auckland zal worden verzeild. De Nieuw-Zeelanders hebben als enigen niet een pact met regels getekend; ze hebben laten doorschemeren van de geldverslindende foilende cats af te willen. De vierjaarlijkse cyclus te willen willen ze handhaven.

[www.americascup.com](http://www.americascup.com)







foto's onder: © ACEA 2017/Sander van der Borch









## STAVANGER

### EIGEROEY

58°.25'50N 005°.52'03E

FL (3) 30s 46.5 m 18.8 Nm





# Geld uitlenen aan mkb'ers in opkomende landen tegen 3-4% rente

Via [www.lendahand.com](http://www.lendahand.com) kun je direct bijdragen aan meer werkgelegenheid in groeiende economieën én 3-4% rente ontvangen op de verstrekte lening. Social impact en financieel rendement gaan bij ons zodoende hand in hand.



## Goed idee?

Kijk dan op onze website, kies een crowdfunding project dat bij je past en verstrek een lening!

[info@lendahand.com](mailto:info@lendahand.com)  
010-717 18 15  
[www.lendahand.com](http://www.lendahand.com)



lendahand  
mesofinance





# Lekker lezen   Lekker varen   Lekker weten

€ 17,95



€ 39,99



€ 17,99



€ 29,95



€ 34,99



€ 24,95



HOLLANDIA

Hollandia wenst je een  
mooie zomer op het water



# KRINGLOOP ONDER ZEIL

Zoveel cruisers, zoveel levensstijlen, zoveel budgetten. Waar de een dertigduizend euro per jaar nodig heeft om zijn droomreis te maken, daar redt een ander het met tienduizend. En een enkeling kan met dat laatste bedrag zelfs wel vijf jaar cruisen. Sommigen noemen hem de zeezwerper van de Atlantische Oceaan, wij kennen hem als de koning van het hergebruik. Een ontmoeting met Martijn Dijkstra van de

*Prinses Mia...*





**W**e treffen Martijn in de Lagoon van Sint Maarten, waar hij net die ochtend is aangekomen rechtstreeks van de Kaapverden.

Hoewel de tocht lang was, oogt Martijn uitgerust. Het is dan ook niet de eerste keer dat hij dit traject voer. Zijn stalen Colin Archer ligt aan een mooring in de Lagoon, het binnenwater van Sint Maarten waar veel cruisers ankeren. Martijn ligt aan de Franse kant, inklaren kost er eenmalig 3 euro. Terwijl je honderd meter verderop, aan de Nederlandse kant, 20 euro per week betaald, plus 20 euro bruggeld. "Kijk, dat is gauw verdiend", zegt Martijn nuchter. In de twaalf jaar dat hij onderweg is, liet hij zijn anker 1808 keer vallen. "Ja, ik heb in het begin zelf een ankerlier gemaakt en toen vroeg ik mij af of dat wel zo veel werk waard was. Hoe vaak gebruik je een anker eigenlijk? Dus vanaf toen schreef ik iedere ankerplek op. Leuk hoor, kun je teruglezen waar je allemaal bent geweest."

## **TERUG IN DE TIJD**

Het 14 meter lange en 5 meter brede zeilschip is direct het pronkstuk van de baai. Tussen alle witte polyester serieboten steekt de zwarte romp met gele streep en gele huik karakteristiek af. Achterop staat een klassiek bruin dekhuis waar Martijn kan sturen als het buiten te nat of koud is. 'Prinses Mia' staat er in sierlijke letters op het achterschip en 'Bru' naar de Zeeuwse thuishaven Bruinisse. Het schip is vernoemd naar Martijns zesjarige dochter Mia die in Amerika woont. In het sfeervolle interieur wanen we ons in een tjalk uit het einde van de negentiende eeuw. Ook de houtkachel ademt de sfeer van honderd jaar geleden met fraaie versiersels rond de stookketel, krullende poten en een klassiek deurbeslag. Maar dat hebben we mis. Het is het werk van een creatieve geest met twee rechterhanden. Vol bewondering horen we hoe Martijn de kachel zelf maakte van een oude gastank. "Deurtje erin gemaakt, ja, en dan zo'n roostertje erop, kan ik water koken met m'n kachel. Makkelijk zat hoor."



## HERGEBRUIK

In het interieur is veel hout verwerkt in combinatie met warme kleuren en waterdichte compartimenten. Overal zijn handigheidjes waar wij nooit op zouden komen, maar die voor Martijn de gewoonste zaak van de wereld lijken. Hergebruik is het toverwoord waarmee hij zijn vaarkosten laag houdt; "iedereen praat over recycling, maar je kunt het ook gewoon doen." De Mitsubishi motor komt uit een oude taxibus op Bermuda. "Ja, dan rij ik zo'n tijdje achter verschillende merken taxibusjes en dan kijk ik welk type het minste rookt. En dan weet ik welke ik moet hebben. Die busjes zijn toch veel eerder doorgeroest dan de motoren, want ze rijden niet zo veel op Bermuda. Dus die motoren zijn nog prima", zegt hij nuchter. "Als deze motor kapot gaat, haal ik op Bermuda zo weer een andere." Over het mariniseren van een taxibus motor haalt Martijn zijn schouders op. "Ik had al kielkoeling in de boot liggen en de uitlaat is droog. Dus dat was makkelijk zat."

## SCOOTERLIER

Een tijd geleden had Martijn een oude scooter op de kop getikt. "Ja, voor weinig hoor, dat ding deed het niet meer maar ik kreeg hem weer aan de praat." Hij plaatste de scooter op het voordek van *Prinses Mia* en sloot de motor met een band aan op de ankerlier. "Zo kon ik het anker ophalen met de motor van de scooter. Hartstikke handig. Ik durfde alleen geen gas te geven, dan zou het anker veel te snel omhoogvliegen. Stationair ging prima." Maar toen kon Martijn de scooter weer goed verkopen en sindsdien liert hij met de hand. Hij haalt zijn schouders op. "Ach, ik kom vanzelf wel weer iets anders tegen. Een oud viertakt motortje ofzo. Of een oude Puch. Ik zie wel wat het wordt."





## **SCHATKAMER**

"Het is ongelooflijk wat er allemaal te vinden is", gaat Martijn enthousiast verder. "Neem nou de Lagoon hier op Sint Maarten, ik ben vandaag al even aan het vissen geweest." Op het voordek staan oude accu's, aangegroeid met pokken. "Die heeft iemand gewoon hier in het water gegooid. Da's toch zonde? Zo vervuult de boel maar en niemand heeft er wat aan. Ik ruim de boel graag op en hou er ook nog wat aan over." Over een paar weken zeilt Martijn rechtstreeks ruim 1750 mijl naar de oostkust van Amerika. "Daar krijg ik zo 25 dollar per accu. Of ja, laat het 15 zijn, ook mooi toch?" Waar wij de Lagoon van Sint Maarten zien als een beschutte ankerplek, ziet Martijn een schatkamer. "Morgen ga ik nog eens in die hoek scharrelen, daar moet ook nog veel op de bodem liggen." Hij toont twee selftailing lieren, onder de pokken. Ze komen van een oude zeilboot die al jaren onder water ligt, grotendeels onder de modder verstopt. "Die maak ik dan weer mooi schoon. Dan heeft iemand er weer plezier aan."

## **VRACHTVAART**

Het is inmiddels de derde keer dat Martijn een rondje Atlantic vaart, maar ontelbare keren voer hij op en neer tussen de Carieb en Amerikaanse Oostkust. "Dan vaar ik in het voorjaar van de Carieb naar Oriental (North Carolina). Daarna door naar Bermuda en dan naar Maine, aan de Amerikaanse noordoostkust." Daar vaart Martijn zijn langkieler in ondiep water. Door het grote verval valt zijn boot droog op een oor. "Dan kan ik mooi het onderwaterschip schoonmaken." Door alle tochten weet Martijn waar hij spullen goedkoop kan inkopen om elders weer te verkopen. Zo verdient hij overal wat geld, genoeg om in zijn levensonderhoud te voorzien. In de gezellige kajuit zien we







een stuk of vijf klassieke buitenboordmotoren. "Ik heb er denk ik vijftien aan boord staan. Die koop ik onderweg in en neem ze mee naar Bermuda. Daar zijn jaarlijks races met klassieke buitenboordmotoren en die Amerikanen betalen daar goed voor, dus daar verkoop ik ze weer. Ik repareer ze onderweg, poets ze glimmend en voer ze een beetje op, want ze moeten natuurlijk wel hard gaan in die race."

Martijn ziet overal mogelijkheden en zit vol energie. "Soms kom ik mooie spullen tegen die ik niet kan laten liggen, maar dan moet ik eerst andere rommel verkopen om plaats te maken", vertelt hij gedreven. "Het lijkt net een vrachtschip. Ik heb eens drie ton aan oude ankerketting vervoerd. Vroegen die mannen zich af hoe ik dat aan boord zou krijgen. Nou, heb ik gewoon een regenpijp vanaf de kade door het raam naar binnen geschoven en daar vloog die ketting zo doorheen. Ze konden op de kade het tempo niet bijhouden, die ketting raasde zo naar binnen." Wij kunnen de verhalen ook al bijna niet bijhouden, tien minuten in gesprek met Martijn en je hoort meer avonturen dan een ander mens in zijn hele leven beleeft.

## **BURGEMEESTER**

Over enkele weken vertrekt Martijn naar de oostkust van Amerika. "Ja, daar kijk ik wel naar uit. Daar zijn de mensen zo hartelijk." Dat heeft volgens ons alles te maken met de openheid en toegankelijkheid van Martijn zelf. En dat er reikhalzend naar hem wordt uitgekeken, kunnen wij bevestigen. Toen wij een aantal maanden geleden met onze boot in Oriental lagen, klopten verschillende dorpelingen bij ons aan. Ze zagen onze Nederlandse vlag en vroegen of wij Martijn kenden, van de *Prinses Mia*. Ook wel de 'burgemeester van Oriental' genoemd, omdat alle dorpelingen hem kennen. "Ja, daar kloppen de hele dag



mensen op de boot voor een borrel. Kom je haast nergens aan toe, maar gezellig toch? En ze verzamelen het hele jaar fri-tuurvet voor me, dat gebruik ik weer als brandstof voor mijn motor." Niet dat hij veel op de motor vaart. "Ik zeil eigenlijk alles. Op de Azoren ben ik nog nooit gestopt, veel te grote kans dat ik daar zonder wind kom te zitten." En in Amerika ziet Martijn weer zijn dochter Mia, die hopelijk met hem meezeilt naar Bermuda, waar haar moeder oorspronkelijk vandaan komt. "Maar even kijken of dat lukt." Martijn neemt de dingen zoals ze komen.

## UITZONDERING

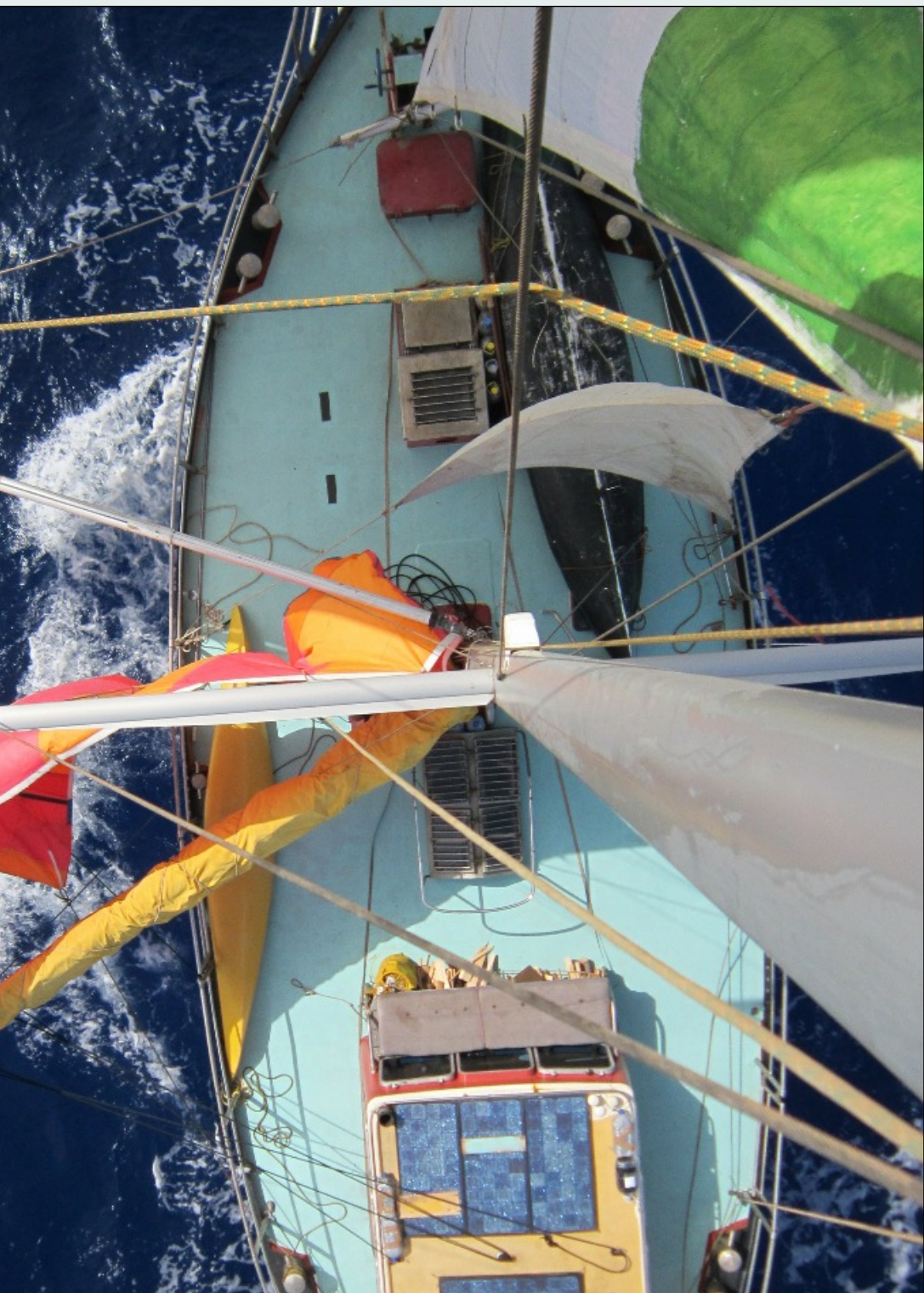
Onder de indruk verlaten we de *Prinses Mia*. Schip en schipper vormen een markante combinatie in een wereld die meer en meer wordt gedomineerd door massa-productie, AIS systemen, Epirbs en satelliettelefoons. Deze uitzondering laat zien hoe je juist met een beperkt budget de grootste avonturen beleeft. Wij vinden het knap en moedig, maar Martijn wuift al die complimenten weg. Bescheiden en nuchter als hij is.



facebook.com/Martijn.Dijkstra.7



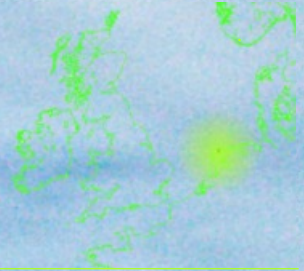












## TERSCHELLING

### BRANDARIS

53°21'36N 05°12'50E

FL (1) 5s 54 m 29 Nm





# Hagoort Sails



HISWA TE WATER  
STAND T18



CRUISING  
TOURLINE

OFFSHORE  
PERFORMANCE

RACE  
HYBRID

[www.hagoortsails.nl](http://www.hagoortsails.nl)

tel: 079 34 22 641

e-mail: [info@hagoortsails.nl](mailto:info@hagoortsails.nl)



## SILENTWIND

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.**

  
**Technautic®**  
Technautic.nl



**De Zeezeilers**  
Zeezeilschool



# ZEILPROGRAMMA 2017

Instructeur  
iets voor  
jou?

Lees meer >>

Jachtschipper  
zeilreizen

Lees meer >>

Wordt het  
Fastnet of  
CAM Race?

Lees meer >>

Caribisch  
avontuur  
en les

Lees meer >>

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

**SCHIPPERMAGIKOVERVAREN.NL**

## YACHT DELIVERY

- All Ships
- Budgetvriendelijk
- Inzet besparend
- Betrouwbaar

**KLIK VOOR  
MEER INFORMATIE**




Meekijken met jachtontwerper Kees van de Stadt

## 'STOER TOERSCHIP MET VARIABELE DIEPGANG

*Eén of twee stuurwielen? Hoe deel je de kuip in? Wel of geen bakstagen?*

*Voordat een boot vaart, is er heel denkproces van de ontwerper aan vooraf gegaan. Zilt vraagt ontwerpers naar hun keuzes en beweegredenen. In deze aflevering: Kees van de Stadt over de 49 voets Orion Cruising, die deze zomer in de vaart komt.*





Kees is verre familie van ontwerper Ricus (E.G.) van de Stadt. Om verwarring te voorkomen noemde hij zijn eigen ontwerpbureau Satellite Yacht Design. Hij is zelf fervent zeiler en verwerkt die praktijkkennis uiteraard in zijn ontwerpen. “Ik werk volgens een vaste ontwerpfilosofie: veiligheid staat voorop, de verhoudingen van een schip moeten kloppen, het schip moet vlot zeilen en comfortabel zijn. Dat wil zeggen: je moet je goed kunnen bewegen aan boord en prettig zitten in de kuip.”

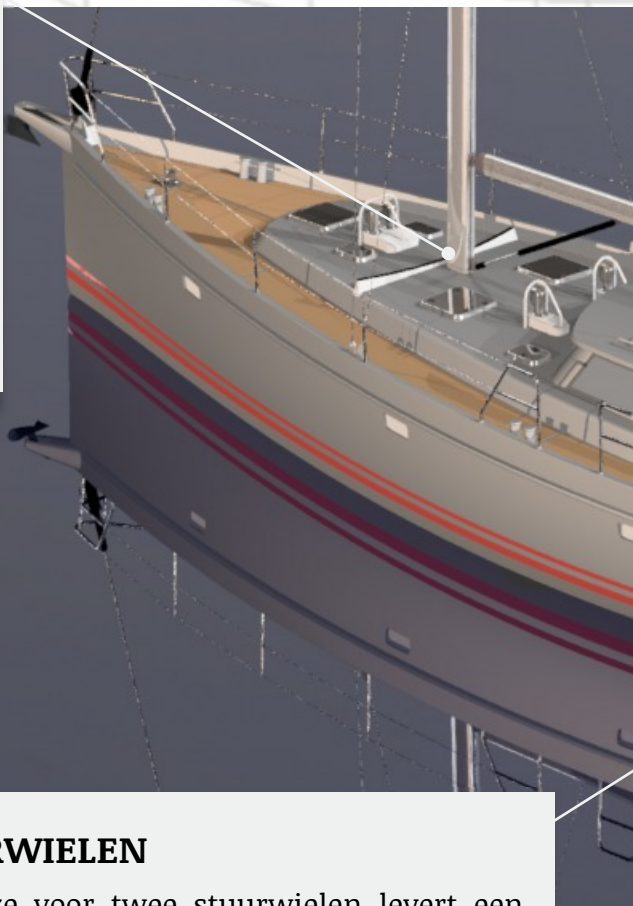
De klant voor de Orion Cruising zocht een aluminium toerschip voor buitengaatse tochten, met variabele diepgang en – vooral – een royale deksalon. “Hij wilde een makkelijk te bedienen schip dat met een kleine bemanning te zeilen is en koos om die reden voor een rolreefgrootzeil in de mast. Andere wensen waren: een eigenaarshut voorin, gastenhutten voor twee personen en een ruime L- of U-bank in de deksalon. Een ruime kuip met lange banken, evenals voldoende stahoogte in de deksalon. Voor dat laatste is de motor verder naar achteren geplaatst, waarbij ik natuurlijk wel op de balans van het schip heb gelet. Om genoeg druk van het schroefwater te houden is een derde roertje tussen de twee roeren geplaatst. Dankzij een kielmidzwaard kan het schip droogvallen. Uit de gesprekken met de klant probeer ik de belangrijkste wensen te filteren. Stap voor stap leidt dat tot het uiteindelijke ontwerp.”

Tot zover enkele uitgangspunten van de Orion Cruising. Aan de hand van renderingen zoomen we verder in op het ontwerp en noteren de toelichting van de ontwerper.

## TUIGAGE

Het tuig dient gemak; een rolgrootzeil met verticale latten en een zelfkerende fok op een overloop. Gepijlde zalings zorgen voor extra steun; bakstagen ontbreken. Naast genaker en Code Zero kunnen ook een stagfok met leuvers en een high aspect worden gevoerd.

illustratie: © Kees van de Stadt



## STUURWIELEN

De keuze voor twee stuurwielen levert een doorloop naar achteren op. Bovendien geeft het een prettige stuurpositie op de kuiprand, waarbij je goed langs de deksalon kunt kijken.

## GROOTSCHOOTBLOK

Het grootschootblok zit op de deksalon, dus mooi uit de weg. Een overloop is niet nodig omdat de blokken dicht bij elkaar zitten en het zeil goed dicht te trekken is.

## LIEREN

Schoten en trimlijnen zijn vanuit de kuip te bedienen op elektrische lieren. De vallen zitten bij de mast, omdat ze vanwege de rolzeilen zelden bediend hoeven worden.

## DAVITS

Je ziet ze niet, ze zijn er wel: davits. Op lange tochten ligt de bijboot in de bakskist en zijn de davits onderdeks opgeborgen. Als de bijboot veel nodig is, klap je de davits uit en hang de dinghy eraan, klaar voor gebruik.

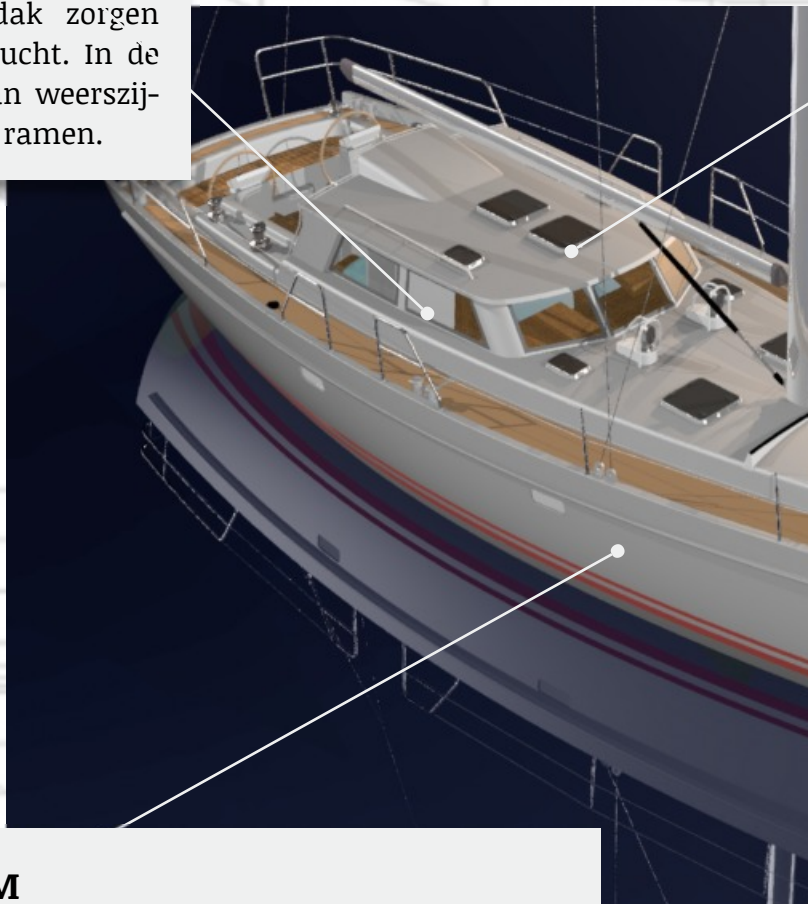




## RAAMPARTIJEN

De deksalon heeft grote, rechte ramen, voor zicht rondom. Ze dragen bij aan een stoer karakter. Luiken in het kajuitdak zorgen voor licht en lucht. In de romp zitten aan weerszijden drie kleine ramen.

illustratie: © Kees van de Stadt



## ROMPVORM

Het onderwaterschip is modern en afgestemd op een toerschip. Dus geen breed planeervlak zoals bij een racer; het nat oppervlak is klein gehouden. Het dek is wel breed voor maximale ruimte, dus de romp heeft achter een uitwaaiierende vorm. Het vrijboord is relatief hoog vanwege de gewenste stahoogte binnen.

## DEKSALON

Een bepalend element is het ontwerp. Het moest riant en breed zijn, Met voldoende stahoogte. Aan stuurboord is een grote bank en aan bakboord een stuurstand met navigatieapparatuur. Een verhoging in het dak van de deksalon ter plaatse van de ingang geeft een beschutte plek in de kuip waar je kunt staan.

## BOEGSPRIET

De vaste boegspriet heeft een bevestigingssoog voor de genaker en Code Zero en biedt plaats aan het ankergerie. Het anker blijft daardoor vrij van de boeg, wat de kans op beschadigingen verkleint.

## BOEG

Bij toerjacht wil je het slaan op golven voorkomen. Daarom is het lijnenplan voorin wat meer V-vormig. Onder helling behoudt de waterlijn een mooie constante vorm. De boeg staat rechtop, wat past bij de lijn van een toerschip als dit.









265 Nm

## Needles

50°39'43N 01°35'30W

OC (2) 20s 24 m 13 Nm







Solo naar de Shetland eilanden

# Hoe doe je dat eigenlijk, slapen?

een zeilverhaal van  
Werner Toonk







*Met zijn stalen kits Karma maakt Werner Toonk een tocht naar de Shetland eilanden. Solo. Met de nodige ongemakkelijkheden. Een lekker lang zilt zeilverhaal vanaf boord. Ideaal om een verwaaidag mee door te komen....*

‘S o ich habe noch eine Frage, bitte”, zegt de vriendelijke Duitser naast me vanaf zijn gehuurde platbodem in Kornwerderzand.

Vanuit m’n ooghoek zie ik dat de sluisdeuren net helemaal open zijn. De voorste boten gooien los, het zoute water tegemoet. M’n tocht gaat zo beginnen. “Ja?” antwoord ik in m’n beste Duits. Ik lig achteraan en mag er als laatste uit.

“How many days it is?” En nog terwijl ik “Vier” antwoord, praat ‘ie alweer door. “You sail non-stop? So, what are you doing with sleeping?”

Ik kijk hem aan en vraag me af of ‘ie echt denkt dat je midden op de Noordzee even een paar uur aan de kant kunt liggen om te slapen.

“Well..., nicht so viel”, antwoord ik. Kort houden. Zo naar buiten. De Duitser kijkt me meewarig aan en schudt zijn kalende hoofd. Niets voor hem zo te zien, maar hij wenst me “Gute Fahrt” en concentreert zich vervolgens op de helmstok, terwijl zijn bemanning het schip losgooit.

Ik doe het in m’n eentje. En dat gaat goed. Vertrekken is makkelijker dan aankomen, in de sluis althans.

"Slapen, hoe doe je dat eigenlijk als je helemaal alleen vaart?", vraagt Milou.

"Ik zet m'n wekker iedere twintig minuten, dan kijk ik goed om me heen of er andere boten zijn en dan slaap ik weer twintig minuten."

"Maar papa, dan kun je toch niet slapen? Ik doe er altijd wel een half uur over om in slaap te vallen. Maar dan gaat jouw wekker alweer." M'n dochter van elf snapt er niets van.

"Papa is zo moe, die valt meteen in slaap."



Het antwoord overtuigt blijkbaar, want het gesprek aan de keukentafel gaat weer over iets anders. In werkelijkheid heb ik zelf ook geen idee hoe dat slapen gaat. Daar is deze tocht juist voor. Uit de meeste verhalen herinner ik me dat solovaarders bij lange oversteken twintig minuten aanhouden. Maar dat is op de oceaan. Ik vaar de komende dagen over de drukke Noordzee.



Net buitengaats boven Vlieland gaat de wind meteen goed los. Een paar uur later, als de zon al laag aan de horizon staat, is er nog een vriendelijk briesje over. Net genoeg om de vaart erin te houden. Vlak voor het donker wordt en m'n eerste nacht alleen begint, maak ik nog snel een stampot van andijvie. De makkelijke variant met een pakje instant pureepoeder, voorgesneden andijvie en Julienne reepjes spek. Ik krijg het niet naar binnen. Het geklooi met de SSB-zender van het afgelopen uur eist z'n tol. Ik laat het ontbijtbakje met daarin de helft van de stampot buiten op de houten vlonder in de kuipvloer staan. Liggen en slapen is het beste wat ik nu kan doen. Misschien heb ik straks nog trek.

Vorig weekend heb ik m'n nieuwe AIS-alarm uitvoerig getest en die werkt goed. Met de nieuwe software update van Vesper ben ik voor dat alarm niet afhankelijk van OpenCPN of m'n oude navigatielaptop. Er ligt een hoofdlampje klaar en mijn pak en laarzen houd ik aan, zodat ik snel paraat kan zijn. Op de tafel naast de bank leg ik m'n iPhone. Twaalf of twintig minuten? Twintig, come on! Veel gedachtes verder hoor ik de krekels. Was ik nu net vertrokken?

"Je moet je wekker om de twaalf minuten zetten", zegt een ervaren kustzeiler tegen me als we aan een tafeltje in Amsterdam West onze plannen doorspreken.

"De eerste nacht doe je geen oog dicht, maar de tweede nacht ben je zo moe dat je vanzelf omvalt."



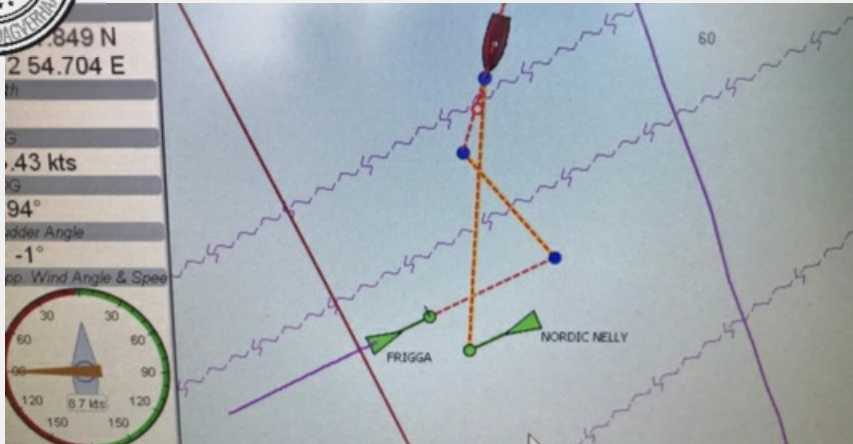
Hij wilde naar South Georgia, ik de wereld rond, maar wist niet eens waar dat lag. Hij had al eens solo naar Spitsbergen gevaren. Ik was nog nooit solo een nacht op zee geweest, zelfs niet naar Engeland.



“Ik houd het altijd erg goed vol met een ritme van twaalf minuten, daar begin ik al mee zodra ik ga varen.”

Ook andere kustzeilers hadden me al verteld twaalf minuten aan te houden. Maar is dat nu echt nodig? Twintig kan toch ook prima, zeker met een AIS-transponder, een betrouwbaar alarm en een goed werkende marifoon op kanaal 16.

Na mijn eerste slaapshift zie ik op het kleine het navigatiescherm de volgende shipping lane. Twee tankers (geen gas) komen dichtbij, maar dat is pas over een uur. De windvaan houdt *Karma* keurig op koers en de zee is rustig. Ik pak m'n volgende twintig minuten en droom weg zonder te beseffen waar ik ben.



Vanuit de verte hoor ik de krekels roepen om weer rond te kijken. Het passeren van de shipping lane zelf stelt deze keer niet zo veel voor. De twee tankers die gebroederlijk achter elkaar richting Duitsland varen, wijken zichtbaar een beetje voor me uit en sturen achterlangs. Het is net middernacht geweest. Op kanaal 16 heb ik de eerste "Good morning" al gehoord. Ik roep beide schepen even op en ze reageren direct. "I just wanted to say thank you." Zou het komen omdat ik in de AIS mijn scheepsnaam veranderd heb in 'S/Y KARMA (SOLO)'?

Na de shipping lanes is het rustig. Eén visser op zes mijl die ik nog niet kan zien. Verder niets in de eerste twaalf mijl. Ik zet m'n timer op dertig minuten en probeer eens hoe dat gaat. Beter. Wat mij de meeste moeite kost is niet het slapen, maar het opstaan. Rond halfvijf zie ik de zon als een rode bal boven de horizon uitkomen. Heerlijk.

M'n eerste nacht zit erop. Dat ging veel beter dan verwacht. Ik zet de slaapcyclus met de timer nog even door, maar vraag me bij iedere ronde steeds weer af wat ik nu eigenlijk aan het doen ben. Als er een schip in de buurt komt, dan geeft de AIS een luid alarm. De kans dat ik iets eerder wat zie dan de AIS is klein. Hoewel, bij boeien en plezierboten zonder AIS is dat anders natuurlijk. Maar hoeveel kom ik er daarvan tegen op deze route midden over de Noordzee naar Lerwick?

Als ik om halfnegen weer wakker word, heb ik anderhalf uur aan een stuk geslapen. Dat was heerlijk, maar niet de bedoeling. De timer is gestopt. Had ik 'm zelf stopgezet? Of ben ik vergeten hem aan te zetten? De laptop laat zien dat we lekker opgeschoten zijn. Dik 25 mijl in de laatste 5 uur.

De wind is gezakt tot 10 à 11 knopen en de snelheid komt niet boven de 4,5 knopen. Eigenlijk moet de halfwinder erop. Maar dat kost me in mijn eentje zeker een uur. En hij moet ook weer naar beneden. Hoe zat het ook al weer met de voorspelling? Maandagnacht zou het flink harder waaien, maar vandaag bleef het de hele dag rustig. Ik pak een notitieblokje en schrijf de stappen op die ik moet doorlopen om de grote lap spinnakerdoek veilig te hijsen. "Niets vergeten?" Voordat ik de enorme zak uit de zeilenberging haal, repeteer ik drie keer hardop.





**G**oed vooruitdenken, want nu staat er niemand bij de schoten of achter het roer. Als er iets mis gaat, sta ik er alleen voor. Overal buitenom, harpjes goed vast. "Kutlijn!", verwens ik de life-line als ik me er voor de zoveelste keer zelf in vastdraai. Als uiteindelijk alles vastzit, zet ik me schrap naast de mast en hijs met het extra val de slurf met daarin het zeil omhoog. Tussen m'n vingers houd ik goed het gele lijntje vast, want die heb ik zo nodig om de slurf van het zeil af te kunnen stropen. Maar wat is dat? Als de slurf vier meter omhoog is, komt er ineens een zandloper tevoorschijn. Het zeil zit gedraaid. Wat zijn het ook een ondingen! Het hoort soepel op en af te rollen, net als een condoom. In de praktijk is het iedere keer weer ellende. Was dat met condooms ook niet zo?

Ik heb nooit eerder zo'n zandloper gehad en twijfel hoe ik het moet oplossen. Het zeil moet weer omlaag. En de lijnen moeten andersom opnieuw vast. Maar dat is makkelijker gezegd dan gedaan. De bal van de zandloper is gevuld met lucht en dat geheel wil natuurlijk niet zomaar terug in de slurf. Geduld. Blijven trekken. Ontspan. En weer trekken. Langzaam komt de slurf verder naar beneden. En dan gaat pas echt mis. Het gele lijntje blijft haken achter het uiteinde van de zaling en schiet vast. Ik krijg het met geen mogelijkheid meer los. Gelukkig is het de onderste zaling, maar toch. Om nu op de eerste dag van deze solotocht al meteen de mast in te moeten... Ik zie me zelf al hangen aan m'n life-line met een maststep door m'n ribben.

Een horrorverhaal, maar waar gebeurd, zo vertelde een expert van een verzekeringsmaatschappij me vorige week. Hij wist erbij te vermelden dat het schip gelukkig gered had kunnen worden.

Als het omlaag niet wil, dan misschien toch maar weer omhoog en gewoon nog een keer proberen die halfwinder te zetten. En als het dan misgaat? Alles beter dan nu in de mast te moeten klimmen.



Deze keer zit het mee. De slurf gaat soepel omhoog. Precies een uur later hangt de grote rood-wit-blauw gekleurde lap schuin voor de boot. Het zeil staat mooier dan het ooit gestaan heeft. Hoewel... het is de eerste keer dat ik het solo zet. En het zal wel net zo zijn als bij baby's waarbij oneindige vaderliefde je zo voor de gek houdt dat je denkt dat dit toch echt de mooiste baby van de wereld is. Ik koester mijn baby. Ze staat mooi en we lopen een knoop sneller. Daar was het om te doen.



**A**ngstvallig houd ik de rest van de dag de windmeter in de gaten. Hij moet er ook weer af. En daar zijn we ook weleens enorm mee aan het klooiën geweest. Op zich kan 'ie tot 17 knopen, maar ik wil geen risico lopen en besluit dat 15 vandaag de absolute grens is. Dan heb ik nog tijd genoeg om hem eraf te halen. Zodra er 15 op de windmeter staat, gaat 'ie eraf. "En niet later!" spreek ik mezelf vermanend toe.

Als ik later die middag het zeil weer in de zak binnen heb liggen en de genua wil uitrollen, zie ik dat een van schoten los op het dek ligt. Potverdikkie! Nu ben ik met 1.90 best lang, en met gestrekte arm nog langer, maar het oog van de genua blijft onbereikbaar. Ik lijn me vast aan het kotterstag en klim op de preekstoel. Halverwege is niet voldoende, ik moet er helemaal bovenop gaan staan, terwijl de golven de boot flink heen en weer doen slingeren. Maar dan nog lukt het niet.

Eerst naar achteren, het zeil iets uitrollen. Niet te ver. Strak zetten om klapperen te voorkomen. Terug op het voordek zet ik de kortste kant van de life-line strak op het kotterstag, zodat ik niet te ver kan vallen. Gewoon voor het geval dat. Ik klim op de bovenste rand van de preekstoel met in de ene hand de schoot en de andere klem om het stag. Maar met één hand gaat dit nooit lukken. Fuck! Ik wacht af tot er net een golf onder de boot door is en waag het erop. Balancerend als een acrobaat lukt het me met twee handen om de lijn door de schootknoop te rijgen. De paalsteek leg ik vast als ik weer een niveau lager op de preekstoel sta. Wat is hier leuk aan?





Het slapen gaat de tweede nacht beter. Zodra het donker is, hanteer ik een strak ritme van 30 minuten. Tussendoor steek ik even m'n hoofd naar buiten en kijk goed rond, maar ik richt m'n blik vooral op de laptop waar ik het overige verkeer en m'n instrumenten kan zien. De nacht verstrijkt en het is al snel zeven uur zonder dat ik iets hoef bij te stellen. Ik ga weer liggen en wordt pas twee uur later wakker. Geen idee hoe dat kon gebeuren, maar als ik echt wakker wil worden, dan kan ik dus niet vertrouwen op die timer app.

De volgende nacht is het ingewikkelder om in slaap te komen. Ik vaar vrijwel voor de wind en de boot schommelt flink. De bulletalie op het grootzeil voorkomt weliswaar dat we glijpen, maar het rollen is niet te vermijden. Binnen is het kermis achter de kastdeurtjes. Alles rammelt. Ik heb geen energie om te koken en doe het met wat opwarmnoedels en volkoren crackers met kaas.



Op de kaart zie ik dat we in de buurt zijn van Devil's hole. Wie bedenkt dat soort namen? Terwijl ik tussen de bootplatformen door laveer, ga ik pas rond middernacht voor het eerst onder zeil. Met een timer, een extra alarm en een extra telefoon deze keer. Ik houd het schema goed vast. 25 minuten liggen en dan weer op. De kaart op de laptop doet me in het donker altijd denken aan Pacman. De spookjes mogen jou niet opeten, want dan is het game over. Boorplatformen liggen gelukkig behoorlijk stil en de vissers hebben voor vannacht kennelijk een andere stek gezocht.

Ik probeer een van de laatste grote platformen die ik passeer op de foto te zetten, maar dat valt niet mee. Bij ieder platform hangt een vuurbol van het gas dat continu afgefakkeld wordt. Daar zouden ze echt wat aan moeten doen. Miljardenwinsten boeken en zo onnodig het milieu belasten. Met geen mogelijkheid krijg ik een scherp plaatje. Ik geef het op en draai me om naar binnen. Daar schrik ik het apelazarus. Terwijl ik zo geconcentreerd bezig was met het platform aan bakboord, blijkt er aan stuurboord net zo'n groot verlicht platform te liggen. Hoe heb ik die kunnen missen? Ik klim weer naar buiten om achter het roer te gaan staan. Voordat ik er ben, besef ik dat het de reflectie was in de ramen van m'n opbouw.

Om zeven uur 's ochtends bij het laatste platform dat ik voorlopig tegenkom, val ik weer in slaap. Pas na negenen word ik wakker. Uit de track maak ik op dat we het platform op ruime

afstand hebben gehouden en een keurig rechte lijn gevaren. Ik vertrouw erop dat mijn AIS-alarm me op tijd gewekt zou hebben als het nodig was, of anders het alarm dat bij die platformen afgaat als je dichterbij komt dan 500 meter. En dan zijn er altijd nog de alerte schippers op de wachtschepen die vrijwel altijd bij zo'n platform varen. Andere scheepvaart is meer dan tien mijl ver en heeft een veilige koers.



Het is gestopt met regenen. De luikjes van de kajuit kunnen open en de temperatuur is een stuk aangenamer. Via de SSB haal ik een kleine grib file op van het stuk Noordzee dat nog tussen mij en de Shetlands ligt. De inhoud laat geen verrassingen zien. Windkracht zes, tegen de avond afnemend naar vijf tot vier uit een gunstige hoek. Ik pak m'n MacBook en nestel me op m'n vertrouwde plek op de stuurboordbank. M'n tas met kleren trek ik tegen me aan om wat steun te hebben.





***Karma trekt zich nergens wat  
van aan en blijft met ruim  
6 knopen op haar doel afgaan.***





N et als m'n vingers het toetsenbord gevonden hebben, krijgen we een flinke roller. Ik hoor iets verdachts schuiven, kijk op richting de kombuis en zie het koffieglass in ontelbare stukjes op de vloer uiteenspatten. Het volgende half uur kruip ik op m'n hurken met stoffer en blik door de kajuit. Het ligt overal. Met een scherp fileermes peuter ik de laatste stukjes tussen de vloerluikjes uit om te voorkomen dat ik daar later spijt van krijg.

*Karma* trekt zich nergens wat van aan en blijft met ruim 6 knopen op haar doel afgaan. Als ik klaar ben, wil ik weer op de bank kruipen en zet m'n hand op tafel. 'Auw!' Daar was toch een klein stukje glas blijven liggen dat nu in m'n hand zit. M'n linkerhand gelukkig. Ik krijg het er makkelijk uit en het bloeden valt mee, maar dat had anders kunnen gaan. Nog 120 mijl.

Ik rol bijna van de bank. Achter de kaartentafel zie ik dat er meer dan 22 knopen staat. Af en toe vlagen boven de 25. Schijnbare wind dan, maar ik loop ervoor weg. In werkelijkheid dus windkracht zeven. De rollers zijn zeker een meter hoger dan vanmorgen. Buiten zie ik witte schuimkoppen zover ik kan kijken. Beng! Een breker heeft de boot te pakken. Het water druipt uit de zonnepanelen die haaks bovenop de reling staan. Zo. Door de voorramen houd ik de gennua goed in de gaten. Deze wind is veel te veel voor die grote lap. Inrollen. Maar hij hapt nog geen water. En de snelheid is goed. Inrollen. Straks? Het zou maar zes worden, geen zeven. En afnemen naar vijf. Inrollen. Straks!





Ik help de windvaan door met het kleine stuurwiel binnen mee te roeren. Tegen de golf in als 'ie eraan komt, meedraaien als 'ie onder de boot doorgaat en anticiperend sturend. Makkelijker gezegd dan gedaan. Ik maak behoorlijke slingers. Ding. Dof! Er valt iets buiten en er ging iets stuk. Ik zet het roer recht en kijk buiten. Eerst naar de stagen. Die staan allemaal nog. Het hoofdwant heb ik net vervangen. De zeilen staan ook nog strak. Verder zie ik niets ongewoons. Maar ik hoorde toch zeker wat? Zou het een vogel geweest zijn? Of een tik van de windvaan tegen het achterstag? Dat was het vast.

Nu ik toch buiten ben, draai ik meteen de genna een stuk in. Dat gaat relatief makkelijk, omdat de golven de boot zo doen slingeren dat de spanning af en toe van de schoten is. Ik blijf buiten op de bank naast het stuur en probeer vanaf daar een tijd mee te sturen. Helpt het nu of maak ik het juist erger? Ik twijfel erover.



Het voelt in elk geval goed om wat te doen om het aangenamer te maken. Hup, weer naar binnen om m'n blaas te legen. Ik draai me nog even om, om te zien of de windvaan het weer overpakt. Dan zie ik ineens dat de pin die lummel en beslag van de bezaan bij elkaar moet houden eruit hangt. Shit! De giek zit nog vrij strak op z'n plek, maar die kan er natuurlijk elk moment uitschieten. Zonnepaneel aan diggelen en hoe krijg ik die klapperende giek dan weer terug? Op de kuipvloer naast de bezaan zie ik de moer en de ring liggen. Dat had ik dus gehoord. Waarom gebeurt dit nu en niet als je met vier ervaren zeilers onderweg bent naar IJsland?

M'n brein draait in de overdrive. Ik pak de reeflijn die op de giek gebonden zit en zet die stevig om de mast en weer terug op de kikker van de giek. Zo kan de giek niet veel kanten op als de lummel er toch helemaal uitschiet. Val ontspannen, schoot juist strak. Is dat handig? Ik klim op de banken in de kuip en sta een tijd te prutsen met een paar schroevendraaiers. M'n handen zitten ondertussen onder het vet waarmee we het beslag dit voorjaar gesmeerd hebben. Toch voel ik een glimlach op m'n gezicht. Ik prijs me gelukkig dat het licht is. Zat Tania Aeben (de bekende solozeilster) niet voortdurend op een veel te ruige zee aan haar motor te sleutelen? Dan heb ik toch niets te klagen? De windvaan heeft de boot goed onder controle. En de golven lijken wat minder. Of zou dat komen omdat ikzelf hoger sta?

Als ik het uiteinde van de grootschoot nu eens als hulplijntje gebruik om de giek wat te draaien? Maar wat ik ook probeer, ik



krijg de roestvrijstalen pin van het lummelbeslag niet op zijn plek. Het zeil moet naar beneden, want de ogen moeten van de haken af. Aan de wind varen of kop in de wind is geen optie, want dan klappert de giek er geheid uit. Oké, dan maar zo. Met windkracht zeven schuin van achteren trek ik m'n gloednieuwe bezaan naar beneden. Als het zeil provisorisch opgebonden zit en de spanning van de giek is, krijg ik de lummel weer op z'n plek. Uit de gereedschapskist vis ik ringsleutel 19 om de moer er weer op te draaien. In een van m'n kisten met ijzerwaren vind ik nog een reservemoer die er als borgmoer bij op gaat.

Moe maar voldaan kruip ik naar binnen. De snelheid blijft onverminderd boven de 7 knopen.





Vlak voordat ik de (hopelijk) laatste nacht in ga, houdt het op met waaien. Uit het westen komt wat grijze en natte lucht. Het is direct kouder, maar binnen een half uur is de hemel opgeklaard. Er staat nog 10 knopen wind en dat is niet veel voor dit zware stalen schip. Toch geniet ik er even van. De schuimkoppen zijn van de golven af. Slaaptijd.

Ik vaar ondertussen ter hoogte van de Orkneys en krijg te maken met scheepvaart die boven Engeland langs vaart. Het slapen gaat weer in blokjes van 25 minuten. Als er een schip op me afkomt, waarschuwt de AIS me ruim van tevoren met een luide piep. Dan heb ik nog 20 minuten om te bepalen of ik koers moet verleggen of voldoende ruimte heb. Op de laptop kijk ik jaloers naar de rechte lijn die de vrachtschepen varen. Dat vormt een groot contrast met de slinger die ik achterlaat.

Mijn truc met twee telefoons met timers én een alarm blijkt in de praktijk nog niet goed genoeg te werken. Dat merk ik als ik uit mezelf wakker word, terwijl ik allang wakker had moeten zijn. Vijf voor zeven. De slinger is wat strakker geworden, maar we lopen wel flink uit koers. Ongetwijfeld ook door de stroming die me hier flink naar het oosten zet. Alle andere schepen zitten op ruime afstand.

De ETA is behoorlijk opgelopen. Gisteren dacht ik nog aan het eind van de ochtend aan te kunnen komen, maar nu twijfel ik of ik het haal voor het donker. Echt donker was het trouwens vannacht niet.



In het noorden is er continu licht aan de horizon en vannacht stond de maan laag in het zuiden en gaf veel licht.

Zo'n 50 mijl voor Lerwick hijs ik de halfwinder opnieuw. 33 minuten duurt het nu. Een wedstrijdzeiler zou erom lachen. Ik ben er trots op, ook al staat 'ie niet zo mooi als de eerste keer. 5 mijl later komt Barry Hay me gezelschap houden. *Another 45 miles to go* galmt uit de kajuit. Die laatste mijlen sukkel ik met 4 knopen richting m'n doel. Recht voor de wind varen, dat lukt me nog niet met de halfwinder. Dan moet de passaatboom erop en dat is net even te veel gedoe. Ik gijp wel en dat gaat prima.

Als ik weer buiten kom zie ik in het westen de karakteristieke vorm van Fair Isle. Mooie bestemming, maar geen pub. Ik mijmer voor me uit over een biertje aan de bar bij Captain Flinks, terwijl de halfwinder het werk doet. Hoeveel uur nog? Ik reken DST en VMG om naar een realistische ETA.



Gek dat die gps dat niet kan, realistisch nadenken. En op dat moment valt de halfwinder in het water. Plomp. Het duurt even voordat ik wil toegeven dat het gebeurt, maar het is echt. Hij ligt in het water en sleept langs de boot. What the fuck?

Het kost me anderhalf uur voor ik de restanten van het zeil binnenboord heb. Wat is dat zwaar met al dat water erin. Het zeil zelf lijkt daarentegen gewoon intact. Als ik later het restant van de slurf omlaag heb, blijkt dat ook te kloppen. Het on-openbare harpje waarmee het ding aan het val zat, staat open. Ongelooflijk. Dat kan dus nog een keer gebeuren.

Met de natte halwinder op de kajuitvloer rol ik de genua uit en stuur de laatste 30 mijl zelf voor de wind. Eenmaal binnen gsm-bereik bel ik m'n dochter die me trots vertelt over haar CITO-score en de rol die ze heeft gekregen in de musical.

"En hoe is bij jou, papa?"

"Goed!" antwoord ik.

Als we ophangen luister ik met zeven knopen wind van achteren en een VMG van minder dan drie knopen nog even naar de live uitvoering van Patrick Bruel's *Dans ces moments là* en geniet intens van de ruige kustlijn en de ellende die achter me ligt. Met een handomdraai start ik de motor en maak alles klaar om in Lerwick aan te meren. Als ik m'n zeil naar binnenhaal zie ik dat de marifoonantenne ernaast hangt. Die hangt er morgen wellicht nog en anders koop ik een nieuwe. Het is mooi geweest. Deze reis zit erop. Eerst fish and chips en een Pale Ale...

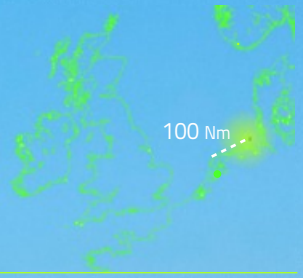




***En hoe is bij jou, papa?  
Goed! antwoord ik...***







## HELGOLAND

54° 10' 54" N 07° 52' 56" E

FL (1) 5s 82 m 28 Nm







# ZEILEN MET DE **ELANGT5**

De zeiljachten van Elan worden 100 kilometer landinwaarts gebouwd, maar beginnen hun drijvende levend vaak in de Sloveens jachthaven van Portoroz, aan de uiterste noordkust van de Adriatische zee. Voor de splinternieuwe Elan GT5 is dat niet anders. Op een bewolkte en broeierige voorjaarsdag maakt de boot een van zijn eerste proefvaarten. Nieuwsgierig naar deze opvallende boot stapt *Zilt* aan boord...

**PI - 1011**

**Z**elfs in de moderne jachthaven is het een bijzondere verschijning. Door zijn strakke romp met 'Volvo Ocean Race' knik, zijn geprononceerde opbouw en diepdonkere ramen is de GT5 opvallend anders. Ook ten opzichte van de andere Elans aan de naastgelegen steigers. Het leveringsprogramma van de Sloveense werf is dan ook behoorlijk omvangrijk. Naast de Impression serie worden er boten in de S en de E serie gebouwd. De GT5 is de allereerste vertegenwoordiger van de 'Grand Turismo' serie waarin later ook andere maten dan deze 43 voeter zullen volgen. Met de GT richt Elan zich specifiek op toerzeilers met een grote hang naar comfort, zonder daarbij zeileigenschappen uit het oog te verliezen. Daarmee is de GT5 niet alleen een nieuwe boot maar ook een representant van een filosofie over de zeiler van morgen.

Op de steiger ontmoeten we Rob Humphries, de ontwerper van deze en, volgens eigen zeggen 'sinds mensenheugenis' ook van al die andere Elans. Ook voor de Britse ontwerper is het de eerste keer dat hij met deze boot zeilt. Maar niet voor we een rondje onder en boven dek hebben gemaakt.

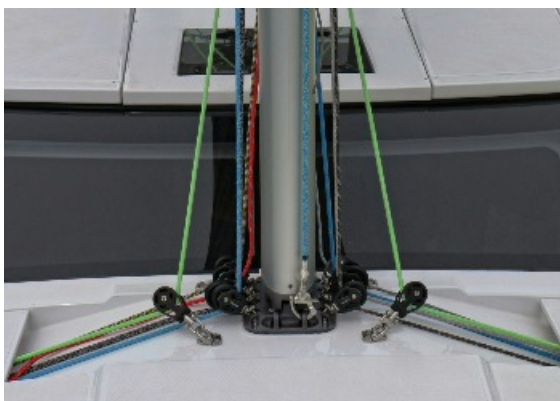
## KUIP

De kuip is groot, ruim en volstrekt symmetrisch ingericht. Dat laatste gaat zover dat er naast twee stuurwielen ook twee vaste tafels gemonteerd zijn. Dat lijkt wat overdreven, maar door de grote breedte van de kuip vormen ze een welkome steun onder helling. Opvallend is dat er in de kuip nauwelijks lijnen zijn te ontdekken. Vrijwel allemaal, inclusief de grootschoot, zijn ze onderdek verdwenen om pas kort voor de stoppers op de kuiprand weer in zicht te komen. Een erg fraaie oplossing. Waarschijnlijk door dezelfde wens voor een 'schone' kuip ontbreekt een overloop voor de grootschoot.

De roerganger heeft zowel aan bak- als aan stuurboord een groot navigatiescherm op de stuurstand tot zijn beschikking.

De GT5 heeft een groot zwemplatform over de volledige breedte van de spiegel. Zeilend verdwijnt het plateau vrijwel onzichtbaar in de rechte spiegel.







## LICHT EN RUIM

Hoewel de werf die term niet gebruikt, heeft de GT5 veel kenmerken van een 'deck saloon' uitvoering. De twee niveaus die zo'n boot benedendeks vaak heeft, ontbreken hier echter. Daardoor zal een zeiler van modale lengte op zijn tenen moeten staan om naar buiten te kunnen kijken. Het effect van de grote ramen, en die in de romp, is er niet minder om. Versterkt door het strakke interieur is de kajuit aangenaam licht en ruim. De luxe uitstraling is helemaal van deze tijd.

In de piek vinden we de eigenaarshut en ook die is bovengemiddeld licht en ruim. De andere tweepersoons hut zit op de gebruikelijke plaats onder de kuipbanken aan bakboord. Hoewel ook die erg ruim is, missen we daar de ruimtelijkheid die de boot op andere plaatsen juist zo kenmerkt. De nu enorme bergruimte achter de toilet- en doucheruimte kan desgewenst een derde hut worden, identiek aan die aan bakboord. Ook die natte cel zou in een modern appartement trouwens niet misstaan.

## KOMBUIS

Bijzonder is dat de kombuis niet op zijn gebruikelijk plaats naast de kajuitingang zit, maar dwarsscheeps voor het hoofdschot aan bakboord. Met ook nog een tweede werkblad aan stuurboord. De scheepskok die in die entourage niet verder komt dan chili con carne, heeft iets uit te leggen. Maar het kan ook nog gemakkelijker. Met een druk op de knop, komt er een magnetron uit het keukenblad omhoog. Onze aanvankelijk verbazing maakt plaats voor begrip voor de plaats van de kombuis. Door hem niet direct naast de kajuittrap te plaatsen wordt het interieur van de kajuit er minder door gedomineerd en ontstaat er bovendien meer werkruimte. Op een boot van deze lengte pakt dat verrassend goed uit. Zelden was de verleiding groter om een kombuis maar gewoon weer 'keuken' te noemen.









## NAVIGATIEHOEK

Elan koos voor een oplossing waarbij een deel van de kajuitbank kan kantelen en dan een tafeltje vormt. Op het blad is net voldoende ruimte voor een tablet of notebook computer. Een meermaals gevouwen zeekaart moet naar de kajuittafel verhuizen. Het past in het beeld dat werf en ontwerper hebben van de zeilers waarvoor de GT5 is bedoeld. Ook andere werven beperken de navigatiemogelijkheden onderdeks steeds vaker tot wat ruimte voor een plotter en wat andere kleine beeldschermen. Elan laat zelfs die inbouwoptie achterwege. Of ook dat aansluit bij het veranderende gedrag van de eigentijdse zeiler, staat voor ons niet vast.

## ZEILEN

Na lang wachten wordt duidelijk dat de zeewind het vandaag zal laten afweten en dat we het moeten doen met een aarzelend zuchtje en af en toe een vlaagje. Desondanks zijn er zelfs onder deze lichte condities wel een paar zaken die opvallen. Bijvoorbeeld hoe goed de deklayout is ontworpen. Doordat de grootschoot dubbel is uitgevoerd kan de stuurman zowel aan bak- als aan stuurboord het grootzeil controleren. Zijn maat vindt alles overzichtelijk op de kuiprand zonder dat hij zijn plaats hoeft te verlaten. Opvallend is ook hoe gemakkelijk de GT5 accelereert op vlagen. Rob Humphreys is er duidelijk mee in zijn nopjes. Een uitspraak over de zeileigenschappen van de GT5 durven we op basis van onze eigen ervaringen in deze lichte condities niet aan, maar een reden om daaraan te twijfelen hebben we evenmin. Al was het maar vanwege de reputatie van de gerenommeerde Britse ontwerper.





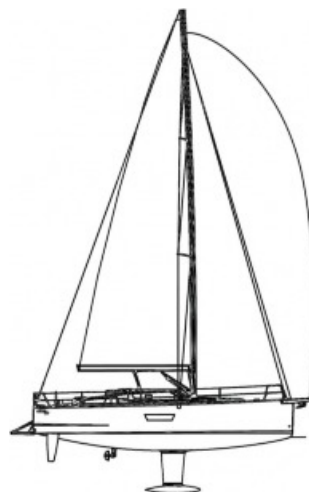
## OMDAT IEDERE ZEILER ANDERS IS...

Het is niet moeilijk om verklaringen te vinden waarom de verkoop van nieuwe zeiljachten geen groeimarkt meer is. In discussies over dat onderwerp zijn de veranderde economische realiteit en vergrijzing nooit ver weg. De suggestie dat er iets mankeert aan het concept van een doorsnee zeiljacht, is een veel minder gehoord argument. Desondanks zoeken werven de oplossing steeds vaker in die richting.

De Elan GT5 laat zien hoe bouwers en ontwerpers denken dat de 'Nieuwe Zeiler' denkt, leeft en recreëert. De Sloveense werf schetst het profiel van zeilfamilies zonder wereldzeegrote ambities en met een voorkeur voor comfortabele weekenden en vakanties. In die filosofie zijn slapen of koken onder helling even weinig relevant als stormzeilen of het afpassen van een bovenstroomse koers. Zo'n uitgangspunt is verwarrend en verfrissend tegelijk. Vooral omdat je de Elan GT5 ook nog altijd probleemloos langs de conventionele meetlat kunt leggen. Zorgvuldig gebouwd, netjes afgewerkt en zonder dat er werd bekibbeld op tuigage, beslag of zeileigenschappen. Dat alles maakt van de GT5 een erg interessante boot. Dat niet iedereen zich zal herkennen in sommige keuzes is inherent. Het bevestigt slechts wat we al lang weten; dat zeilers geen homogene groep zijn met uniforme interesses.


## FEITEN EN CIJFERS ELAN GT5

Lengte	: 13,20 m
Lengte waterl:	11,58 m
Breedte	: 3,91 m
Waterverpl	: 8.650 kg
Ballast	: 2.656 kg
Diepgang	: 2,45/2,25/1,95 naar keuze
Grootzeil	: 44,60 m <sup>2</sup>
Fok	: 34,10 m <sup>2</sup>
Gennaker	: 130 m <sup>2</sup>
Ontwerp	: Humphreys Yacht Design/Elan
Prijs	: v.a. € 236.542,90 incl. BTW
Importeur	: Performance Yachts Group BV
Website	: <a href="http://www.elanyachts.nl">www.elanyachts.nl</a>









280 Nm

---

**MANDAL**  
**LINDESNES**

57°58'57N 007°02'48E  
(fixed)(1) 20s 50.1 m 17.7 Nm



## 100 JAAR REGENBOOG

Tot 17 september loopt in het Fries Scheepvaart Museum de tentoonstelling '100 jaar Regenboog'. De expositie vertelt het verhaal van de bijzondere klasse die na een



eeuw nog altijd springlevend is. Er zijn onder meer foto's, modellen en zeilprijzen te zien. Het Fries Scheepvaart Museum is gevestigd aan het Kleinzand 16 in Sneek. [www.friesscheepvaartmuseum.nl](http://www.friesscheepvaartmuseum.nl)

## ZEILCOLLECTE



De Engelse oud-dierenarts Jeff Allen en de Nederlandse José Allen-Bol hebben de afgelopen jaren in Fiji hebben gewoond en gewerkt en hebben geholpen om een dierenkliniek in

Vanua Levu op te zetten. Ze zeilden tijdens een korte vakantie naar Vanuatu met hun 42 voets Norman Cross trimaran. Tijdens die tocht verspeelden zij de mast. Nu zijn ze zeer onthand en roepen de hulp van de zeilersgemeenschap in om geld te doneren, om een tweedehandse mast te kunnen kopen. Dan kunnen zij hun werk voor het dierenwelzijn weer voortzetten. [www.gofundme.com/thesailingvet](http://www.gofundme.com/thesailingvet)



## HET DRAMA VAN DE CAPELLA

Alles wijst erop dat een afgebroken kiel de oorzaak is van de ramp de *Capella*. Dit zeiljacht kapseisde zaterdag 1 juli voor de Belgische kust tijdens de Light Vessel Race. Waarom de kiel afbrak is nog onbekend. Drie bemanningsleden zaten uren op de romp alvorens te worden gered. Voor twee andere opvarenden, Frans Maas en Freddy Franssens kwam de redding te laat en een 18-jarige zeiler bleek vermist.

In Frans Maas (foto) verliest zeilend Nederland een ervaren zeezeiler en bevlogen ontwerper en jachtbouwer. In 1953 begon Maas op de scheepswerf van zijn vader en ontwikkelde zich tot ontwerper van zeiljachten waarin hij zijn eigen ervaringen op zee verwerkte. Grote bekendheid kreeg Maas met zijn Standfast modellen, maar naast wedstrijdschepen richtte hij zich ook op uitgesproken toerjachten. Zo tekende hij bijvoorbeeld de Compromis schepen voor Zaadnoordijk. Een ander bekend ontwerp was de Loper, een populair toer-wedstrijdschip. Maas was wars van opsmuk, zowel in zijn werk als in het dagelijks leven. 'Nuchter' is een andere kwalificatie die hem past als Zeeuw. Of beter: als Bressiaan. Frans Maas werd 79 jaar.

## TOPZEILCENTRUM OP SCHEVENINGEN

Op 7 juni werd het Topzeilcentrum Den Haag van het Watersportverbond officieel geopend. Een zeilcentrum aan de Scheveningse haven van waaruit leden van de kernploeg en talentenploeg kunnen trainen. Dankzij 8 meter hoge deuren kunnen



boten getuigd naar binnen en buiten. Bondsdirecteur Maurice Leeson: "Ik ben trots dat we dit met z'n allen hebben gerealiseerd, samen met de projectontwikkelaar Malherbe en de gemeente Den Haag. Binnen de afgesproken begroting. Om zeilers te laten presteren moet je als bond de beste faciliteiten bieden." Het pand bevat naast een botenstalling ook kantoren en een sportschool. Behalve de bond huizen er ook andere partijen: Sailing Innovations, Sailmon, Nacra en het Team Akzo Nobel. Volgens Leeson blijft het centrum in Medemblik open voor de wedstrijdzeilerij.

---

## AEOLUS ZOEKT VRIJWILLIGERS

Zeilstichting Aeolus organiseert al 35 jaar zeilkampen voor jongeren die om medische, sociale, psychische of andere redenen niet op vakantie kunnen gaan. Aeolus bestaat volledig uit vrijwilligers, tussen de 18 en de 30 jaar oud. De stichting is naarstig op zoek naar nieuwe vrijwilligers, die willen meehelpen met de zeilkampen. Kijk op [www.zeilstichtingaeolus.nl](http://www.zeilstichtingaeolus.nl)





## JEUGDZEILERS BIJ AMERICA'S CUP



Zeilen tijdens de America's Cup is voor weinig zeilers weggelegd. Vier jeugdzeilers van Cat Club Zeeland deden het wel, althans in een aanpalend programma. De broers Rex en Quint Caminada en Fay van Houwelingen en Mae Noordennen waren namelijk uitgenodigd voor het America's Cup Endeavour Programma in Bermuda. Ze zeilden zeven races, in de Hobie Wave catamaran, op een baan vlak voor de America's Cup Village. Rex en Quint eindigden op de 5<sup>e</sup> plaats in het eindklassement; Fay en Mae als 12<sup>e</sup>. Zaterdag 24 juni was de meest enerverende dag: toen moesten ze zeilen tijdens de halftime van de eigenlijke Am Cup finale. Voor publiek en tv. Ze scoorden een 4<sup>e</sup> en 9<sup>e</sup> plaats. Belangrijker dan deze noteringen is de opgedane *once in a lifetime* ervaring. [www.catclubzeeland.nl](http://www.catclubzeeland.nl) en Facebook.

## STEVIN ZEILWAGEN HERBOUWD

Op initiatief van Jachtclub Scheveningen wordt de historische zeilwagen van Simon Stevin herbouwd.

De zeilwagen werd in 1602 ontworpen in opdracht van Prins Maurits en haalde naar verluidt een snelheid van 40 km/u. Leerlingen van

het ROC Mondriaan in Den Haag bouwen de wagen onder regie van Stichting Behoud Schevenings Erfgoed. In 2018 zal de replica te zien zijn tijdens het WK Zeezeilen in Scheveningen.



## NATTE HISWA IN 2018 NAAR LELYSTAD



Van 29 augustus tot en met 3 september is de Hiswa te Water in de Amsterdam Marina. Dat zal de laatste keer zijn op die locatie, want de beurs verhuist in 2018 naar de Bataviahaven in Lelystad. Daar is meer ruimte voor verdere groei, zo meldt het persbericht, en andere pluspunten

zijn: de centrale ligging, uitstekende bereikbaarheid en ruime parkeermogelijkheden. In 2011 hield de Hiswa al eens een tweedehands schepenbeurs in de Bataviahaven. [www.hiswatewater.nl](http://www.hiswatewater.nl)



## **VERNIEUWDE CHALLENGE CUP**

De negentiende Challenge Cup is van 6 tot en met 9 september. De 200 mijls IJmuiden-Lowestoft-IJmuiden krijgt nieuwe elementen. Vanaf zeven deelnemers worden er aparte klassen gevormd. Bijvoorbeeld multihulls, klassieke jachten of shorthanded, maar het kan ook naar merk of vereniging. De snelste debutant ontvangt de Maiden Trophy en wie het eerst over de eindstreep komt, krijgt de First Liner Award. Er zijn meer prijzen te verdienen: de Flevomare Trophy, Classics Trophy en de Marina Monnickendam Trophy. Met een nieuwe startprocedure starten alle deelnemers op handicap in relatie tot de windverwachting en de te zeilen tijd.

Organisator Jacqueline Terpstra verwacht tussen de zestig en honderd deelnemers.

[www.challengecup.nl](http://www.challengecup.nl)



## WK CADET IN BRUINISSE

Marina Bruinisse aan de Grevelingen is deze zomer het epicentrum van het wereldkampioenschap Cadet. Dat vindt plaats van 5 tot en met 11 augustus, met voorafgaand een trainingsweek. De organisatie verwacht zo'n 150 boten, uit tientallen landen.



Het Grevelingenmeer wordt omschreven als het grootste zoutwatermeer van West-Europa. De Cadet is een ontwerp van Jack Holt uit 1949 en is een knikspant tweemansboot, voor zeilers van 7 tot 17 jaar. Een handzame boot, uitgerust met spinnaker. [www.cadet.nl](http://www.cadet.nl)

---

## WK YNGLING IN SNEEK



De Yngling Club Holland organiseert in samenwerking met de KWS van 14 tot en met 22 juli het Wereldkampioen Yngling op het Sneekermeer. De organisatie verwacht een vijftigtal boten aan de start. De Yngling, een kielboot, is een ontwerp van de Noor Jan Linge en is een voormalige

olympische klasse. Het andere ontwerp van Linge, de grotere Soling heeft trouwens het WK van 16 tot en met 22 september in Muiden.

[www.ynglingworlds.nl](http://www.ynglingworlds.nl)



## BOUWE BEKKING OP HERHALING

Bouwe Bekking start in de komende Volvo Ocean Race. Voor de tweede achtereenvolgende keer als schipper van Team Brunel. Hij doet voor de achtste keer mee en heeft één doel: winnen. Hij debuteerde in 1985-86 als bemanningslid op de Philips Innovator van Dirk Nauta. Ook detacheringsbureau Brunel is als sponsor bij meerdere edities betrokken; in 1997-98 was dat voor het eerst.

In oktober verschijnen naast Team *Brunel* de volgende ploegen aan de start: *AkzoNobel* (geschipperd door Simeon Tienpont), *Dongfeng Race Team* (Charles Caudrelier), *Mapfre* (Xabi Fernández), *Vestas11th Hour Racing* (Charlie Enright), *Team Sun Hung Kai/Scallywag* (David Witt) en *Turn The Tide On Plastic* (een talentenploeg onder leiding van Dee Caffari).

### VOR deelname Bouwe Bekking

1985-86 Philips Innovator

2005-06 Movistar (schipper).

1993-94 Winston

2008-09 Telefónica Blue (schipper)

1997-98 Merit Cup

2014-15 Team Brunel (schipper)

2001-02 Amer Sports One.



## J-KLASSE REGATTA

Tijdens de America's Cup hielden de J-klassers ook een wedstrijdserie op Bermuda. Voor de oorlog waren deze imponerende langkielers de America's Cup jachten. Een wereld van verschil met de huidige foilende cats. De Nederlandse inbreng in de J-klasse is groot. Veel schepen zijn in Nederland gebouwd. De *Lionheart* won de wedstrijd in Bermuda met een reeks van 1-3-4-1-2, voor *Velsheda* en *Hanuman*. Schipper was Bouwe Bekking... [www.jclassyachts.com](http://www.jclassyachts.com)





## EUROPESE TITEL VOOR ZEGERS/VAN VEEN



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.

## DAMWANDEN VAN SLOOPBOTEN

Maandag 12 juni zijn bij de Beatrixsluis in Almere de eerste meters aan duurzame oeverbeschoeiing geplaatst, gemaakt van gesloopte polyester plezierboten. Polyester is niet makkelijk te hergebruiken, omdat het een zogenaamde thermoharder is. Onderzoekers van Hogeschool



Windesheim vonden echter een oplossing om het te verwerken: verknipte stroken dienen als kernmateriaal van kunststof damwanden en die zijn een alternatief voor het veel gebruikte tropisch hardhout. Bootjessloperij Het Harpje leverde de gestripte bootcasco's. [www.zuiderzeeland.nl](http://www.zuiderzeeland.nl)



**WinchRite-ABT**  
Advanced Brushless Technology




Al uw bestaande  
**lieren elektrisch**  
met één oplaadbare

**WinchRite®**  
elektrische lierhendel

**www.winchrite.nl**

**SailingWeather**online



**WEERSINFORMATIE**  
VOOR ZEILERS MET AMBITIE

**OCEAN PEOPLE**   
organiseert ook in 2021:

**AZORES**  
Adventure Cruise 2021



**Zeil mee met uw eigen jacht**  
3 maanden - juni t/m augustus 2021

**Zwaan Sails**

- Jachtzeilen
- Canvas werk
- Sprayhoods
- Reparaties

LELYSTAD 0320 - 231437

**Parasailor**<sup>15</sup>  
wél de snelheid,  
niet het gelazer!

overdruk ventiel →

← 'zachte zeillat'

stabiel van 70 tot 180 graden

zonder stress ← zonder boom →

boeg wordt gelift

**www.parasailor.nl**  
Bomarine 085 4011579

**Online bankieren**  
midden op zee

**voor**  
**€ 2599,-**

  
cruise regatta race  
sailing instruments  
sat comms

**LIKE US ON**  
**facebook**



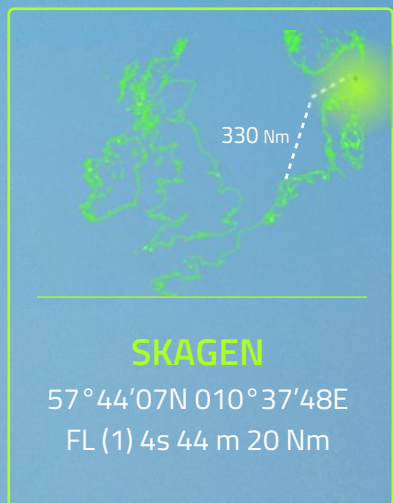
**Redder. Altijd. Vrijwillig.**  
En onder alle omstandigheden!



**Word donateur!** **KNRM**  
Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij [www.knrm.nl](http://www.knrm.nl)









# KOELWATER BYPASS

*Zeiljacht Isabella maakt de oversteek van Mindelo, Kaapverdië naar Rodney's Bay, St Lucia. Niet alles gaat van een leien dakje. Motorpech dwingt tot improvisatie...*







De zon laat zich niet zien. Dikke bewolking vaart met ons mee en dat is jammer, want zo blijft de productie van de zonnepanelen te laag. Zygrib voorspelt een windstilte gebied en we besluiten meer naar het zuiden te koersen om de weinige wind te vangen. Hans ruimt de uitgeboomde gennoa op en ik start de motor. Met verbazing kijk ik naar de temperatuurmeter... Dit kan niet waar zijn!

"Schat!! De temperatuur van de motor loopt op!" Hans is snel terug in de kuip. "Zet de motor uit!" zegt hij en tilt het motorluik op. Er stijgen warme diesel-dampen op. Hij checkt het koelwaterreservoir en er lijkt niets verbruikt te zijn. "Start nog eens." Ik start de motor en hoor geen water uit de uitlaat komen. Hans controleert alles, maar vindt de oorzaak niet. Wierpot, impeller en alles wat maar na te kijken valt, is in orde. De deining doet de boot te hevig rollen om verder te zoeken. Morgen dan maar... Dit is goed waardeloos, want de bewolking houdt aan en de accu's staan op 12.1 en 12.2. We hebben geen generator of windmolen.

De verlichting in het binnenschip en de koelkast gaan uit om energie te sparen; de plotter (AIS) en de marifoon moeten het vooral 's nachts blijven doen.

De volgende dag zijn de wind en de swell nog steeds hevig. Ondertussen daalt het energieniveau van de accu's verder en wil de bewolking maar niet verdwijnen. Hans besluit om de inlaat van het koelwater te inspecteren. Mogelijk is daar een plastic zak is ingezogen. Een riskante klus, want hij moet de oceaan in. Hij trekt het duikervest aan, bevestigt daar een lifeline aan die we weer aan een kikker vastmaken: stel je voor dat hij afdrijft! Zonder motor is een reddingsactie gedoemd te mislukken. Dan daalt hij het trapje af. Gespannen kijk ik hem na en na een paar minuten is hij terug: niets gezien wat op een verstopping duidt. Dat wordt verder zoeken...

Een duidelijke oorzaak wordt niet gevonden. Dan maar een duidelijke oplossing zoeken. We vermoeden dat de aanvoerslang van het zeewater verstopt zit. Hans besluit om de afvoerslang van de kuip los te koppelen en deze te gebruiken als nieuwe aanvoerslang. Afsluiters worden gedicht en de betreffende slangen worden losgekoppeld en met een stop afgesloten. Om de afvoerslang van de kuip passend te maken, plaatst Hans een rubber lapje tussen de wierpot en de slang. Het lijkt wel een bypass operatie waarbij ik de OK-assistente ben. "Tangetje!" - 'tangetje' - herhaal ik en geef hem de juiste tang aan. "Sleutel 14!" - 'sleutel 14', zeg ik. En zo gaat het door tot de operatie bijna klaar is. Eerst eens kijken of de bypass functioneert en het ook 'houdt'! Ik kruip de kuip in en start de motor.

We zien grote luchtballen door de slang naar de motor pruttelen we wachten even of die luchtballen kleiner worden. Helaas is dat niet het geval en langzaam stopt de motor weer met het opzuigen van het externe koelwater.

“Die pijp is breder dan de originele, kan het niet zo zijn dat-ie daardoor minder goed zuigt?” vraag ik. “Hmm”, peinst Hans, “dat zou best eens kunnen. Geef eens een kannetje water.” Hij kruipt het motorruim weer in en ik geef hem een paar kannen zeewater. De slang en de wierpot zijn nu vol. Snel sluit Hans het deksel van de wierpot en ik start opnieuw de motor. “Hij doet het!” roepen we allebei. Wat een opluchting en wat een sim idee! We hebben weer energie.



foto:© Bemanning Isabella

Nadat alle accu's zijn opgeladen, zetten we de motor uit, rollen we de zeilen weer uit en genieten we weer van de stilte. Nog 1788 mijl ...







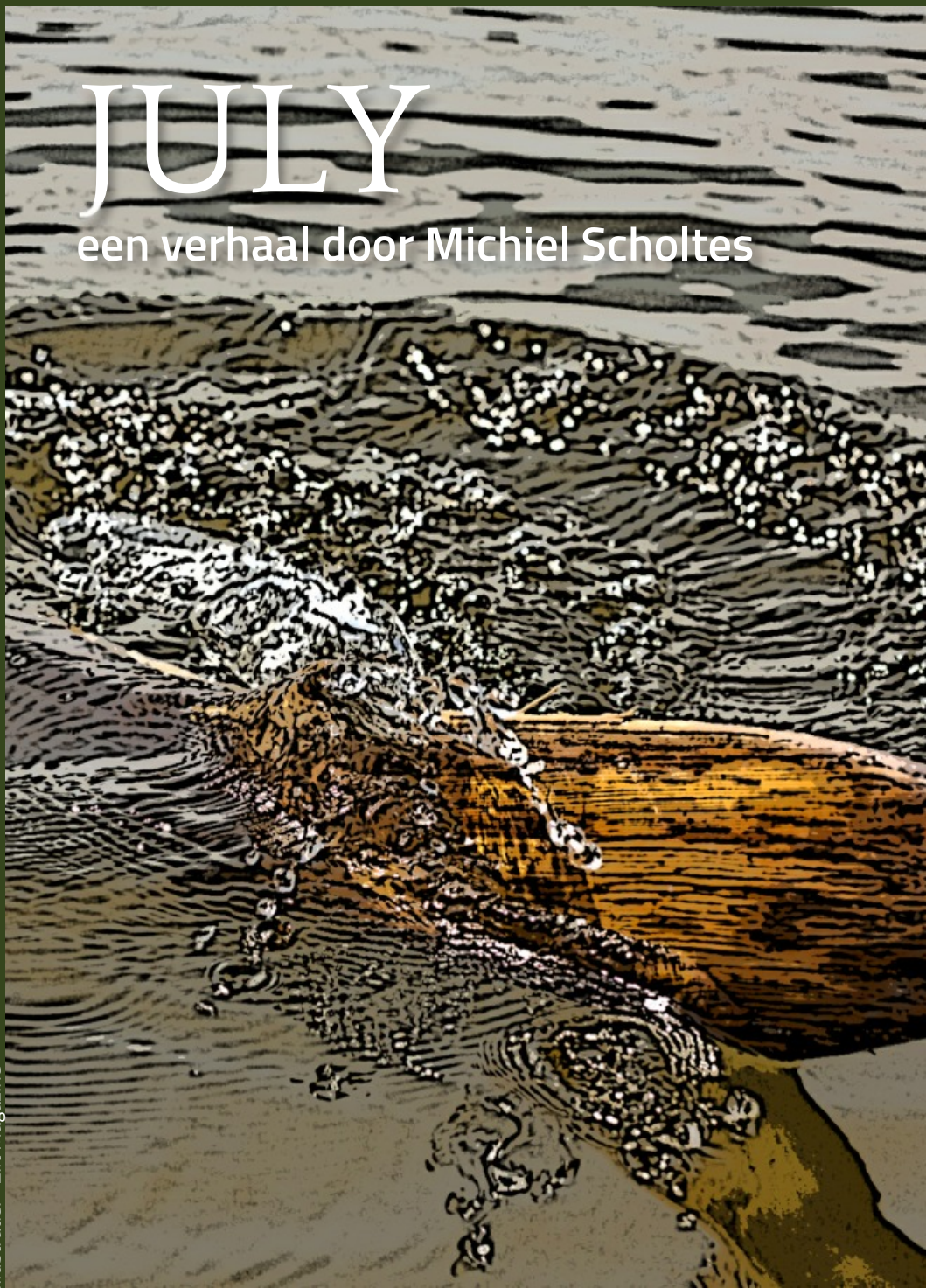
## START POINT

50° 13' 20N 003° 38' 32W  
FL (3) 10s 62 m 25 Nm



# JULY

een verhaal door Michiel Scholtes







Twee keer die dag nam ik de Walberswick ferry: 's ochtends voor het begin van mijn wandeling naar Dunwich; 's avonds om weer aan boord te komen van *Eenhoorn*. Ik was de enige passagier. Veer-vrouw Deidre Reed roeide de boot met rust en vakmanschap, opgebouwd in tientallen jaren praktijk: eerst fel trekkend tegenstrooms langs de oever, dan met trage slagen overscherend naar de overkant. Ik had alle tijd haar op te nemen. Ze droeg een korte broek en een T-shirt. Ze was ouder dan ze leek van een afstand, met fijne rimpeltjes en zongedroogd haar. Tanig ook zoals haar spieren spanden onder haar gebruinde huid. Fier zonder eigendunk. Maar haar ogen stonden zorgelijk en ik had met haar te doen. Of het daardoor kwam weet ik niet, maar ineens kwam er een bijna vergeten voorval in mijn herinnering. En ik vroeg haar: 'Do you know Eric Bergman?'

Faversham Creek, aan de oostelijke ingang van The Swale, slingert drie mijl door groen laag-land en eindigt bij een oeroud stadje: Faversham. Ik kwam er met een zeiler die verliefd was op het sfeertje, volstrekt blind voor de troosteloze kant van de plaats.

Een plek waar een halve eeuw geleden afgedankte schepen naartoe kwamen om te sterven: rotte 'Thames barges', vervelozе klassiekers van failliete adel, Edwardian motor-jachten waaruit de motor was verkocht, ver-roeste viskotters en 'puffers'.

Hij moest en zou het me laten zien, dat 19e eeuwse, die nog met de zee vergroeide mensen en hun verlopende handel in graan, baksteen, buskruit en hout. We voeren Faversham binnen tegen hoogwater en maakten vast aan een drijvende kolonie 'drop-outs'. Mijn schipper schudde er handen, dronk koffie met een kennis en kocht een bronzen luchthapper. Ik keek rond. Aan sommige houten scheepjes werkten baardige types met vrouw en kind. Van andere stonden bemoste dekken vol bakken opschietende groenten waartussen mariene hippies in kleurige kleren onkruid wieden. Er lagen ook Nederlandse klipperaken, tjalkjes en motorvrachtscheepjes die om duistere redenen ooit de oversteek hadden gemaakt en hier waren vergeten waarom. Niet alles was vies en in verval, sommigen barges lagen erbij alsof ze net van de helling waren gelopen zo fris de verf, zo dapper wapperden wimpels van hun stengen. Een werf bouwde moderne stalen kustvaarders. Een enkel werfje leverde scheepstimmerwerk van ouderwetse kwaliteit. En op sommige jachten zag je van die 'steady' types met schipperspetten en -truien met wie je blind naar zee zou gaan. Al snel voeren we weer uit, want bij laagwater kun je er voetballen en wij moesten nog om de Thamesmonding naar het noorden.

Gek hoe lang het kan duren voor je zo'n plek weer bezoekt. Een jaar geleden kreeg ik de kans. Ik was benieuwd of er een half leven later nog steeds diezelfde sfeer zou hangen. Maar het was een paar dagen voor doodtij en boven Oare Creek kwam niet genoeg water. Dus streek ik bij een lage zon, roze wolkjes en druk doende tureluurs de zeilen voor Hollowshore Services, schurkte tegen ruwe palen en zakte daar al gauw in de modder.

Naast me lag een opvallend scheepje. Een mini-Thamesbarge, de *July*, vaalblauw, zwart dek, een meter of 13, compleet met zwaarden, een druil en in plaats van een sprietzeil een bruin staand gaffeltuig. Het was oud, als je tenminste mocht afgaan op de huilende nagels en het op plaatsen rond gesleten en vervelozige potdeksel en de roest rond de bouten van de overloop. Oud was ook de man die er achteruit op zijn knieën aan een



illustratie: © Zilt Magazine

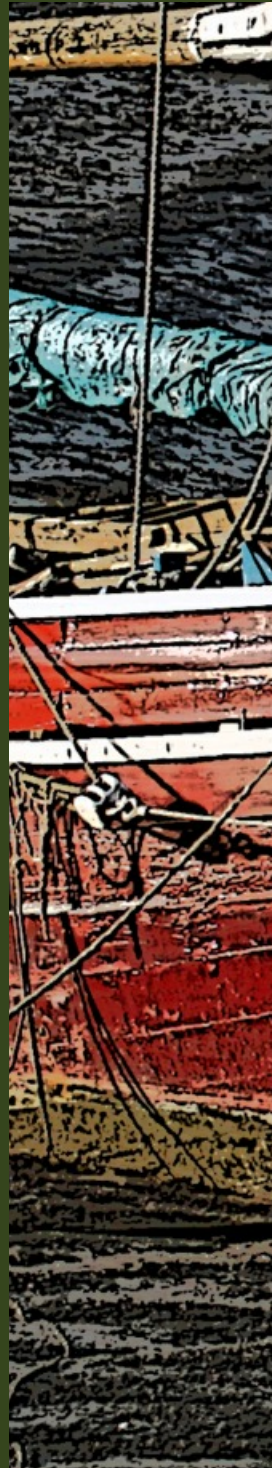
slechte dekplank werkte. Hij droeg werklarzen, een duffelse broek met opgezette stukken en een vermoedelijk zelf genaaide zeildoekse jas. In zijn mondhoek stak een sigarenpeuk. Uit. Hij schraapte molm uit een reet en keek niet op of om. Ik wilde al onderdeks gaan toen hij zonder me aan te kijken zei: 'Nice little ship, yours.' Toen keek hij op: priemende helle oogjes in een doorgroefde ongeschoren kop. 'Tea?'



Onderdeks was het niet schoon maar verrassend netjes: boeken achter koperen stangen, kombuis orderlijk en zeewaardig ingericht, in het halfduistere vooronder kon je nog net genummerde zeilzakken zien staan. Ik kreeg een theeglas uit een glazenkast waarin whiskyglazen de meerderheid hadden, discreet aan het zicht onttrokken door gestraald vensterglas met barge-motief in het deurtje. Of ik een scheutje wilde in mijn thee. Dat wilde ik wel, voor de kleur maakte het niet uit.

Hoe het gesprek verder verliep en hoeveel whisky we erbij dronken is voor dit bestek te ingewikkeld om weer te geven. Geloof me maar dat ik op enig moment vroeg waarvoor hij eigenlijk leefde op zijn barge-yacht en wat hem gaande hield. Eric was toen al behoorlijk sentimenteel en vulde opnieuw zijn glas.

'Ik ben al tientallen jaren Brits, Mijn vader, Jan Bergman, een Nederlander, deed na de oorlog zaken in London en zeilde veel op deze kust. Hij had goed aan de oorlog verdiend en nam het ervan. Op een van zijn tochten maakte hij een kind bij ene July, een oorlogswaes en toenmalige uitbaatster van het veer over de Colne. Ik weet dat omdat er wegens aanranding kort een aanklacht tegen hem was ingebracht, die hij riant afgekocht. Ik weet dat July een dochter kreeg. Ergens tussen hier en Lowestoft leeft mijn halfzus - en god weet nog wat halve neven en nichten. Andere familie heb ik niet. Ik ben overal geweest, Chattam, Colchester, Burnham, Southwold, bij seniele veermannen in oude-mannenhuizen, bij oude families die alles weten, iedereen aangeklampt, gesmeekt. Maar het boek is dicht, iedereen zwijgt, rijen zijn gesloten, front, muur, kluis.'







De fles zwierf boven zijn glas, hij schonk over zijn kromme hand.

'English decency, you know.'

Hij spoog op zijn eigen buikdenning.

'Bastards, all of them. Ik zoek haar om te leven. Morgen naar Maldon, ik heb daar een spoor en er is tegenwoordig DNA. Vooruitgang werkt in mijn voordeel, maar de tijd raakt op. Morgen, met halftij and a fair wind...'

De volgende ochtend werd ik wakker van Eric's Lister waarvan het geplof de maat sloeg voor mijn dansende kater. Ik stak mijn hoofd uit het luik, hield mijn hand boven mijn ogen tegen de scherpe ochtendzon en zag hem zeil zetten en naar zee wegdrijven boven de groene oevers van Faversham Creek waar een leeuwerik jubelend ten hemel steeg.

Deidre Reed miste een slag en keek mij verschrikt aan. Ze herstelde zich snel, liet de stroom de boot tegen de steiger zetten. Toen streek ze haar lange blonde haar uit haar gezicht en keek me koeltjes aan: 'Eric Berkman? Die van de July? Nooit ontmoet. Mijn vader wel. Volgens hem een lastige kerel, een stalker met een warrig verhaal. Acht jaar geleden verdween hij, waarschijnlijk op zee in een najaarsstorm, de RNLI heeft nog lang naar hem gezocht, het wrak is nooit gevonden. Niemand heeft daarna nog iets van hem gehoord of hem gezien. Een pond graag.'















## BEACHY HEAD

50°44'02N 000°14'29E

FL (2) 20s 31 m 8 Nm



## NIEUW MODEL POINTER



Jachtwerf Heeg introduceert de nieuwe Pointer 22. Een dagzeiler met kleine accommodatie en levendige zeileigenschappen. Daar zorgen het fathead grootzeil en de genua voor, terwijl een gennaker optie is. Tussen de dubbele roeren is plaats voor een buitenboordmotor. Een elektrische inbouwmotor is optie. Door de klapkiel is traileren gemakkelijk. Comfort is niet vergeten: in de kuip zijn gerieflijke banken met rolkussens. De kajuit kan worden voorzien van een koelkast en toilet en heeft twee tot vier slaappleatsen. Deze 6,50 meter lange zeilboot is bedoeld voor de sportieve én recreatieve zeiler.

Belangrijkste maten:

lengte 6,50 m. Breedte 2,20 m. Diepgang 0,30 – 1,10 m. Gewicht 750 kg.  
Ophaalbare kiel 180 kg. Grootzeil 14,0 m<sup>2</sup>. Genua 9,0 m<sup>2</sup>. Gennaker 28,0 m<sup>2</sup>.

Ontwerp: Jachtwerf Heeg en Peter Bosgraaf.

Prijs basisuitvoering zeilklaar: 32.500 euro.

[www.jachtwerf-heeg.nl](http://www.jachtwerf-heeg.nl)

## KOKEN OP DIESEL

Amrit Watersport in Arnhem levert de nieuwe Safire Cera22 kookplaat die op diesel werkt. Dat maakt het gedoe met het risico-volle gas overbodig. De kookplaat beschikt over twee kookopper-



vlakken en de verbrandingsgas-sen worden direct naar buiten afgevoerd via een uitlaat. Dankzij het compacte ontwerp - 463 x 317 x 175 mm - past het fornuis in vrijwel elke kombuis. Adviesprijs: € 1195,00. [www.safire.nu](http://www.safire.nu) - [www.amritwatersport.nl](http://www.amritwatersport.nl)

## BRANDSTOFFREINIGER



Motoruitval als gevolg van vervuilde brandstof is een jaarlijks terugkerend probleem. Volgens Nordic Marine biedt de MLS Fuel Purifier een doeltreffende oplossing en verwijdert deze brandstofreiniger 99 procent van het water en 95 procent van de sludge veroorzaakt door bacteriën en andere vervuiling. In combinatie met de bestaande waterafscheider zorgt de MLS Fuel Purifier voor een schone brandstoftoevoer naar de standaard brandstoffilters. Dat voor-

komt motorstoring, maar ook schade. Verkrijgbaar bij diverse watersportbedrijven en -winkels. Prijzen vanaf € 580. [www.nordicmarine.nl](http://www.nordicmarine.nl)



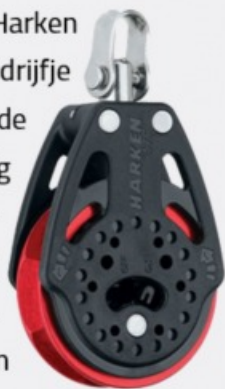
## VIER ZOMERS ZEILEN

Uitgeverij Hollandia heeft 'Vier zomers zeilen' van Henk Bezemer opnieuw uitgegeven en tevens als e-book versie uitgebracht. Met een Waarschip 570 ging Bezemer in de jaren negentig op onderzoek uit om antwoorden te vinden op vragen als 'wat is de minimale uitrusting voor een oceaanreis?' en 'wat te doen bij stranding?' Zijn expedities beschreef hij in 'Vier zomers zeilen', dat nu opnieuw

verschijnt ter nagedachtenis van de eind 2016 overleden zeezeiler. Prijs: € 19,95. E-book € 9,99. [www.hollandia-boeken.nl](http://www.hollandia-boeken.nl)

## 50 JAAR HARKEN

Het is dit jaar 50 jaar geleden dat de broers Peter en Olaf Harken zelf bootbeslag begonnen te maken. Hun familiebedrijfje groeide uit tot een wereldwijd opererend concern en de naam Harken werd een A-merk. Ter ere van het 50-jarig jubileum brengt Harken een speciale lijn 57 mm ratelblokken uit, herkenbaar aan een rode schijf. Zoals de Harken Carbo Switchable 57 mm Special Edition met een maximale werkbelasting van 227 kg en een breeksterkte van 907 kg. Adviesprijs € 82,75. Importeur is On-Deck, [www.on-deck.nl](http://www.on-deck.nl)





## IJSBOOT



Bij KM Yachtbuilders is een bijzonder schip in aanbouw. Een ruim 23 meter lang Dijkstra ontwerp dat geschikt is om in polaire gebieden te varen. De aluminium romp heeft op meerdere plaatsen een dikte van 40 mm en er zit een 25 mm dikke ijs-versterking in de boeg tot bijna halverwege het schip. Het totaalgewicht in vaarklare toestand zal rond de 85 ton uitkomen. De ronde romp zal de druk van ijs kunnen weerstaan en kiel en roer kunnen volledig in de romp getrokken worden. De tuigage bestaat uit twee ongestaagde en roterende carbon vleugelmasten met rolgieken. Het schip komt in 2019 in de vaart. [www.kmy.nl](http://www.kmy.nl)

## OUDE SWAN KRIJGT TWEEDE LEVEN



Younique Yachts in Makkum heeft een stokoude Swan 48 uit 1972 een tweede leven gegeven. Het schip was al afgeschreven, maar een klant met een grote voorliefde voor dit type schip zag een kans om het volledig naar eigen inzicht om te bouwen. De Swan werd eerst volledig kaal gehaald en daarna weer op- en ingebouwd. Buiten bleef de klassieke uitstraling gehandhaafd, al is wel de oorspronkelijk excentrische kajuitingang naar de hartlijn van het schip verplaatst. Binnen werd het interieur vervangen door een modern onderkomen, dat een lounche-plek zonder deuren is voor weekendtochten. Opvallend is dat overal de wegeringen zichtbaar zijn en dat meubels uit Corian zijn gefreesd. Na een proefvaart in de regen is de Swan in juni op transport gesteld naar zijn nieuwe ligplaats in Italië.

[www.yunique-yachts.com](http://www.yunique-yachts.com)

## ONLINE OP ZEE



XD wil het watersporters zo makkelijk mogelijk maken om buiten bereik van een mobiel netwerk toch bereikbaar te zijn. Hiervoor bieden ze verschillende pakketten van hardware en abonnementen, afgestemd op vaargebied. De focus ligt op satellietcommunicatie omdat dit volgens XD voor de meeste zeilers eenvoudiger is dan werken met een kortegolfzender. Ook voor zeilers die geen

oceanoversteek plannen zijn er prima oplossingen om op zee online te zijn. Daarvoor biedt XD bijvoorbeeld het coastal pakket van Fleet One, dat een gebied bestrijkt dat voor de meeste zeezeilers genoeg dekking heeft. Naast communicatie richt XD zich ook op het integreren van navigatiesystemen met tablet of computer. [www.xtremedistricts.com](http://www.xtremedistricts.com)

## SPAARKAART IJSSELMEERHAVENS

Zeven IJsselmeerhavens introduceren een spaarkkaart voor watersporters.

Daarmee is een gratis overnachting te verdienen. Het werkt als volgt: wie liggeld betaalt in een van de deelnemende havens, krijgt een sticker op zijn spaarkkaart. Drie

stickers geeft recht op een gratis overnachting in een vierde haven. De deelnemers van het samenwerkingsverband 'De

IJsselmeerhavens' zijn: Marina Den Oever, Marina Makkum, Jachthaven Andijk, Marina Volendam, Jachthaven Lelystad Haven, Jachthaven Waterland in Monnickendam en Marina Muiderzand in Almere.











## PIRATE'S BAY, TOBAGO

Minke Lohrengel en Jaap Bel hebben het anker laten vallen in Charlotteville. Volgens hen niet alleen een prachtige ankerbaai, maar ook nog een authentiek plekje in de Carieb, met vriendelijke mensen en een prachtige natuur.

## EERST AFBOUWEN

Ze staat al zeker 15 jaar in een loods en heeft nog nooit in het water gelegen wanneer Jaap Bel in 2013 besluit de *Eastern Stream* te kopen. Een Chiquita'46, die door de eerste eigenaar nooit is afgebouwd. Deze stalen romp is volgens Jaap het perfecte schip om zijn lang gekoesterde wens waarheid te laten worden: op eigen kiel de wereld rond.



Minke: "Ik kende Jaap net een paar maanden toen hij deze boot kocht, maar dat dit avontuur ook het mijne zou worden, daar heb ik destijds helemaal niet bij stilgestaan."

Jaap bouwt de *Eastern Stream* af en maakt hem klaar voor het avontuur. "Ik ken de boot nu echt van binnen en van buiten en heb alles in mijn handen gehad. Van het plaatsen van de masten en het tuigen van de boot, tot in de bilge en alles wat daartussen zit." De zeileigenschappen van de *Eastern Stream* worden in 2014 getest met een zeiltocht naar Noorwegen en Spitsbergen. Hier leert Minke niet alleen de basis van het zeilen, maar wordt ook zij enthousiast van het reizen over het water. In augustus 2016 vertrekken ze uit Nederland.







## OPEN VIZIER

Via de Kaapverdische eilanden steken ze over naar Suriname. Maar het Caribisch gebied zeilen ze op een paar eilanden na voorbij. Jaap: "Wij zijn wat dat betreft misschien geen echte cruisers, want de Carieb trekt ons niet echt. We vinden het er te druk, met veel Amerikaanse invloeden. Colombia is het volgende doel. Minke: "Colombia en Panama willen we uitgebreid verkennen. Zowel aan de Caribische kant als aan de Pacific-zijde van beide landen moeten mooie kusten en eilandengroepen zijn die ons echt de moeite waard lijken. Daarna is het plan om via Paaseiland verder de Pacific in te trekken. We proberen op te gaan in het leven en de culturen van de verschillende landen. Het bijzondere gevoel wanneer de contouren van een nieuw land aan de horizon zichtbaar worden en je er langzaam op afvaart. Je afvragend hoe het land eruit zien en het leven daar zal zijn. Steeds weer met een open vizier kijken naar jezelf en de wereld om je heen, dat is wat mij ontzettend trekt in deze manier van reizen."

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.

bemannig

Zilt Magazine wordt gemaakt door:

Ruud Kattenberg

Sjors van der Woerd

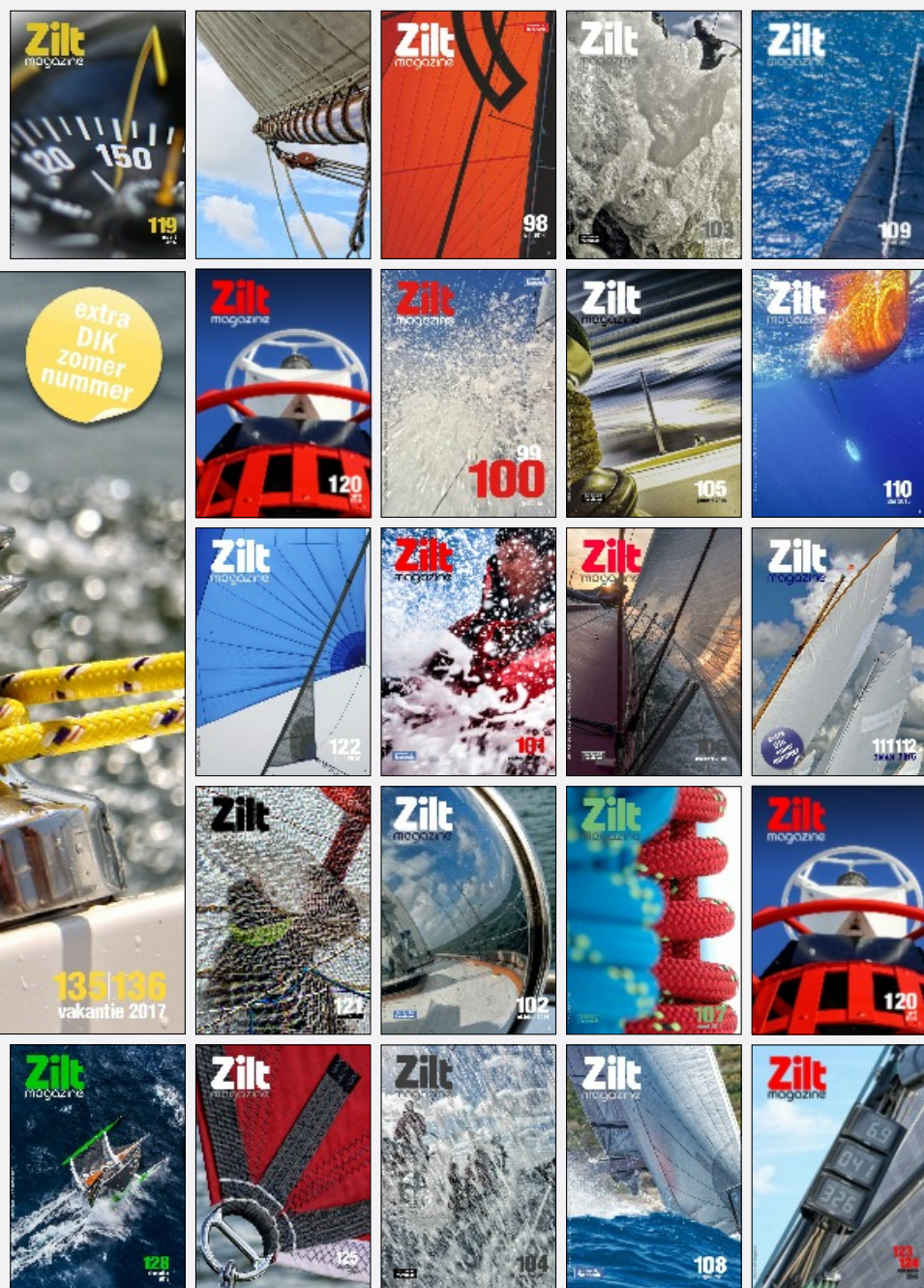
Laurens van Zijp

Michiel Scholtes

Henk Huizinga

en talloze opstappers...





abonneer je gratis