

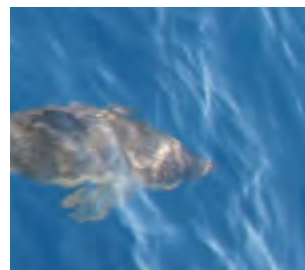
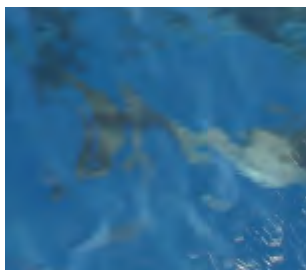
Schipbreuk in het paradijs

Eind van een droom op Klein-Curaçao

foto: Ruud K. tenberg - Zilt Magazine

--- Aangewaaid, jouw eigen nieuws --- Duizend dagen onderweg naar nergens --- Nooit meer uit het roer lopen? --- Het ultieme toergevoel ---
Zilte Wereld, Zoute Noten, Zilte Spullen en het Zilt weerbericht ---





Doelgroepdenken

Vorige week woonde ik een optreden bij van Jeroen van Merwijck. De Utrechtse zanger/componist/criticaster/cabaretier trok ouderwets van leer tegen alles wat hem niet zinde. Zo hekelde hij de zucht naar marktwerking. Die werkt lang niet overal, vlamde hij. En ik geef hem gelijk.

Vervolgens kwam Van Merwijck met een lied op de proppen dat mij aangenaam verraste: *'Er kan nog wel zo'n kutblad bij'*, zong hij met blijmoedig sarcasme.

Het was een regelrechte aanklacht tegen het vermaledijde doelgroepdenken dat de samenleving teistert. Op televisie, in bladenland, noem maar op. Het is een doorzichtig trucje: kies een doelgroep, tussen 20 en 49 jaar (de rest van de bevolking is niet interessant). Onderzoek hoe je zoveel mogelijk advertentieinkomsten rond die groep kunt genereren en pleur vervolgens voor dat doel een programma of blad op de markt. Doorgaans gevuld met hoogst voorspelbare formuleonderdelen als lifestyle, fashion, beauty &



health, bling-bling en andere onmisbare dingen des levens.

Geamuseerd hoorde ik Van Merwijck aan en constateerde dat ik blijkbaar niet de enige ben die genoeg heeft van verkokerende doelgroepdenken.

Sterker, ik hoorde later op de radio de jongens van het nieuwe blad *Torpedo* dezelfde geluiden ventileren. Die gaan uit van de inhoud.

En ons eigen *Zilt* komt voort uit de overtuiging dat er met bezieling, bevlogenheid, gelijkgestemden, kleinschaligheid en degelijke inhoud veel moois te bereiken is.

Uit de tsunami aan positieve reacties van jullie lezers blijkt dat er meer mensen kennelijk zo over denken. Het lijkt warempel wel een Tegenbeweging, zo anno 2007. Wie weet zal deze periode ooit te boek staan als De Verzilting.

Laurens van Zijp



Zilt





[DOWNLOAD](#)

Het wordt dag op de klipper Stad Amsterdam tijdens een oversteek van de Atlantische Oceaan

foto Pieter Nijdeken





- 2 Doelgroepdenken**
Een redactiebreed gedragen mening, verwoord door Laurens van Zijp
- 4 Download**
Een wereldplaat voor je bureaublad.
- 8 Schipbreuk in het paradijs**
Marja Kok ontmoet twee schipbreukelingen op Klein-Curaçao.
- 14 In de Wind**
Zeilnieuws vanuit de hele wereld en filmpjes waar de haven morgen over praat.
- 18 Zilte Zintuigen**
Zeiler/fotograaf Feddo van Gogh vangt zijn toergevoel in woord en beeld.
- 22 Nooit meer uit het roer lopen?**
Meer comfort en ook nog eens sneller, dat zijn de claims van de uitvinders van de 'loopkeel'.
- 24 Duizend dagen onderweg naar nergens**
Ze zijn er nog; de nazaten van Joshua Slocum en Bernard Moitessier.



28 Zoute Noten

Zilt presenteert wind- en watergerelateerde liedjes.

30 Zilte Spullen

In de etalage van *Zilt* staat nuttig naast onzin, hangen goedkoop en onbetaalbaar door elkaar.

32 Harttransplantatie

Bij de make-over van zijn *Westerly* dringt Jimmy Lengkeek door tot het kloppend hart van zijn

34 Aangewaaid

De plek voor jullie eigen zeilnieuws

36 Zilte Wereld

Oh, zijn jullie dáár! Kijk op de kaart, zoom in en volg *Zilt*-zeilers op de zeven zeeën.

38 Weer & Wind

Storm, windstilte of een lekker lopend windje?
Het zeilersweerbericht door Henk Huizinga.

40 Bemanningslijst



Schipbreuk in het paradijs



Begin april 2007 zeilen we met onze boot Seraglio van Curaçao naar Klein-Curaçao. Het eiland ligt op zo'n 6 mijl van het meest oostelijke punt op Curaçao en op 23 mijl van Bonaire. Het is ongeveer 2,5 km lang en 800 meter breed. De loefzijde bestaat uit rotsachtig gesteente van drooggevalen rif, maar de lijzijde heeft een prachtig wit poederstrand dat omspoeld wordt door kristalhelder water. De bebouwing op het paradijselijke eiland bestaat uit niet meer dan een paar rieten hutten voor dagtoeristen, wat verlaten huisjes en een oude vuurtoren die helaas niet meer in gebruik is. Verder bestond de skyline lange tijd uit een verroest vrachtschip dat hier ooit strandde. In december 2006 verdubbelde het aantal wrakken door de stranding van een Frans 50-voet zeiljacht. De in slaap gevallen schipper bleef ongeschonden, maar zijn boot was niet meer te redden.



Als wij op 7 april aankomen, zien we tot onze verbazing dat er een derde wrak op de rotsen ligt. Het blijkt de *Tchao* te zijn, een Frans zeiljacht van 43 voet. De eigenaren Jocelyn Simonetti (57) en Anne Quéré (31) hebben onderdak gevonden in een van de hutten. We hebben met ze te doen en bieden de schipbreukelingen een deel van de 6 kilo zware vis aan, die we onderweg gevangen hebben. Ze nemen het graag aan. Natuurlijk uiten we ons medeleven, maar tegelijkertijd vragen we heimelijk af hoe zeilers een eiland van 2,5 vierkante kilometer over het hoofd konden zien...

Zeven jaar onderweg

Jocelyn en Anne vertellen graag hun verhaal. Ze zijn zeven jaar geleden uit Marseille vertrokken en via de Canarische eilanden, West-Afrika en Zuid-Amerika in het Caraïbisch gebied terecht gekomen. In Puerto la Cruz in Venezuela werkten zij negen maanden aan de boot om hem klaar te maken voor de Stille Oceaan. Ze besteedden 35.000 euro aan deze 'refit'. Eenmaal weer onderweg komt op de Venezuelaanse eilandengroep Los Rocques een dochter van Jocelyn aan boord. Vanaf Las Avas vaart er ook nog een jonge Canadese vrouw mee die een lift krijgt naar Curaçao. Kort nadat de Canadese aan boord is gekomen, spreekt zij, tot grote schrik van Anne, het woord 'lapin' ('konijn' in het Frans) uit. Volgens Fransen brengt dit ongeluk.

Schrapende stenen

De *Tchao* vertrekt op 31 maart in de middag van Las Aves om de 80 mijl naar Curaçao af te leggen. Het is een donkere nacht, met de in het Caraïbisch gebied gebruikelijke oostenwind, kracht 4 tot 5. Om 4 uur 's nachts wordt de bemanning opgeschrikt door het geluid van schrapende stenen. De boot is tot stilstand gekomen op de lagerwal van Klein-Curaçao. Het is 1 april, maar zeker geen grap. Schipper Jocelyn denkt in eerste instantie zijn boot nog te kunnen redden, maar wil, naar hij zegt omdat zijn dochter en de opstapster aan boord zijn, geen risico's nemen. Ze laten de





genua staan om dichterbij het land te worden gedrukt. De schipper maant iedereen tot 10 minuten rust.

Daarna laat hij ze een duikpak en schoenen aantrekken en met de meest belangrijke spullen van het schip afdalen. Hun noodoproep via de marifoon wordt beantwoord door de kustwacht van Curaçao. Het aanbod om hen mee te nemen naar Curaçao slaan Jocelyn en Anne af; ze willen voorlopig bij het schip blijven. Nadat de ergste schrik voorbij is, staan de volgende twee weken in het teken van redden wat er te redden valt. Alles wat maar van de boot af te halen is, wordt aan land gebracht. Lieren, zeilen, levensmiddelen, kleding, lijnen, ankers; alles verdwijnt onder het dak van de rieten hut. Er moet snel gewerkt worden, want de beukende golven eisen hun tol. Na twee dagen begint *Tchao* steeds meer uiteen te vallen.

Hulp

De schipbreukelingen krijgen hulp van Franse vrienden die met hun jacht aan de goede kant van Klein-Curaçao liggen en van de *Mermaid*, een dagcharterboot. Ze krijgen een matras dat ze in een strandhut leggen, eten drie keer per week mee met de barbecue van de dagtoeristen en mogen de keuken gebruiken van het strandpaviljoen van de *Mermaid*.

Als je niet beter weet, zou je denken dat ze genieten van een heerlijke vakantie in de tropen. Jocelyn en Anne maken dan



ook absoluut geen zielige of ellendige indruk. Hun doorzettingsvermogen is bewonderwaardig, zeker nadat we weten dat ze de verzekering van *Tchao* hebben opgezegd na een niet naar wens afgehandelde inbraak...

Vragen

Maar hoe belandt een boot met zo'n ervaren bemanning nou toch op Klein-Curaçao? Staat Klein-Curaçao niet op de Franse kaarten? Volgens de ongelukkige eigenaren is het de bekende samenloop van omstandigheden. Omdat er een andere bemanning dan gewoonlijk aan boord was, werden de gebruikelijke veiligheidsregels niet helemaal opgevolgd. Ze geven voorbeelden:

- De navigatie door Anne werd normaal door Jocelyn gecontroleerd. Deze keer niet. (Overigens waren de waypoints volgens zeggen correct ingevoerd.)
- Het alarm op de radar stond altijd aan om te waarschuwen als er binnen een straal van 5 mijl iets werd gesignaleerd. Deze keer niet.
- Als de boot meer dan 3 mijl van de koerslijn afweek, werd altijd ingegrepen. Deze keer niet.

Wat ook meespeelde is dat Jocelyn onderweg last van zijn nieren kreeg en - hij is zelf arts - morfine nam tegen de pijn. Terwijl de boot op de stuurautomaat doorvoer, bekommerden de anderen zich in de kajuit om de patiënt. Dat *Tchao* ondertussen steeds meer door de stroming werd weggezet, bleef daardoor onopgemerkt. En last but not least heeft de Canadese het woord 'konijn' uitgesproken.

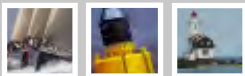
Advies

Als ik vraag of Jocelyn en Anne een advies hebben voor de lezers van *Zilt*, is het prompte antwoord: 'wijk nooit af van de normale procedures aan boord, hoe de omstandigheden ook zijn. En laat je boot nooit stranden, maar als het onvermijdelijk is, doe het dan op Klein-Curaçao...' 



Marja Kok runt samen met Michel ten Bosch, M&M Sailing, een Nederlandse organisatie die zeilvakanties en zeilcursussen aanbiedt in zonnige en exotische delen van de wereld. Dat gebeurt aan boord van de *Seraglio*, een goed uitgeruste Jeanneau Sun Magic 44. Ga voor meer informatie naar www.mmsailing.com





Alleen rond de wereld

Volgens een populaire stelling zijn er meer astronauten in de ruimte zijn geweest, dan dat er mensen, alleen en non-stop, rond de wereld zeilden. Volgens Google hebben 448 mensen een ruimtevlucht gemaakt. De boekhouding van solozeiltochten rond de wereld hebben we niet kunnen achterhalen. We weten wel dat er sinds Robin Knox Johnston's eerste tocht (1968/'69) 38 jaar zijn verstreken en dat er dus gemiddeld 11,8 solozeilers per jaar rond moeten zijn gegaan om de ruimtevaarders te verslaan. Iemand die weet of dat getal hoger of lager ligt, mag het ons zeggen. Aan de onbekende lijst werd vorige week de naam van een 52-jarige Bretonse postbode toegevoegd. Alain Maignan had net geen 186 dagen nodig voor zijn tocht die begon en eindigde in la Trinité sur Mer. Met die tijd kan de Fransman zich weliswaar niet meten met de supersnelle Open 60's (84 dagen), maar hij leverde wel degelijk een opmerkelijke prestatie. Maignan zeilde namelijk in een doodgewone Jeanneau Sun Rise van 10,20 m, "de grootste boot die ik kon betalen", een standaard productieboot die sommigen denigrerend in de 'tupperware-klasse' indelen. De twintig jaar oude boot onderscheidde zich bij thuiskomst alleen door zijn stickers van de anderen in de jachthaven.



foto <http://alainmaignan.sportblog.fr>



Gratis video Volvo Ocean Race

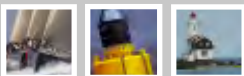
Musto was hofleverancier van de Volvo Ocean Race. Zes van de zeven teams droegen de beschermende kleding van de Engelse fabrikant tijdens de vaak extreme condities van de oceanrace.



Bijna een jaar later kijkt het bedrijf in een halfuur durende videoreportage terug op de race, met de winnende *ABN Amro*-schipper Mike Sanderson. Natuurlijk is er ruim aandacht voor de producten van de sponsor, maar die wordt slim gecombineerd met spectaculaire zeilbeelden. Het resultaat is een aantrekkelijk document van de Volvo Ocean Race. Bijzonder is dat de beelden niet alleen op een DVD worden verspreid, maar ook door iedereen gratis gedownload kunnen worden. Ga daarvoor naar:
www.musto.com/musto/mustompeg.html

Wie 350 Mb (100 keer dit nummer van *Zilt*) een beetje veel vindt, moet het doen met de selectie hierboven.





Lastige start voor Louis Vuitton Cup

Een week lang was het artikel in *Zilt* nummer 2 zo ongeveer het spannendste wat er over de Louis Vuitton Cup te melden viel. Keer op keer voeren de deelnemers en volgers tevergeefs uit omdat de wind volledig verstek liet gaan. Inmiddels zijn de races toch op gang gekomen en lijkt vooral de vierde halve finale plek de inzet te zijn. De eerste drie plaatsen worden bezet door de favorieten, BMW Oracle, Emirates Team New Zealand en Luna Rossa. Door het overhoop gegooid programma is er jammer genoeg veel minder van de televisie uitzendingen terecht gekomen dan het uitzendschema in het vorige nummer beloofde. Om de wedstrijden te volgen ben je dus vooral aangewezen op het internet. Daar kun je bijvoorbeeld terecht op de website www.americascup2007.nl waar *Zilt*-medewerkers Hans Bouscholte en Ruud Kattenberg de races dagelijks analyseren. Om je toch nog wat lekkere beelden te laten zien, doken we in het *Zilt*-archief een video op van BMW Oracle, de aanvoerder van het voorlopige klassement.



Columbus achterna



Franck Camma's nieuwe trimaran, Groupama III, startte 24 april voor zijn eerste recordpoging: de Discovery Route. Het record staat op naam van Steve Fosset, die met zijn *Playstation*, 9 dagen en 13 uur nodig had voor het traject Cadiz (Zuid Spanje) – San Salvador (Bahamas). Camma's weet zich gesteund door de de Nederlandse navigator Marcel van Triest. Tijdens de recordpoging valt de navigator buiten het wachtsysteem. Hij kan zo al zijn tijd gebruiken voor het analyseren van de weerrapporten. Het breken van het record is in hoge mate afhankelijk van de routekeuzes die van Marcel maakt. www.cammas-groupama.com



Zeil gaat voor stoom?

Geregeld wordt de *Zilt* redactie getipt over een opmerkelijke zeilvideo die op het internet circuleert. Het achterhalen van de



oorsprong, of het verhaal achter de beelden blijkt vaak moeilijk. Ook van dit filmpje weten we niet meer dan dat het zich afspeelt in de haven van Sydney. Een echt gemis is het gebrek aan informatie dit keer niet. Zelden spraken beelden meer voor zichzelf...





Hoe ruikt de zee? Hoe voelt een storm? Hoe klinkt een windstilte? Deze keer vangt zeiler/fotograaf Feddo van Gogh zijn toergevoel in woord en beeld.



Zilte Zintuigen





Zilte Zintuigen

Waarom zeil ik? Zeilen hoort bij mijn leven, is
een stuk van mijn identiteit.

Het samenspel met de natuur, weerberichten
interpreteren, routes plannen, een veilige
koers uitzetten...





Nooit meer uit het roer lopen?

Nog lang niet iedere ontwerper is ervan overtuigd dat de kiel onder een zeiljacht uitontwikkeld is. Recent zocht een Engels ingenieursbureau de publiciteit met een kielvariant die de naam 'Loopkeel' meekreeg. De bedenkers realiseren zich dat het onconventionele uiterlijk de nodig scepsis moet overwinnen en doen daarom niet geheimzinnig over de theorie achter hun vinding. Zilt verdiepte zich in de documentatie...

Naast zijn bijdrage aan de stabiliteit van een boot zorgt een kiel voor lift. Het is hetzelfde verschijnsel dat een vliegtuig in de lucht houdt. Door het vleugelprofiel stroomt lucht sneller langs de bovenkant van een vleugel dan aan de onderkant. Zo ontstaat een drukverschil dat voor een opwaartse kracht zorgt. Bij een kiel gebeurt datzelfde met het langsstromende water. Het resultaat is een boot die minder verlijert en hoger aan de wind kan zeilen. Net als bij een vleugel kan een kiel echter ook 'overtrokken' worden, beter bekend als het Engelse 'stalling'. Een combinatie van een extreme hoek en

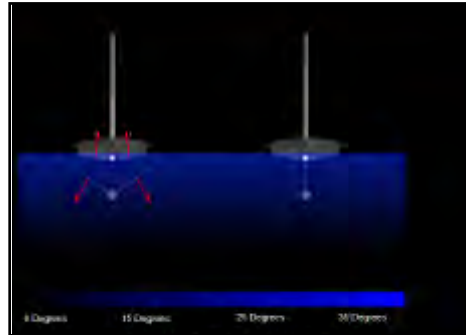


de aanstroomsnelheid veroorzaakt het overtrekken. Volgens Howes, -thuis in de vliegtuig-industrie-, komt dat verschijnsel op zeiljachten met een traditionele vinkiel regelmatig voor. En inderdaad kent menig zeiler het gevoel van een kiel die zijn effect verliest en de boot uit het roer laat lopen.




Volgens de Engelse ontwerpers is het praktisch onmogelijk om met hun Loopkeel de controle over een boot te verliezen. Onder helling komt de loefzijde van de kiel boven water en verplaatst het lateraalpunt zich naar achteren. Daarmee wordt loefgierigheid volledig gecompenseerd.

Sceptici wijzen direct op een flinke toename van het nat oppervlak. Volgens de bedenkers is dat niet het geval, omdat de Loopkeelconstructie lichter blijft en sterker is dan die van een vinkiel kan hij met minder materiaal worden gerealiseerd.



Als we de bedenkers mogen geloven, zijn er meer voordelen. Een boot met een loopkeel zal minder hellen en dus meer zeil kunnen voeren dan een jacht met vinkiel onder gelijke omstandigheden. De theorie is dat, met het toenemen van de snelheid door het water, de geometrie van een loopkeel een boot recht wil houden, terwijl een conventionele kiel dan juist de helling vergroot. "Het aanstromingspatroon van een Loopkeel bevordert massatraagheid die kan worden opgeteld bij de romp," onderbouwt Howes zijn theorie. "Dit veroorzaakt een vriendelijker beweging en meer vaarcomfort. En daar komt de prestatieverbetering doordat de boot meer kracht ontwikkeld, nog bij."

Inmiddels zijn sleeptests bij de befaamde Woolfson Unit in Southampton en proeven met gemodificeerde Lasers zo succesvol afgesloten, dat in een wereldwijd patent is geïnvesteerd. Het wachten is nu op de eerste werf die het gelijk van de ontwerpers wil bewijzen met de bouw van een kajuitzeiljacht. 





Duizend dagen onderweg naar nergens

Bestaat het echte avontuur nog wel in het tijdperk van GPS, onbeperkte telefoondekking en boten die zo uit de verpakking een oceaan over kunnen steken? Het Amerikaanse koppel Reid Stowe (55) en Soanya Ahmad (23) hebben op die vraag hun wel heel eigenzinnige antwoord gevonden. Afgelopen zaterdag vertrokken ze uit New York met het voornemen de allerlangste non-stop zeereis in de geschiedenis te maken. De tocht zonder bestemming duurt 1000 onafgebroken dagen.





Rond zijn 20e wordt Reid Stowe door een vriend overgehaald om op te stappen op een zeiljacht in de Stille Oceaan. Het zal een reis worden die zijn leven voor altijd veranderd. Vooral door zijn ontmoeting met Bernard Moitessier, de solozeiler die - 5 jaar daarvoor - de wereld totaal verbaasde. In plaats van vooraan te finishen in de allereerste solozeilrace rond te wereld, besluit de Fransman voor een tweede keer om de wereld te zeilen, om vervolgens onder te duiken in de anonimiteit van de Stille Zuidzee. "Moitessier liet mij zien hoe je met weinig middelen zeewaardige boten kunt bouwen. Boten die je in staat stellen je eigen leven te leiden en de puurheid van de zee te ervaren," verklaart Reid 35 jaar later.

Schildpad op de kaart

Sinds die eerste reis, leidt ook Reid een leven waarin boten en avontuur centraal staan. De 70-voet gaffelschoener *Anne*, die al bijna dertig jaar zijn huis is, bouwde hij zelf. De boot heeft een stalen web van spanten en stringers dat met polyester is bekleed en weegt naar schatting 65 ton. Met de *Anne* onderneemt Reid een aantal expedities, ondermeer naar Antarctica. Hij financiert zijn ondernemingen door met gasten te varen. Het stelt hem bijvoorbeeld in staat om in 1999 met zijn koerslijn de contouren van een zeeschildpad op de kaart van de Atlantische Oceaan te tekenen. De 'Odyssey of the Sea Turtle' duurt 200 dagen. Bij thuiskomst stapt zijn echtgenote definitief van board.



Motieven

Op zijn nieuwe tocht zal Reid worden vergezeld door zijn nieuwe levenspartner Soanya Ahmad, een 23-jarige studente uit New York die nog nooit gezeild heeft. "Afgezien van wat tochtjes op de Hudson," glimlacht Soanya voor vertrek. "Maar ik ben nog nooit zeeziek geweest..."

Gevraagd naar het doel van zijn reis lijkt Reid niet helemaal te kunnen kiezen. Enerzijds roemt hij de spirituele ervaring, maar anderzijds verwijst hij geregeld naar het record van de Australiër Jon Sanders die 657 dagen in zijn eentje op zee bleef en daarbij drie keer rond de wereld zeilde. Ook over de te volgen route circuleren verschillende scenario's. In het ene rondt Reid en Soanya drie keer de wereld, in het andere wordt een aantal grote lussen over de Atlantische- en Stille Oceaan gezeild. Ook het plan om een hart te tekenen op een van de oceanen duikt geregeld op.



Voorraden

De voorbereiding voor de tocht duurt jaren en wordt voornamelijk bepaald door het zoeken naar geld. Naast de aanpassingen aan de boot, gaat het budget vrijwel geheel op aan drie jaar eten en drinken. "Met 6000 kilo voorraden zinkt de boot maar dertig centimeter op de waterlijn," heeft Reid uitgerekend, en hij lijkt vastbesloten om dat doel te halen. Alleen al aan pasta verdwijnt er zo'n 250 kilo onderdek en de rijstvoorraad is even groot. Kort voor vertrek worden er nog 180 potten pindakaas en 100 kilo Parmezaanse kaas aan boord



getild. Voor koken en verwarming is er een antiek Frans fornuis aan boord dat gevoed wordt uit de ton houtskool en 1000 kilo houtvoorraad. Daarnaast neemt de boot meer dan 6000 liter water en 2000 liter diesel mee. Onderweg zullen de voorraden worden aangevuld met gevangen vis en aan boord gekweekte taugé. Hoewel zijn boot dat misschien doet vermoeden is Reid beslist niet wars van de moderne tijd. De *Anne* is uitgerust met elektronica en een computer en satelliettelefoon houden contact met de buitenwereld. Energie wordt opgewekt door een windaggregaat in combinatie met zonnepanelen en een schroefasdynamo.

Voor verveling is het opmerkelijke stel niet bang. In de boordbibliotheek staan de verzamelde werken van Joseph Conrad naast boeken over yoga, mediteren en spiritualiteit.

Retourtje Mars

Reid en Soanya denken dat 1000 dagen buiten het zicht van land of andere mensen nog het meest met een ruimtereis is te vergelijken. Omdat heen en weer naar Mars ook ongeveer drie jaar duurt, noemen ze de expeditie daarom 'The Mars Ocean Odyssey'. Hun avonturen zijn te volgen via: www.1000days.net 





Last Great America Whale

De zee inspireert! Dichters, schrijvers en ook muzikanten. Laurens van Zijp speurt naar wind- en watergerelateerde liedjes. Deze aflevering: Last Great American Whale
Door: Lou Reed
CD: New York, 1989, Sire/Warner Bros 7599-25829-2

Zelfs een notoire New Yorkse alley-cat als Lou Reed liet zich door de zee verleiden. Hij zette de mooie zoute sage Last Great American Whale op zijn magnum opus uit de laat-jaren tachtig: New York. Een indrukwekkende plaat vol zwartgallige observaties uit de Big Apple met als verrassende zijsprong het verhaal over de Laatste Grote Amerikaanse Walvis.

*'They say he didn't have an enemy
His was a greatness to behold
He was the last surviving progeny
The last one on this side of the world'*

*'He measured half a mile from tip to tail
silver and black with powerful fins
They say he could split a mountain in two
that's how we got the Grand Canyon'*

Het verhaal neemt een grimmige wending als Reed een ter dood veroordeeld opperhoofd opvoert, die in een havenplaats, vlakbij de vuurtoren in het gevang zit. Niet zonder reden:

'The chief of a local tribe had killed a racist mayor's son and he'd been on deathrow since 1958.'

Toch kan deze man op onze clementie rekenen, want:

'The mayor's kid was a rowdy pig, spit on Indians and lots worse.'



Het opperhoofd is niet vergeten door zijn stamleden en ook de Last Great American Whale koestert sympathie:

*'The tribal brothers gathered in the lighthouse to sing and
tried to conjure up a storm or rain
The harbour parted and the great whale sprang full up and
caused a huge tidal wave
The wave crushed the jail and freed the chief. The tribe let
out a roar.
The whites were drowned, the browns and reds set free.'*

Eind goed, al goed zou je denken, maar zo werkt het niet bij Lou Reed. De muis krijgt een nare staart:

*'...but sadly one thing more. Some local yokel member of the
NRA kept a bazooka in his living room and thinking he had the
chief in his sights, he blew the whale's brains out with a lead
harpoon.'*

Vervolgens geeft Reed zijn landgenoten er ongenadig van langs waar het gaat om milieubewustzijn:

*'Well, Americans don't care for much of anything, land and
water the least. And animal life is low on the totempole
with human life not worth more than infected yeast.'*

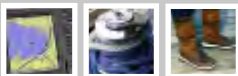
Reed's uitmijter liegt er niet om:

*'It's like my panterfriend Donald said to me:
Stick a fork in their ass and turn them over: they're done'*

In de hoestekst merkt Lou Reed op: 'You can't beat 2 guitars, bass and drums.' Helemaal waar. De muziek op New York is hard, strak en zonder opsmuk. Reed zingt-rapt met zijn staalblauwe stem in een onnavolgbare toonsoort. Zijn teksten zijn scherp als een zaagblad. Lekker meezingen is er niet bij. Last Great American Whale is in uitvoering mooi ingetogen. Zo zilt heb je Reed niet eerder gehoord.

[Luister naar 30 seconden]





Koolstof uit Afrika

Onverwacht wonnen Erwin Bouland en Jeroen Watts in 2003 de Cape to Rio Race met het Madiba Racing Team. Ze raakten in de ban van snelheid op het water en startten G-Force Yachts, een Nederlands bedrijf dat hightech boten bouwt in Zuid-Afrika. De X-Treme 37 is het topmodel van G-Force. Niet alleen de romp van deze racemachine wordt in carbon gebouwd. Ook in het interieur bepaalt zwart koolstof het beeld. Daarom weegt de 37 voeter maar 3.550 kilo, waarvan 60% in de diepstekende kiel hangt. Vorig jaar won de X-Treme 37 'Windsong' de Cape to Bahia Race in 16 dagen. De tweede boot over de lijn, een Fast 40, had een etmaal meer nodig voor de transatlantische oversteek. In Nederlandse wedstrijden zal de X-Treme vooraan varen als het tenminste lukt om met de 2,64 meter diepe kiel vrij van de bodem te blijven. Voor 230.000 euro staat de in Zuid-Afrika gebouwde racer op Nederlandse grond. www.g-forceyachts.com



Gooien en redden

Een reddingsboei met lijn gericht gooien, is moeilijker dan je denkt. Een licht exemplaar waait snel weg, een zware boei



komt niet ver. De 'rescue stick' gooi je met gemak 50 meter ver. Eenmaal in het water blaast de hoefijzervormige band zich in seconden op. De drenkeling kan vervolgens zijn hoofd boven water houden tot hij wordt opgepikt. Welk effect de 250 gram wegende stok

heeft als je deze óp het hoofd van een drenkeling gooit, hebben we niet onderzocht. De nieuwe vinding ligt nog niet in de winkel, maar is online te bestellen op www.mustangsurvival.com

Transportprobleem opgelost

Car2Boat verplaatst auto's van haven naar haven, of regelt een chauffeur om je in je eigen auto te halen of te brengen.

Initiatiefneemster Andrea Schrier-Ten Holter:

"We weten uit eigen ervaring dat het lastig kan zijn om bijvoorbeeld je boot naar de winterstalling te varen. Eerst moet je met twee auto's naar haven A rijden, daar één auto parkeren. Vervolgens in een andere auto naar haven B, de boot naar A varen, in de auto stappen en dan de andere auto die nog in B staat weer ophalen. We garanderen dat aanvragen die voor 15 uur worden gedaan, de volgende dag op de gewenste tijd worden uitgevoerd. Vaak zijn we zelfs in staat om al binnen 4 uur een chauffeur onderweg te hebben". Car2Boat beschikt over ruim 800 chauffeurs en biedt de service aan in heel Nederland. www.car2boat.nl





Harttransplantatie

Alle vergelijkingen gaan wel ergens mank, ook het vergelijken van het vervangen van een bootmotor met een harttransplantatie. Sowieso is een boot geen levend wezen. Alhoewel, het hebben van een ziel mag haar niet ontkend worden.... Voorlopig zie ik ook veel overeenkomsten...

Het verwijderen van de oude motor en het daarvoor in de plaats zetten van een nieuwe is snel gedaan. Het nieuwe motortje weegt maar de helft van de oude. Een balk over het kajuitluik en twee takels zijn voldoende om de nieuwe motor in en uit de motorruimte onder de kuip te schuiven. Je leest het goed: in en uit.

Zweten

Het kostte me heel wat zweet om de gaten voor de motorsteunen in de fundering op de juiste plaats te krijgen. De fundering bestaat uit twee zware hoekprofielen van 10mm. Wanneer de motor dan nog twee millimeter om moet om recht voor de schroefas te komen moet je minstens vier gaten met een rattenstaart flink uitvijlen. Dus gaat de motor er weer uit en wordt er liggend in dat nauwe hok gevijld tot je in al je spieren pijn en kramp hebt. Ik denk dan te vlug dat het wel genoeg is. Wanneer de motor er weer in staat, kom ik nog steeds een millimeter te kort. Dus motor er weer uit...

Het leed is snel vergeten wanneer alles goed op zijn plek staat. Dan komt het aansluiten van alle leidingen. Volgens mij is dat bij een orgaantransplantatie het tijdrovendste werk.



Plan

Ik heb wel een plan. Beginnen met de dikste leidingen, omdat die het moeilijkste zijn aan te passen. Dus eerst de uitlaat. Bij de nieuwe motor zit die aan de andere kant dan bij de oude. Toch wil ik het oude uitlaatgat in de spiegel blijven gebruiken. Dat vraagt de nodige creativiteit. Ik moet voor de uitlaatslang een nieuw gat zagen in de bodem van de baksdekskist, en U raadt het al, ik doe dat op een verkeerde plek. Nu kan je polyester gemakkelijk weer plakken, dus de uitgezaagde schijf gaat met de nodige epoxy weer terug in het gat. Zo worstel ik dagen met slangen en leidingen. Ik zit onder de blauwe plekken en schrammen van het gevecht met de weerbarstige slangenklemmen waar ik net niet bij kan om ze goed vast te zetten.


Frustratie

Het aanleggen van de brandstofleidingen leidt eveneens tot frustratie. Ook in dit geval moet ik aan de andere kant van de motor zijn. Maar het knietje, dat uit de kraan komt op de brandstoftank, kan niet nog een halve slag verder gedraaid, want ik zit al aan het einde van de schroefdraad. Een halve slag terug gaat ook niet goed, want dan zit-ie te los en blijft lekken. Ook hier moet een andere oplossing worden bedacht.

Bewondering

Ik zal je niet langer vermoeien met mijn geworstel. De motor zit er nu prima in, alles is netjes aangesloten. Ik heb wel veel bewondering gekregen voor mensen die dit voor hun professie doen en zo'n klus snel en in één keer goed kunnen uitvoeren.



Tenslotte moet ik toch ook maar afzien van mijn vergelijking met een harttransplantatie. Al dat drie keer in- en uithalen, het zagen van foute gaten, mijn gevloek en geworstel, je moet er niet aan denken dat dat ook ook maar in de verste verte vergelijkbaar zou zijn met enige ziekenhuisactiviteit. 





Heb je een wedstrijd georganiseerd, bestaat je vereniging 25 jaar, ben je op zoek naar gelijkgestemden of wil je anderen laten delen in een bijzonder moment? Mail het ons, stuur een leuke foto of video mee, en je hebt zomaar kans dat je in 'Aangewaaid' terecht komt...

Bultrug op herhaling

In de vorige *Zilt* stond een curieuze foto van een bultrug onder het schip van Henk Boersma. Er kwamen vragen binnen hoe het nou precies zat met deze ontmoeting. Henk stuurde ons daarom nog meer foto's waarop de 'close encounter' vanaf een hoger standpunt te zien is. Inderdaad, adembenemend... Kijk ook eens op www.sarahvorwerk.com



foto: Henk Boersma





In het zicht van de haven...

In *Het Elfde Gebod* wordt volgens Albert Verzijde bepaald dat je veel plezier moet maken in het leven. En dat is precies de reden waarom zijn Bavaria 38 Ocean die naam kreeg.

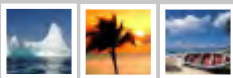
De foto werd gemaakt op de terugweg van de Colin Archer Race 2006, in het zicht van thuishaven IJmuiden. Albert's bijschrift is bondig: "Veel regen, noordwest 30 tot 37 knopen, grootzeil weg en alleen een gereefde genua, toch een fijne reis."



What's in a name

Archibald Kauffman noemde zijn splinternieuwe Hanse 400: 'Zilt'. En wat doe je dan op een verloren ogenblik? Dan kijk je eens wat Google heeft te melden over die naam. Vandaar dat wij weer een abonnee mochten noteren en die andere 'Zilt' een plekje verdiende.





Middellandse Zee- Zeilers ontwaken uit winterslaap

De brug voor de marina van Lagos in de Portugese is maar voor weinig Nederlandse zeilers opengegaan in de afgelopen maanden. Veel zeilers in het zuiden van Spanje en Portugal knopen in november hun boot stevig vast, zetten een wintertent op en installeren een tv-antenne. Of vliegen even terug naar vrienden en familie. In maart komt er weer beweging in de zuidelijk jachthavens en maakt de wintertent plaats voor de bimini...



Zoom in op een desolate ankerplek in Patagonië of een tropische baai in de Pacific en zie welke boten daar in een droomdecor liggen. Of tik de naam in van de boot die vorig jaar nog naast je in de marina lag en nu onderweg is naar de zon. Met een muisklik ga je door naar de website van de wereldzeiler om de laatste logboekbijdragen te lezen en de jaloesmakende foto's te zien.

Google Earth

In *Zilte Wereld* is slechts ruimte voor een deel van de wereldkaart. Door op de punaise in de kaart te klikken open je alle posities in Google Earth. Staat Google Earth nog niet op je computer, dan kun je het [gratis downloaden](#).

Geef je positie door

Alle zeilers die Nederland voor een jaar of langer achter zich laten kunnen een plek krijgen op de Zilte Wereldkaart. Mail daarvoor je positie naar ziltewereld@ziltmagazine.com. In de pop-up bij de positie is ook plaats voor een of twee korte zinnen over jezelf, je boot of de plek waar je bent. Een link naar je eigen website past daar ook in. De positie en begeleidende tekst veranderen elke twee weken. 





*Wekelijks vertelt Zilt huismeteoroloog Henk Huizinga hoe het zeilweer voor het komende weekend wordt.
Kijk en luister naar zijn verhaal en klik daarna op je eigen vaarwater in de kaart hieronder.*





weerbericht voor zaterdag 28, zondag 29 en maandag 30 april

Opnieuw veel zon, maar nu ook wind!

Het warme droge weer houdt ook dit lange weekend aan. Met hogedruk ten noorden van ons en de lagedruk in het zuiden, blijven we de oostelijke component in de wind houden. De +36 kaart van Bracknell voor zaterdagmiddag levert een noordoostelijke wind van zo'n 10-15 knopen op maar in Zeeland zal dit maar 5-10 knopen zijn. De zeewind kan hier in de middag nog zorgen voor wind uit het noordwesten. Zondagmiddag ruimt de wind op de +60 iets naar het oost-noordoosten en trekt aan naar 15-20 knopen in het noorden en 10-15 in het zuidwesten. Tenslotte zal op Koninginnedag volgens de +84 de gehele kust mogen rekenen op 15-20 knopen uit het oost-noordoosten. Alles bij elkaar een lang zeilweekend met prima zeilweer.

Het Zilt weerbericht wordt verzorgd door NIMOS Weertrainigen
www.weercursus.nl





Bemannig

De bemanning van Zilt Magazine bestaat uit: Ruud Kattenberg, Sjors van der Woerd en Laurens van Zijp.

Vaste opstappers zijn:

Hans Bouscholte, Rob Bijnsdorp, Feddo van Gogh, Henk Huizinga, Richard Langdon, Jimmy Lengkeek, Thierry Martinez, Gilles Martin-Raget, Pieter Nijdeken, Michiel Scholtes en anderen.

Aan de kajuitafel

Onze manier van werken is even onconventioneel als *Zilt* zelf. Verwacht ons daarom niet in een spectaculair kantoor. We zijn het liefst aan boord, op het water of onderweg naar een goed verhaal.

De redactievergadering houden we aan wisselende kajuit- en keukentafels en verder zijn we uitgerust met e-mail, chat en Skype.

De beste manier om ons te bereiken, is een e-mail te sturen aan: redactie@ziltmagazine.nl

3/2007

De inhoud van *Zilt* Magazine mag op geen enkele wijze worden overgenomen zonder schriftelijke toestemming van de makers. De uitgever kan niet aansprakelijk worden gesteld voor fouten in deze publicatie.

© Zilt Media Groep - 2007



Zilt Zoekt Zeilers



Klik hier en vertel al je zeilvrienden over Zilt

