

extra dik
vakantienummer!

Bekijk de
America's Cup:
video logboek

foto: © Ruud Kattenberg

--- Interview: Roy Heiner over de Slag in Valencia --- Rondje Atlantic:
ontdek wereldstekken --- Maarten Voogd over trends in jachtdesign ---
Europa's mooiste zeildag --- Plus: Prachtfoto's, slideshows en filmpjes!





Een zee aan mogelijkheden

Toen we drie maanden geleden de allereerste editie van *Zilt* verstuurden, herkenden we een combinatie van opwinding, blijdschap en onzekerheid. Het was hetzelfde gevoel als de avond voor onze eerste tocht op stromend water. Hetzelfde slikken toen we voor het eerst de duinen achter ons zagen verdwijnen. Dezelfde maagknoop als aan het begin van een oceaanoversteek. Net als bij die gebeurtenissen waren we behoorlijk voorbereid, maar wisten we ook niet goed wat we konden verwachten.

We zijn nu drie maanden onderweg en precies als al die vorige keren, viel het reuze mee. Af en toe waaide het verkeerd en moesten we een extra slag maken. Soms weken we even uit voor een te grote tanker of een onvoorspelbare visser en andere keren bleven we misschien iets te lang in een gezellige haven liggen. En elke dag ging het knutselen door.

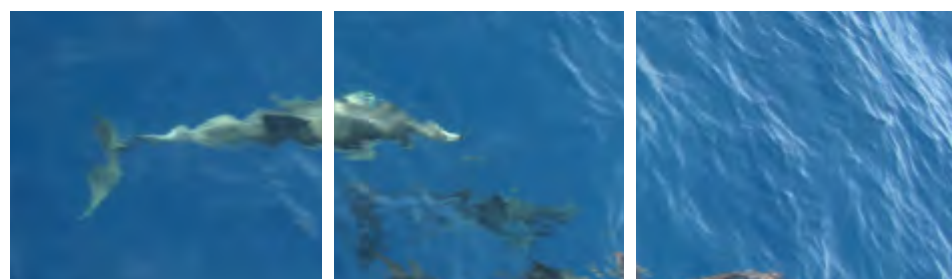
Maar dankzij iedereen die onderweg opstapte, hebben we nooit onze bestemming uit het oog verloren. Met dit nummer bereiken we onze eerste etappeplaats. Om in de beeldspraak te blijven: we zijn het lastige Kanaal uitgezeild en zien de oceaan voor ons liggen; een zee aan mogelijkheden!

Het is het moment om te genieten van de behouden aankomst. Om wat bij te slapen, de rommel op te

Zilt

8/2007





ruimen, eindelijk eens naar dat weigerende lampje te kijken en vooral om met de kaart op tafel weg te dromen bij de gedachte aan prachtige nieuwe bestemmingen.

De komende weken gaat de *Zilt* redactie de eigen boten afstoffen. Liggen we op Vlieland, eten we Oostendse garnalenkroketten of drinken we schuimloze biertjes in de Butt and Oyster. Kortom, we zijn even op vakantie...

Om die reden slaan we een keer over en ligt het volgende nummer van *Zilt* ligt op 2 augustus in jullie elektronische brievenbus. Dan verschijnen we voortaan op donderdag, omdat de meesten van jullie dat graag willen. Het weerbericht ontvang je ook tijdens onze vakantie gewoon elke week. Zeil ze! En o ja, stuur ons mooie zeilfoto's!

de Zilt redactie



Zilt

8/2007






foto: Carlo Borlenghi/Rolex

Waren we de vorige keer bij *Voile Antibes*, dit keer trok fotograaf Carlo Borlenghi naar *Voile Saint Tropez*, ook al zo'n Efteling voor de rijken. Of zijn we alleen maar jaloers? In ieder geval leverde het weer mooie beelden op.



Zilt

DOWNLOAD





- 2 Een zee aan mogelijkheden**
Voor de vakantie kijkt de redactie terug en vooruit.
- 4 Download** - Een wereldplaat voor je bureaublad.
- 8 Postvak In:** - Jullie reageerden.
- 10 Alinghi prolongeert Cup**
Met 5-2 werd het een zinderende America's Cup-finale. Beleef hem opnieuw met het video
- 18 'Gelukkig blijft de Cup in Europa'**
Aldus Roy Heiner over de Slag in Valencia.
Een *Zilt* gesprek.
- 20 Rondje Atlantic**
Bekijk eens de zijstraten van het gebaande pad en ontdek wereldstekken op een rondje Atlantic.
- 30 In de wind**
Nieuws uit de zeilerswereld. Van de Archipelago tot spookvaren in de shippinglane en de WK X-35.
- 36 Europa's mooiste dag**
Allerziltse foto's bij windkracht 8...
- 40 Zilte Spullen**
Nieuws van de zeilmarkt.



44 Zoute Noten

Zilt presenteert watergerelateerde liedjes.

46 Trends in jachtdesign

Ontwerper Maarten Voogd trekt een parallel tussen boot- en auto-ontwerpen.

50 Zilte Zintuigen

En in de lucht, heell hoog, daar stond een regenboog...

52 Aangewaaid

Ankerplek voor jullie eigen zeilnieuws.

54 Zilte Graffiti

De muur van Horta waar zeilers in verf hun 'vlag planten'.

56 Zilte Wereld

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

58 Weer & Wind

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

60 Bemanningslijst

Zilt

8/2007



Postvak In:

Het artikel over het ongeluk met de *Ouzo* en het onderzoek naar de werking van radarreflectors dat we in *Zilt 7* publiceerden heeft voor veel reacties gezorgd. Het overgrote deel refereerde aan AIS, het automatische identificatiesysteem waar de grote scheepvaart verplicht mee is uitgerust. Ook het zelf uitzenden van een AIS signaal werd vaak als mogelijkheid genoemd.

Bijvoorbeeld in de mail van Evert Hulleman die ons vanaf de *Senta* in Goteborg schreef:

Een vraagje naar aanleiding van het artikel over de Ouzo en radarreflectors. Wat is jullie idee over AIS klasse B transponders? Is dit niet een betere methode om je zichtbaarheid voor grote schepen te verbeteren, zodat bijvoorbeeld een ongeluk zoals met de Ouzo had voorkomen kunnen worden?



Zelf een AIS signaal uitzenden is zonder twijfel een goede methode om opgemerkt te worden. In de komende jaren zullen transponders aan boord van jachten een grote vlucht nemen en dat vinden wij een goede ontwikkeling. Toch past daarbij wel een kanttekening. Ook die systemen leveren feitelijk slechts passieve veiligheid, omdat ze nog altijd afhankelijk zijn van de oplettendheid van anderen. Misschien is om die reden een simpele AIS ontvanger dus wel een minstens even grote bijdrage aan je veiligheid. -Redactie.



Alex van Velzen vraagt zich iets anders af:

Ik vraag mij af wat voor invloed mijn kleine jacht radar heeft op het wel of niet opgepikt worden door radar van grote schepen. Met andere woorden; fungeert mijn jacht radar ook als een (actieve) radarreflector?



Inderdaad zendt een elke radar een signaal uit dat in theorie door andere radars kan worden opgepikt. Het probleem is echter dat zowel jouw radarantenne, als die van de boot waardoor je gezien wil worden, continu draait. Jouw signaal wordt alleen opgemerkt als de antennes naar elkaar wijzen. Je begrijpt dat dat nogal van toeval afhankelijk is en zelfs dan maar heel af en toe gebeurt. De actieve radarreflectors gebruiken echter een vaste antenne die zijn signaal permanent in alle richtingen uitzendt. In de praktijk kun je er daarom niet van uit gaan dat je eerder wordt opgemerkt als je je eigen radar aanzet. Helaas is een eigen radar dus geen werkelijk alternatief. - Redactie.

Wordt vervolgd

In een van de komende nummers van *Zilt* zullen we uitgebreid ingaan op de mogelijkheden van zowel actieve als passieve AIS. Als je zelf een van beide systemen gebruikt, zijn we benieuwd naar je ervaringen. Stuur je mail aan: redactie@ziltmagazine.nl



Alinghi prolo

A celebratory scene featuring two large, ornate silver trophies being held up. The trophies are highly reflective and show the surrounding environment. In the background, a person wearing a white racing suit and a red helmet is visible. The sky is bright blue, and there is a heavy shower of colorful confetti (red, yellow, green, and white) falling around the trophies. The overall atmosphere is one of triumph and excitement.

foto: Ivo Rovira/Alinghi



ingeert Cup



America's Cup

Zeven bloedstollende races waren er voor nodig om de America's Cup in Europa te houden. Anders dan in 2003 trof cuphouder Alinghi in Emirates Team New Zealand dit keer een absoluut gelijkwaardige tegenstander. Nooit was het verschil op de finish groter dan 35 seconden. Samen schreven de teams een prachtig hoofdstuk in de 156-jarige historie van de America's Cup. En als het aan Zilt ligt, zijn dat natuurlijk pagina's vol beweging...

Race 1

Vier jaar hebben de Nieuw-Zeelanders op deze dag moeten wachten. Misschien nog wel meer dan de wil om de Cup te winnen, zijn schipper Dean Barker en zijn bemanning gebrand op revanche voor de kansloze nederlaag in de vorige finale.

Voor Alinghi is dit de dag waarop hun splinternieuwe SUI 100 voor het eerst een echte tegenstander heeft. Met 12 knopen wind zijn de condities ideaal. Beide boten gaan vrijwel tegelijk over de startlijn en ook in het eerste



aandewindse rak zijn de verschillen klein. Twee kleine windshifts zorgen ervoor dat Alinghi als eerste de bovenwindse boei bereikt. Onder spinnaker bouwen de Zwitsers hun voorsprong verder uit, en lijkt er inderdaad een duidelijk snelheidsverschil te zijn tussen de boten. In het aandewindse rak weten de Kiwi's veel goed te maken, maar Alinghi geeft het initiatief niet meer uit handen. Met 35 seconden noteren de Zwitsers hun eerste finalepunt. [See Fand-ACM](#)



Video Logboek

Race 2

Op initiatief van de Nieuw-Zeelanders gaat het er in het startgebied fanatiek aan toe. Hoewel ze op de juryboten ogen te kort komen, ontsnappen beide boten toch aan een vroege straf.

Ondanks Barker's agressiviteit bereikt Alinghi weer als eerste de boei.

Onder veel lichtere condities dan een dag eerder, is van een voordewinds snelheidsverschil echter niets meer te merken. Het lukt Alinghi zelfs maar net om bij de benedenboei zijn voorsprong te consolideren. In het volgende rak kiest Barker vol voor de aanval. En niet zonder succes. Geholpen door een windshift kruisen de Kiwi's voor Alinghi en nemen ze bij de boei de leiding over. In het daaropvolgende gijpduel maakt Nieuw-Zeeland geen enkele fout. Met honderd meter voorsprong brengen de Kiwi's de stand op 1-1.



Race 3

De race begint even verrassend als zijn verdere verloop. Voor het eerst tijdens 3 maanden racen in Valencia gaan de boten de directe confrontatie in het startgebied uit de weg. Vreemd genoeg lijkt Nieuw-Zeeland perfect tevreden met de in potentie ongunstiger linkerkant. Al snel blijkt het gelijk van de



Race 1



Race 2



Kiwi's. De shift waar ze op speculeerden komt er ook werkelijk en levert direct groot voordeel op. Een onwaarschijnlijk verschil van bijna anderhalve minuut bij de bovenboei is het resultaat. De voorsprong slinkt echter weer aanzienlijk in het



voordewindse rak. Met Alinghi op hun hielen gaat het bij de boeironding voor de Kiwi's helemaal mis. De voordekker belandt half in het water, en ook het strijken van de spinnaker wordt een zootje. Door de ongebruikelijke fout is Alinghi weer helemaal terug in de race. Na een agressief tacking duel lukt het de Zwitsers zelfs om de leiding over te nemen. Maar Nieuw-Zeeland geeft zich niet zomaar gewonnen. In het voordewindse rak ontstaat een enorm zijdelings verschil, waardoor moeilijk te bepalen is wie in het voordeel is. Pas als de boten in het zicht van de finish weer bij elkaar komen, blijkt Nieuw Zeeland voor te liggen. Een paar bloedstollende



gijpen later gaan ze twee bootlengtes eerder over de finish dan Alinghi. Na afloop zijn vriend en vijand het erover eens dat dit een van de meest spectaculaire races in 156 jaar America's Cup moet zijn geweest. De stand is 2-1 voor Nieuw-Zeeland.

Race 4

De race begint met een lange slag over bakboord, waarbij beide boten precies even snel zijn. Als beste starter weet Alinghi echter de volledige eerste ronde de controle over de race te houden. Bij de benedenwindse gate kiezen de boten elk een andere kant. In het nieuwe tack-duel zijn de Zwitsers opnieuw de sterkste. Hun leidende positie komt voordewind niet meer in gevaar. De stand is weer gelijk: 2-2.

Race 5

Na de vier voorgaande races is wel duidelijk dat geen van de boten een snelheidsvoordeel heeft. De America's Cup zal worden gewonnen door de beste zeilers, de beste tactiek en een klein beetje geluk. Er staat een stevige wind en Nieuw-Zeeland begint veelbelovend. Barker controleert de pre-start volledig en dwingt Alinghi zelfs tussen de toeschouwers-vloot.

In de eerste lange slag - dit keer over stuurboord - wordt Alinghi over de layline gedwongen. Nieuw-Zeeland lijkt de touwtjes in handen te hebben. Al vroeg in het voordewindse rak, neemt de race echter een onverwachte wending. De Kiwi's blazen hun



spinnaker op en slagen er niet in het zeil snel naar beneden te krijgen. Ook het zetten van het nieuwe zeil leidt tot chaos. Alinghi kijkt glimlachend toe en passeert zijn tegenstander moeiteloos. In het restant van de race kunnen de Nieuw-Zeelanders zich onvoldoende herstellen van hun vroege pech



Race 3



Race 4



Race 5



en ook het gemis van een belangrijke spinnaker speelt hen parten. Onbedreigd kan Alinghi weer de leiding nemen in de tussenstand: 3-2.

Race 6

Zal het Alinghi lukken op 'matchpoint' te komen, of trekken de Kiwi's de stand weer gelijk? In het duel voor de start ontsnapt Nieuw-Zeeland ternauwernood aan een penalty. In het aandewindse rak zijn de teams volkomen aan elkaar



gewaagd. De leiding wisselt vijf keer, maar het zijn de Kiwi's die als eerste de boei ronden. Het voordewindse rak brengt daar geen verandering in. Bij de gate besluit Alinghi niet achter Nieuw-Zeeland aan te varen, maar de andere boei te ronden. Die

manoeuvre stelde de Zwitsers in staat om veel terrein terug te winnen en een nieuw tacking-duel aan te gaan. Wat volgt is een klassiek matchrace duel, waarbij Alinghi's tactiek de doorslag geeft. Ondanks aandringen van de Kiwi's komt de Zwitserse overwinning ook in het laatste rak niet meer in gevaar. Met een 4-2 stand en drie matchpoints controleert Alinghi de finale volledig.

Dag 7

In het startgebied gunt Dean Barker zijn Alinghi collega Ed Baird geen seconde rust. Net als in de voorgaande dagen, zijn de teams in het eerste rak weer volkomen aan elkaar gewaagd. Alinghi rondt de boei 7 seconden eerder, maar verspeelt de leiding onder spinnaker. De Nieuw-Zeelanders maken weer grote indruk door de manier waarop ze het



immense zeil, en dit keer in veel wind, gijpen. Alinghi blijft dichtbij, maar op weg naar de 2e bovenboei houdt Nieuw - Zeeland de controle. Aan het eind van het rak gaan de Kiwi's overstag op de layline om over stuurboord naar de boei te zeilen. Alinghi ziet zijn kans echter schoon en forceert een lastige bakboord/stuurboord situatie. Nieuw-Zeeland wordt in een positie gemanoeuvreed, waaruit Barker niet meer kan ontsnappen zonder een penalty op te lopen.

Met een strafondje aan hun broek en nog slechts een rak te gaan, lijken de kansen van de Nieuw-Zeelanders verkeken. Onder spinnaker lijkt Alinghi rechtstreeks naar de Cup te koersen.

Zeshonderd meter voor de finish ontstaat er echter een krankzinnige situatie. De wind draait 180 graden, en valt grotendeels weg. De spi's vallen in en aan boord van de beide ontstaat grote commotie. De Kiwi's zijn het snelst weer onder zeil en koersen in een rechte lijn op de aandewindse finish af. Alinghi ligt geparkeerd en ziet zijn comfortabele voorsprong binnen een halve minuut verdampen. Bovendien is de finish voor de Zwitsers niet eens bezeild.

Met een flinke voorsprong draait Nieuw-Zeeland kort voor de finish zijn rondje. Nadat de straf geïncasseerd is, komt de boot echter niet meer echt op gang, terwijl Alinghi zijn problemen te boven is en op volle snelheid aan komt stormen. Als de boten vrijwel tegelijk over de lijn gaan, durft niemand

te juichen. Pas als op het finishschip de blauwe vlag omhoog gaat, is duidelijk dat het bezit van de America's Cup succesvol is verdedigd.



Race 6



Race 7



'Gelukkig blijft de Cup in Europa...'



foto: Ivo Rovira/Alinghi



Roy Heiner is niet alleen Nederlands beste matchracer, maar ook een van de weinige Nederlandse zeilers die aan het roer van een America's Cupper stond. De afgelopen weken bekeek Roy de finalewedstrijden in Valencia vanaf het water. Zilt vroeg hem naar zijn indrukken...

Over het wedstrijdverloop

"Eerst dacht ik dat Alinghi's verlies in de tweede en derde race bedoeld was om de serie te rekken. Maar nu denk ik daar anders over..."

Over de starts

"De eerste vijf minuten zijn 50 procent van de wedstrijd, maar ook daarna liggen er nog kansen..."

Over de penalty van ETNZ

"Het is mooi om te zien dat de sport tot het uiterste gaat en dat je zulke riskante manoeuvres nodig hebt om te winnen..."

Over het beslissende moment...

"Toen Nieuw-Zeeland die spinnaker scheurde, sloeg iedereen die de Cup in Europa wilde houden een zucht van verlichting..."

Over de rol van de commercie

"Van mij mag het nog wel wat meer zijn. Zeilen is niet meer het spelletje van de rijken..."



foto: Team Heiner

Over een Nederlandse campagne

"Met een Nederlands team de America's Cup winnen, dat blijft mijn grote droom..."



Luister naar het Zilt-gesprek



Rondje Atlantic

Een zeilersdroom in 12 maanden



Het rijk alleen in een verlaten baai op het eiland
Tobago foto © www.jonfarmerphotography.com



- deel 1 - Planning
- ▶ **deel 2 - Plekken**
- deel 3 - Praktijk



Uitspraken als 'de Carieb is overvol', en 'eigenlijk is het tien jaar te laat' doen het goed aan de bar, maar zijn tegelijkertijd niet waar. Natuurlijk, het kost weinig moeite om overvolle jachthavens of ankerplaatsen waar je stootwillen nodig hebt, te vinden. Maar al te vaak is de zo gewenste verlaten baai niet verder weg dan om de hoek. In deze aflevering nemen we je mee naar een paar van die plekken. Een absoluut incompleet overzicht van de zijstraten van het gebaande pad...



Biskaje's springplank



Green Saga op de River Dart, een van de Zuid-Engelse rivieren.
foto: Harm Kaptein



Waarschijnlijk realiseer je je pas bij thuiskomst, dat het begin van het Rondje Atlantic eigenlijk het lastigste was. De tocht naar de monding van Het Kanaal is zelden goed bezeild en dat gegeven wordt vaak ook nog eens opgeluisterd met fenomenen als mist en overvloedige scheepvaart.

Aan het eind van die eerste etappe wacht de Golf van Biskaje. Over wat de beste vertrekhaven is voor de oversteek, verschillen de meningen. Het Zuid-Engelse Falmouth is van oudsher populair. Wie geen zin heeft in jachthavens, vindt er op de rivieren Fal en Helford plekken die zowel heel wat goedkoper als idyllischer zijn.

In plaats van voor een Engelse vertrekhaven, kun je je oversteek van de Golf van Biskaje ook heel goed in Bretagne beginnen. De omgeving van Brest, leent zich uitstekend om het goede weer af te wachten. De Franse stad zelf heeft minder te bieden dan de plaatsjes in zijn omgeving. Heel populair zijn het kleine jachthaventje en de ankerplaats van het pittoreske Camaret. Dat minder zeilers kiezen voor een van de talrijke Zuid-Bretons haventjes, is eigenlijk jammer. Het gebied is prachtig, maar ligt buiten het bereik van een gewone vakantie.

De keuze voor Frankrijk is er ook een voor lagere ligplaatstarieven, prima gesorteerde winkels en heel veel beter eten dan in Engeland. Aspecten die je meer zult waarderen, naarmate je langer moet wachten op het ideale oversteekweer.

Sommigen kiezen voor Engeland of Bretagne vanuit nautische overwegingen. De Engelandvaarders overwegen dat ze bij slecht weer meer ruimte hebben tot de lage 'Franse' wal, terwijl de Bretagne-aanhangers in dat geval de 100 mijl kortere tocht belangrijk vinden. In werkelijkheid zijn beide argumenten wat achterhaald.

Voor een probleemloze oversteek van Biskaje is een goed driedaags weerbericht nodig en die zijn tegenwoordig zo trouwbaar dat je eigenlijk niet voor verrassingen komt te staan.



De rechtstreekse route van de Canarische Eilanden naar het Caraïbisch gebied is meestal niet de snelste. De kunst is om ergens in het zuiden de stabiele noordoostpassaat te vinden. Daardoor wordt de Kaap Verdische archipel in de praktijk op veel kortere afstand gepasseerd dan je met de kaart in de hand zou verwachten.

‘Afrika voor beginners’, zo noemde een dagblad onlangs de eilandengroep in een artikel over het voorzichtige ontluikende toerisme. En dat is precies wat je er vindt. De tien Kaap Verdische eilanden verschillen erg. Van het vlakke, nauwelijkse begroeide Sal in het oosten, tot de weelderige bergen van Sao Antao in het westen.

Zeker als je je periode op de Canarische Eilanden beperkte tot de grote toeristische eilanden, betekenen de Kaap Verden in eerste instantie een regelrechte cultuurschok. Na een kleine week varen lijkt plotseling niets meer op het Europese leven. Goed beschermde ankerplaatsen zijn echter moeiteloos te vinden en de bevolking is over het algemeen vriendelijk en gastvrij. Het meest populair onder zeilers is de baai van Mindelo op het hoofdeiland Sao Vicente. Basislevensbehoeften en schoon water zijn, soms na wat zoeken, op elk eiland voorhanden. Verwacht echter geen rijk gesorteerde supermarkten om de voorraden voor de Grote Oversteek nog eens aan te vullen. Het oplossen van problemen met je boot of uitrusting blijkt vaak verrassend simpel. Tenminste, als je niet hecht aan originele onderdelen. Voor een Afrikaan is improviseren onlosmakelijk verbonden met zijn leven.

Verhalen over criminaliteit duiken geregeld op. Veel daarvan zijn te vaak doorverteld en zijn een eigen leven gaan leiden. Maar natuurlijk brengt de welvaart van de zeilers een enkele arme Kaap Verdiaan ook wel eens op verkeerde gedachten. Wie daar een reden in ziet, om al die andere andere eilanders en hun prachtige archipel links te laten liggen, onthoudt zichzelf veel moois op een van de laatste onontdekte plekken in het ‘Rondje’.



Afrika voor beginners



Twee werelden ontmoeten elkaar op Sal, een van de Kaap Verdische eilanden foto: © Laurent Djembali



Maagdelijk ankeren



Arpeggio liet het anker vallen bij The Baths op de Britse
Maagdeneilanden foto: © Roland Engelbracht



Als de onvermijdelijkheid van de terugweg zich ergens in april aankondigt, lijkt voor veel zeilers een eind aan hun creativiteit en ontdekkingsdrang gekomen. Vooral de ligplaatsen op het Frans/Nederlandse Sint Maarten raken dan snel gevuld. Dat rommelige eiland ontleent zijn populariteit aan weinig anders dan voordelige chartervluchten, goedgevulde winkels en handige werkplaatsen.

Voor wie daar geen behoefte aan heeft, ligt ook hier de echte Carieb weer om de hoek. Na slechts een paar uur zeilen over turquoise water, kun je je anker al laten vallen voor een van de stranden van het, zeker in vergelijking met Sint Maarten, nauwelijks ontdekte eiland Anguilla.

Op een etmaal varen naar het noordwesten liggen de Britse Maagdeneilanden. Een archipel die uitgevonden lijkt voor ontspannen toerzeilen. Vreemd genoeg lijkt dat vooral doorgedrongen tot de grote charterbedrijven en veel minder door de individuele vertrekkers.


Een ring van kleinere eilanden biedt bescherming tegen de oceaandeining en levert altijd wel een volgende schitterende ankerplaats op, op niet meer dan een paar uur zeilen.

Als uitvalsbasis voor de Atlantische terugweg, zijn de Britse Maagdeneilanden even geschikt als elk van de eilanden in de noordoostelijke Carieb.

Wie avontuurlijker aangelegd is, en niet overal te lang blijft plakken, liggen ook de Dominicaanse Republiek en Cuba binnen bereik van een gewoon Rondje. Wie daar zijn reis naar Bermuda of de Azoren begint, kan ook nog een stop op de Bahama's inplannen.



Café Sport voorbij



Als je op weg bent naar de Azoren, zijn de eilanden vooral een logische onderbreking van ruim 2000 mijl lange reis. Wie een paar weken later er weer vertrekt, weet wel beter. Nog niet ontdekt door het toerisme, een buitengewoon vriendelijke bevolking, betaalbare Europrijzen en een heerlijk klimaat; de pleisterplaats halverwege de oceaan verborg misschien wel de grootste verrassing van het hele rondje tot het laatst. Voor veel zeilers zijn de Azoren synoniem met Horta op





het eiland Faial. Een veel minder grote groep lukt het om weerstand te bieden aan een comfortabele marina met het legendarische Café Sport op loopafstand. Maar de beloning die op elk van de negen eilanden op hen wacht is groot.

De foto laat het haventje van Lajes op Flores zien. (foto: ©Steinar Hem a/b Noravind)

Het meest westelijke eiland van de Azoren verkort het eerste deel van de thuisreis met zo'n 100 mijl.



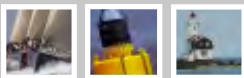


foto: Thierry Martinez



Raggen tussen rotsen

Parijs-Dakar, maar dan langs de Zweedse kust, op open cats. Zo zou je de Archipelago Raid kunnen omschrijven. Op maandag 30 juli start de zevende editie nabij het Zweedse Stockholm. 29 Topteams uit 11 landen zeilen deze *endurance*. Onder wie onze landgenoten Mischa Heemskerk en Bastiaan Tentij. Vijf dagen en nachten raggen de teams tussen de rotsen in het labrynt van de duizenden eilandjes. Onderweg moeten de zeilers bijna 30 controleposten aandoen op stranden, pontons, boten en vuurtorens.



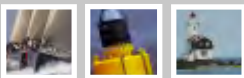
Spookvaren = flink dokken

Op 13 mei zeilde de VO70 *Mean Machine* van Portsmouth naar Scheveningen. Aan boord waren 9 bemanningsleden, onder leiding van schipper Dirk de Ridder. Het plan was om, voor de wind zeilend, net buiten het gebied van het verkeersscheidingsstelsel te blijven. Door een windverandering en een gijp kwam de *Mean Machine* echter in de zuidwestelijke baan van de shippinglane terecht, varend in tegengestelde richting dan de bedoeling is. De actie bleef niet onopgemerkt: Dover Coastguard nam contact op met de spookvaarder, die direct koers wijzigde en daarna het scheidingsstelsel op de juiste manier recht overstak.

Daarmee was de zaak echter niet afgedaan. Deze week kreeg De Ridder van een Engelse rechter een boete opgelegd van ruim 10.000 euro. Het feit dat de *Mean Machine* volbemand was en de gevolgen van hun gezeilde koers geheel te voorzien zijn geweest, wogen mee bij het vaststellen van de boete. De

komende vakantieweken zullen honderden Nederlandse zeilers het verkeersscheidingsstelsel in Het Kanaal oversteken op weg naar de populaire Engelse zuidkust. Niet opletten bij het oversteken is niet alleen gevaarlijk, maar kan de vakantie veel duurder maken dan gepland.





ONK Zeezeilen nu onder ORC Club

Het Open Nederlands Kampioenschap Zeezeilen wordt van 28 tot en met 30 september in IJmuiden verzeild. Niet meer onder IMS, maar onder ORC Club.



Dat betekent dat het aantal inschrijvingen bijna verdubbeld is. Naast de ORC houden ook de Pion-klasse en de sterk groeiende X-35 het Nederlands Kampioenschap. Schepen in de handicapklassen kunnen met een dubbele meetbrief inschrijven (ORC/IRC), of exclusief onder ORC of IRC. Het IRC vaart een Noordzee Clubkampioenschap, mits er per klasse minimaal vijf IRC deelnemers uitkomen.

De handicapklassen starten per klasse samen in één vloot, dus IRC en ORC gezamenlijk, wat zorgt voor grote velden. Het officiële Nederlands Kampioenschap wordt gescoord in ORC Club triple-number. De handicapklassen en de Pion varen twee dagen korte baanwedstrijden en één dag een middellange baan. De X-35 klasse vaart drie dagen korte baanwedstrijden. Kijk ook op www.nkzeezeilen.nl



Provincie steunt jachthaven Westerdokseiland

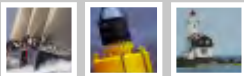
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland willen een bedrag van € 1.975.500 uittrekken voor de aanleg van een jachthaven en andere recreatieve voorzieningen op het Amsterdamse Westerdokseiland, aan de westkant van het Centraal Station.

Behalve een jachthaven komt er ook een hotel. De huidige post van de Waterpolitie op deze locatie wordt gesloopt. Het geld van de provincie is afkomstig uit het subsidieprogramma 'Water als Economische Drager'. De provincie wil het watertoerisme bevorderen.

Amsterdam telt op dit moment 55 jachthavens met in totaal 4300 ligplaatsen. Uit onderzoek dat in de zomer van 2006 is uitgevoerd, blijkt dat driekwart van de waterrecreanten die Amsterdam willen bezoeken regelmatig te maken krijgt met een volle haven en Amsterdam daardoor voorbij moet varen. In oktober beslist de provincie of de subsidie definitief wordt toegekend.

Volgens de plannen gaat de jachthaven naast het Centraal Station er uitzien als op deze computertekening. Over de plek van het Zilt Magazine hoofdkantoor wordt nog onderhandeld. (Bron. Gemeente Amsterdam)





ISAF WK: veel op het spel

Tot 13 juli zijn in het Portugese Cascais de WK's voor olympische klassen, georganiseerd door de wereldzeilbond ISAF. Deze ISAF WK's zijn elke vier jaar in het pre-olympische jaar en alle elf olympische klassen zeilen hun wereldkampioenschap gelijktijdig. Maar liefst 52 Nederlandse zeilers zijn uitgezonden. Er staat veel op het spel. Naast de titel en medailles ook kwalificaties en limieten. Wie eindigt bij de eerste acht deelnemers, kwalificeert zich automatisch voor het Pre-Olympische testevenement in augustus in Qindao. Aan die Pre-Olympics mag maar één team per land meedoen. Zeilers die een medaille winnen op dit ISAF WK en in Qindao bij de eerste zes eindigen, krijgen een beschermde status op weg naar de spelen van 2008. Bij vormbehoud zijn ze zeker van olympische deelname. Uiteraard kan een zeiler of ploeg ook een volle nominatie varen door een plaats bij de eerste vier landen en zeven deelnemers te scoren. Zie ook www.cascaisworlds2007.com



foto: © Laurens van Zijp





Wieringa wint WK X-35

De ploeg van Cees Wieringa heeft eind juni in Kiel het wereldkampioenschap X-35 gewonnen. Het WK was onderdeel van de 125e editie van de Kieler Woche. Er deden 35 team uit acht landen mee aan het X-WK.


Het was een fel bevochten overwinning voor Wieringa, die onder meer John den Engelsman als tacticus aan boord had. In de negende en laatste race hadden Wieringa's *BSX* en de *Cool Runnings* van Mark Richmond, met tacticus Jochem Visser, een gelijk aantal punten.

Beide teams vchten voor elke meter, maar een kleine windshift pakte in het voordeel uit van Wieringa, die zeer verdiend de eerste officiële X-35 wereldtitel pakte.

Derde werd de Estlander Mati Sepp. Het team van Nic Bol, vorig jaar winnaar van de Gold Cup, eindigde als vierde.



Europa's alle



27 juni 2007, noordwest 8-9 voor de Engelse Kust. 'Aan land werd het bar weer genoemd', schrijft Europa bemanningslid Kiek van den Biesen. 'Maar aan boord noemden we het de allermooiste dag van onze tocht van de Azoren naar Amsterdam.'

foto: © Kiek van den Biesen



rmooiste dag



AND NOW THE SHIPPING FORECAST ISSUED BY THE MET
OFFICE ON BEHALF OF THE MARITIME AND COASTGUARD
AGENCY AT 0505 ON WEDNESDAY 27 JUNE 2007 ...
THERE ARE WARNINGS OF GALES IN HUMBER THAMES
DOVER WIGHT PORTLAND PLYMOUTH AND BISCAY ...



foto: © Kiek van den Biesen







Pure zeiler

De Amerikaanse ontwerpers van J-boats kijken eerst wat de beste vorm is voor een goed zeilende boot en ontwerpen pas daarna een interieur dat daarin past. Al decennia lang leidt dit tot snelle en prettig zeilende boten, altijd met een lage en relatief smalle romp. Wie een ruime boot zoekt, koos dus geen 'J'. Met de nieuwe J-122 bewijst Alan Johnstone echter dat goede zeileigenschappen wel degelijk prima samen kunnen gaan met een prettig 'cruising' interieur. De nieuwste boot is breder en hoger dan zijn voorganger en heeft een forser tuigplan. Met 6800 kilo is het schip relatief licht voor een 40-voeter en zoals bij alle J's zorgt een diepe loden kiel voor een laag zwaartepunt. Misschien heeft het te maken met het steeds Europees worden van het merk. Alle modellen worden nu in de nieuwe fabriek in het Franse Les Sables d'Olonne gebouwd.

Nu de eerste 122's in Nederland zijn aangekomen moet het IRC veld zich waarschijnlijk gaan opmaken voor geduchte concurrentie.

Prijsvechters zijn ze bij J-boats nooit geweest. De J-122 kost in de 'cruising'-versie 269.500 euro, exclusief zeilen. De 'clubracing'- en 'racing'-versies zijn door de koolstof mast nog prijziger. www.jboats.nl



Beter starten

Veel horlogemakers produceren een uurwerk voor zeilers, maar vaak gaat gelikte vormgeving ten koste van de functionaliteit. Optimum Time kiest voor een product dat vooral goed werkt. De makers begrijpen waar een zeilershorloge voor wordt gebruikt. Het nieuwste model is de OS698. Het horloge heeft zowel een analoge als een digitale uitlezing. De cijfers van de digitale display zijn door het forse formaat erg goed leesbaar.



De schokbestendige OS 698 met RVS behuizing is waterdicht tot 50 meter. Het voorziet in de meest voorkomende starttijd meetfuncties. De ISAF timing 5-4-1-0 is vooraf ingesteld, maar deze kan ook worden veranderd in een afteltijd naar eigen keuze. Praktisch en mooi gaat bij de OS 698 prima samen. De adviesprijs is 165 euro. www.on-deck.nl

Gratis kaart update

Heb je tussen 1 januari en 30 juni 2007 de Nederlandse zeekaart van Navionics gekocht, dan kun je deze gratis laten updaten voor de net verschenen versie van deze kaart. De update kan niet via internet worden gedownload, je moet er voor terug naar de dealer. Met aankoopbon en voor 31 juli, daarna is deze actie niet meer geldig.





Beursplein 5 - Zo, nu eerst een...

Botenbouwers zijn vaak meer met bouwen bezig dan met de zakelijke kant van hun bedrijf. De marges zijn meestal laag en kleine werven houden niet altijd het hoofd boven water. De grote werven boeren doorgaans goed. Deze week werd bekend dat investeringsmaatschappij Bain Capital de Bavaria aandelen heeft overgenomen voor een recordbedrag van 1,3 miljard euro. De in 1978 door Winfried Hermann opgerichte werf produceert nu jaarlijks 3500 boten met een jaarmzet van 271 miljoen euro.



We zijn op de *Zilt* redactie geen financiële breinen en krijgen het rekenmodel van Brain Capital dan ook niet rond. Hoe die 1,3 miljard terugverdiend gaat worden met het bouwen van zulke

scherp geprijsde boten is ons dus een raadsel.

In Frankrijk doen de boten-bouwers het ook bijzonder goed. Groupe Bénéteau maakte de cijfers voor het derde kwartaal voor 2006-2007 bekend: 373 miljoen euro, een groei van maar liefst 28%. Onderdeel van deze groep zijn naast Bénéteau ook Jeanneau, CNB-Lagoon, Wauquiez en een grote camperbouwer. Op jaarbasis verwacht deze succesvolle cluster uit te komen op een omzet van 985 miljoen euro, een stijging van 20% ten opzichte van het voorgaande jaar. Op naar de 1 miljard.

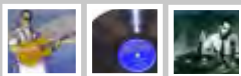


Zeekaarten handig bijwerken

Een populair klusje is het nooit geweest. Het bijwerken van een stapel zeekaarten tijdens de toch al drukke weken voor je vakantie. Tientallen uitgaven van de Berichten aan Zeevarenden (BaZ) moesten worden doorgeworsteld om met een goed gevoel de pieren van IJmuiden uit te kunnen varen. Gelukkig maakt de Hydrografische Dienst het ons steeds eenvoudiger. Nadat de complete BaZ's al langer elektronisch waren op te halen, kun je de wijzigingen nu ook per kaart op vragen.

Het systeem kan nauwelijks gebruiksvriendelijker, het ingeven van het kaartnummer en de periode volstaat om een relevante selectie aangeboden te krijgen. Dat scheelt uren zoeken en bladeren. Met het intekenen van de wijzigingen ben je nog steeds wel een avond zoet maar dat is nu eenmaal deel van de vakantievoorpret. De service is gratis en vind je op: www.hydro.nl





Southern Cross

De zee inspireert! Dichters, schrijvers en ook muzikanten.

Laurens van Zijp speurt naar wind-en-water gerelateerde liedjes.

Deze aflevering: Southern Cross

Door: Crosby, Stills, Nash

CD: Daylight Again, Atlantic, 1982

Wat hebben een uitgefladderde Byrd (David Crosby), een zwalkende folkrocker (Stephen Stills) en een geëmigreerde Hollie (Graham Nash) met de zee? Niets, zo lijkt het. We associëren de voormalige supergroep met sex, drugs & Woodstock en - toegegeven - wonderschone meerstemmige vertolkingen. Ja, je zou kunnen zeggen dat Crosby zijn best doet er als een walrus uit te zien. Maar pas op, daarmee doen we snorremans tekort, hij blijkt een zeilliefhebber met een klassieke schoener. Op de hoes van hun album *Redux* (1977) zien we de mannen aan boord van de tweemaster.

De zee vormt dus wel degelijk een inspiratiebron voor het trio. Eind jaren zestig schreef Crosby al het nummer *Wooden Boats* en met kameraad Nash nam hij in 1975 het album *Wind on the Water* op. De oceaan vervult de hoofdrol in het nummer *Southern Cross* van de langspeler *Daylight* uit '82.

*Goin' to Southern islands
Sailing a reach - Before a followin' sea
She was makin' for the trades - On the outside
And the downhill run to Papeete
Off the wind on this heading - Lie the Marquesas*





We kunnen het ons levendig voorstellen, op een voordewindse koers naar Papeete, in het lome ritme van de Pacific met het Zuiderkruis aan de nachtelijke hemel als baken. Heel herkenbaar voor wie het heeft meegemaakt. En voor wie dat niet heeft, een droomtocht. Natuurlijk komt een verloren liefde boven water tijdens een eenzame nachtwacht:

*We got eighty feet of the waterline
Nicely making way
In a noisy bar in Avalon I tried to call you
But on a midnight watch I realized
Why twice you ran away*

Southern Cross is een nummer vol Mijmering & Metafoor.

*When you see the Southern Cross for the first time
You understand now why you came this way
'Cause the truth you might be runnin' from is so small.
But it's as big as the promise -
The promise of a comin' day
So I'm sailing for tomorrow*

De hoogtijdagen van CSN waren begin jaren tachtig allang voorbij. *Daylight Again* kan niet gerekend worden tot de toppers in hun repertoire. Maar *Southern Cross* is ontegenzeggelijk zo zilt als de zee zout is. Nog een aardig detail: in het achtergrondkoor horen we Art Garfunkel en Eagle Timothy B. Schmit.



Trends in jachtd

Ontwerper Maarten Voogd kijkt vooruit

De 'Audi-look', noemt Maarten Voogd de optelsom van strakke vormgeving, moderne materialen en computerontwerptechnieken. Volgens de jachtontwerper vinden ontwikkelingen die in de autoindustrie begonnen, steeds vaker hun weg naar de jachtbouw. Voogd presenteerde zijn denkbeelden tijdens een persbijeenkomst voor de komende Hiswa te Water en Zilt was erbij.

Ramen en luiken

Volgens Maarten Voogd wordt de eenvormigheid van jachten bepaald door simpele dingen als de standaard uitvoering van ramen en luiken. Grote merken als Lewmar, Goiot en Gebo zijn populair bij bouwers, maar ontnemen ontwerpers ook de kans om onderscheidend te zijn. Omdat ramen en luiken een belangrijk 'styling' element zijn, vindt Voogd het dan ook niet verwonderlijk dat boten veel op elkaar lijken. "En dat is helemaal niet meer nodig," legt hij uit. "In de autoindustrie worden ramen gelijkmd. Dat geeft je veel meer vrijheid en een heel strakke buitenkant."



De door Simonis/Voogd ontworpen Delhler 44.

esign

Met de door hem getekende Dehler 34 en 44 lijkt Maarten Voogd inderdaad zijn stelling te bewijzen. Beide boten hebben heel opvallende raampartijen en ook de flushdeck luiken zijn fraai geïntegreerd in de opbouw. De strakke belijning die daardoor ontstaat geeft nieuwe Dehlers meer dan voorheen een eigen gezicht.

Licht en ruimte

Moderne interieurs lijken in weinig meer op de teak 'grotten' waar we jarenlang in hebben vertoefd. Volgens de ontwerper gebeurt er op interieurgebied de laatste twee jaar meer dan in de twintig daarvoor. Hij noemt Hanse Yachts als een voortrekker op dat gebied. Met hun onorthodoxe benadering heeft de Duitse werf enorm veel publiciteit



Het opvallende interieur van de Hanse 470e

weten te vergaren en verwierf het merk een vooruitstrevend imago. Alle nieuwe Hanse's zijn licht en ruim van binnen, met strakke lijnen en teak- of mahoniehout zijn in de ban gedaan. De traditionele kajuitbank in U- of L-vorm met donkerblauwe bekleding kom je in de boten van die werf niet meer tegen. In plaats daarvan lijken de banken eerder uit een hippe loungeclub te komen. De verkoopcijfers van Hanse bewijzen

dat het concept ook bij kopers aanslaat. Maarten Voogd ziet echter ook een keerzijde: "De vraag is of dit altijd even efficiënte interieurs oplevert. In minder plezierige zeilcondities zijn de eigenschappen van dit soort moderne lay-outs twijfelachtig." Volgens Voogd is de trend echter gezet: styling wordt belangrijker, en: **"Af en toe mag dat best iets ten koste gaan van de efficiëntie..."**

Sneller toeren

"De toerzeilers van de toekomst zijn niet meer tevreden met een gangetje van vijf knopen," is een andere opvatting van Maarten Voogd. Volgens hem wordt snelheid steeds meer gezien als een comfortfactor. "De grote werven spelen daar nu beter op in en er is nog veel meer mogelijk." Moderne productietechnieken als de vacuüminjectie-methode resulteren in lichtere en toch sterke rompen.

Ook wordt in het ontwerpproces steeds vaker gewerkt met software uit de vliegtuigbouw en autowereld. Die 3D CAD programma's, gecombineerd met nieuwe computergestuurde freestechieken, maken het mogelijk om snel en accuraat nieuwe modellen te ontwikkelen. Betere en sneller zeilende boten zijn het resultaat.

Tuigage

Maarten Voogd verwacht een doorbraak bij het toepassing van koolstof masten en beperkt die ontwikkeling niet tot wedstrijdboten. Gewichtsbesparing in de tuigage wordt ook voor moderne toerjachten steeds belangrijker. **"Elke kilo besparing in de mast scheelt 10 kilo ballast in de kiel."**

Een koolstof mast geeft een gewichtsbesparing tussen de 25 en 40 procent ten opzichte van een aluminium mast.

Het toepassen van kunststof PBO verstaging geeft nog meer voordeel: dit materiaal is tot 70% lichter dan een traditionele verstaging van staaldraad. Die nieuwe materialen zullen efficiënter worden geproduceerd, wat tot prijsverlagingen leidt. Het zal niet lang meer duren of deze opties staan op de prijslijst van nieuwste Bavaria's, Jeanneau's en Beneteau's.



Maarten Voogd's interieur van de Dehler 44

Kiel

Volgens de ontwerper uit Enkhuizen is het toepassen van bewegende kielen in de seriebouw nog wat verder weg. Het probleem zit volgens hem nog in de betrouwbaarheid. Zodra die verbetert zal ook die ontwikkeling naar verwachting voor de moderne toerzeiler beschikbaar komen.

Levenscyclus

Samenvattend signaleert Maarten Voogd een beweging die af wil rekenen met het oubollige karakter van de jachtbouw. "Moderne zeilers varen graag op een vlot zeilende boot. Maar belangrijker is dat het accent meer op trendy styling komt te liggen. De 'Audi- en Wally-look' zal steeds meer zijn weg vinden naar seriegebouwde toerjachten. Hoewel die boten van hoge kwaliteit zijn, zullen ze toch een kortere levensverwachting hebben." Daarbij trekt Voogd weer een parallel met de autoindustrie. **Door het trendy design zal een model volgens hem sneller aan vervanging toe zijn** en kunnen werven die daar op inspringen goede zaken verwachten...

De stelling dat de minder bedeelde *Zilt*-lezer daardoor een aantrekkelijker tweedehands markt wacht, komt geheel voor onze eigen rekening.





Hoe ruikt de zee? Hoe voelt een storm? Hoe klinkt een windstilte? Zelfs in onze multimediale wereld zijn er nog talloze schijnbaar onmogelijk te beantwoorden vragen. Maar dat weerhoudt ons er niet van naar antwoorden op zoek te gaan. Zintuigen in twee dimensies...



Zilte Zintuigen

Ook aan de Bretonse zuidkust laat de zomer zich van zijn wisselvallige kant zien. 'Rotweer' noemen sommige landrotten dat. Gelukkige weten wij, zeilers wel beter...

Foto: ©Ruud Kattenberg





Beachcat

Martine en Coos Keijser verkochten direct na thuiskomst van hun rondje Atlantic, nu vijf jaar geleden, hun kits *Candide*. Met een jong gezin lag de focus weer even op werk. Maar zoals bij veel thuiscomers kroop het zeilersbloed weer omhoog. Martine stuurde ons een foto van de nieuwe aanwinst: een *Outremer 45*, gekocht in Zuid-Frankrijk en wel heel iets anders dan de 40-voet monohull waar ze hun eerder reis mee maakten. Martine: "Vorig jaar zeilde we de boot naar de Algarve, waar we hem voor de winter achter lieten in het prachtige Tavira. Nu zijn we onderweg van Portugal naar het oerhollandse Andijk. De foto is gemaakt tijdens een korte pitstop op Espalmador (Formentera); één van de redenen dat wij voor deze catamaran gekozen hebben. Je kunt hem op het strand 'beachen'. Monohullers die de catamaran straks op het Wad zien varen zijn gewaarschuwd: houd een oogje op je dieptemeter als je achter deze *Outremer 45* vaart.



Zoet-zout

We gaan nog even terug naar het Rondje Noord-Holland. Tussen het sturen, koersen, navigeren, trimmen en koffie slurpen door, maakte het team Funny Racing van Allard Schoneveld aan de lopende band foto's vanaf boord. Zo ontstond een fraaie beeldkroniek.

De totale impressie is te vinden op www.funnyracing.vanschoneveld.com en in deze *Zilt* zie je een selectie van een rondje zoet-zout-dag-nacht.

O ja, voor de statistieken: de X-362 eindigde als 16e in zijn klasse van de 75, overall 50e van de 234 en qua gezeilde tijd 22e. Maar dat zijn details. Het zeilplezier, daar gaat het om.



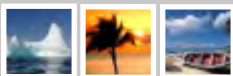
Zilte Graffiti



Foto: © Ruud Kattenberg







Bijna thuis

De zeilers die elkaar deze winter leerden kennen in het Caraïbisch gebied, schilderden afgelopen weken hun bootnaam op de kademuur van Horta, de populairste havenplaats op de Azoren. Op de meeste recente Zilte Wereldkaart (dubbelklik op de gele punaise om deze te openen) staan de posities van *Wateraap*, *Vagabond*, *Klef* en



Gekko bij elkaar op deze belangrijke Atlantische tussenstop. Ongetwijfeld liggen er nog meer Nederlandse zeilers daar in de haven, maar we merken dat veel websites minder enthousiast worden bijgewerkt naarmate de thuiskomst van de zeilers dichterbij komt. Sommige sites haperen na de aankomst in de Carieb, of worden nooit meer bijgewerkt nadat de eerste palmboom is bereikt.

De bemanning van de *Diederik* houdt het thuisfront nog wel goed op de hoogte. Zij hadden inmiddels ook graag tussen de Azoren-zeilers aan de kade gelegen, maar de tussenstop in Bermuda is onbedoeld fors uitgelopen. Depressie na depressie trekt over de eilandengroep heen. Al weken luisteren ze elke dag naar weergoeroe Herb, maar een 'window' voor het vervolg van hun reis dient zich nog niet aan. Dat is pech, want als ze straks aankomen op de Azoren zal een groot deel van de vloot alweer op weg zijn voor de laatste etappe, terug naar de winderige Hollandse kust. We wensen de *Diederik* goed weer toe op de eenzame Atlantische oversteek.



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 jaloersmakende 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 7 en zondag 8 juni



Eindelijk prima zeilweer.

We hebben er lang op moeten wachten, maar aan alle narigheid komt een (tijdelijk) eind. De bakken water van de afgelopen dagen maken plaats voor droog en zonnig weer. Op de +60 kaart voor zaterdagmiddag ligt boven onze omgeving eindelijk eens geen front. De meeste wind is boven het noorden van ons land, en de Duitse bocht terug te vinden. Er zal zo'n 20-25 knopen, mogelijk tijdelijk 30 knopen, staan uit het zuidwesten. De Hollandse, Zeeuwse en Belgische kust krijgen er 15 tot 20. Daarbij is het droog en doet de zon goed haar best. Op zondag krijgt de zon zelfs nog iets meer kans. De meeste wind zit dan in het noorden, met wederom zo'n 20-25 knopen, alleen dan uit het westen. De rest van het land heeft met 5-10 knopen duidelijk minder wind. In de middag kan zeewind voor zo'n 15 knopen zorgen. Een weekend met prima zeilweer dus, maar helaas slaat begin volgende week de wisselvalligheid al weer toe.

Het Zilt weerbericht wordt verzorgd door NIMOS Meteotraining
www.nimosmeteo.nl





Bemannig

De bemanning van Zilt Magazine bestaat uit:

Ruud Kattenberg, Sjors van der Woerd, Laurens van Zijp, Michiel Scholtes, Henk Huizinga, Jimmy Lengkeek, Pieter Nijdeken en vele opstappers.

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**

Zilt Zoekt Zeilers

Abonneer je nu
en ontvang gratis:
-elke week het
zeilersweerbericht
-elke veertien dagen
Zilt Magazine

Surf naar www.ziltmagazine.nl
en vul je e-mailadres in

Of klik hier om Zilt naar
een zeilvriend te sturen

