

# Zilt

MAGAZINE  
VOOR  
ZEILERS

63/64

7 juli 2011

foto: © Ian Roman/Audi Med Cup

extra  
DIK  
zomer  
nummer

In flottielje naar de Azoren - Handig: app's met vakantieweer -  
Regenboog Vijfdaagse - Door de ogen van: de Keus 22 - Analyse van  
een onweersbui - Bruine Bank Race - Dutch Youth - Greenfish



# **GEEN 'AFTREK NIEUW VOOR OUD'**

**Schade? Dan zit u niet te wachten op de 'aftrek nieuw voor oud' die veel scheepsverzekeraars toepassen. Hierbij krijgt u minder uitgekeerd dan de werkelijke aanschafwaarde van benodigde nieuwe onderdelen.**

DOV past geen 'aftrek nieuw voor oud' toe. Ook niet voor zeilen en tuigage. Nieuwe onderdelen voor uw schip worden gewoon vergoed. En dat is wel zo duidelijk.

**Lees over deze – en andere – voordelen van DOV op [www.dov-verzekeringen.nl](http://www.dov-verzekeringen.nl).**



## **Duidelijk DOV**

**[www.dov-verzekeringen.nl](http://www.dov-verzekeringen.nl) • Telefoon: 050 - 318 02 48**

# DEKKER WATERSPORT

## SEAGO RORC REDDINGVLOTEN



**AKTIEPRIJS!**

## PLASTIMO REDDINGVLOTEN CRUISER SERIE



**AKTIEPRIJS!**

Nu bij aanschaf van een Plastimo reddingvlot nu gratis Pains Wessex coastal noodsignalen pakket **GRATIS** t.w.v. 99,00



# VEILIGHEID EERST!

## PAINS WESSEX NOODSIGNALEN



**AKTIEPRIJS!**

## COASTAL NOOD- SIGNALEN PAKKET



**AKTIEPRIJS!**

## OFFSHORE NOOD- SIGNALEN PAKKET



**AKTIEPRIJS!**

## RAYMARINE A50 5" KAARTPLOTTER



**AKTIEPRIJS!**

## NASA CLIPPER AIS MET DISPLAY



**AKTIEPRIJS!**

## CASUAL KLEDING TEGEN SCHERPE PRIJZEN!

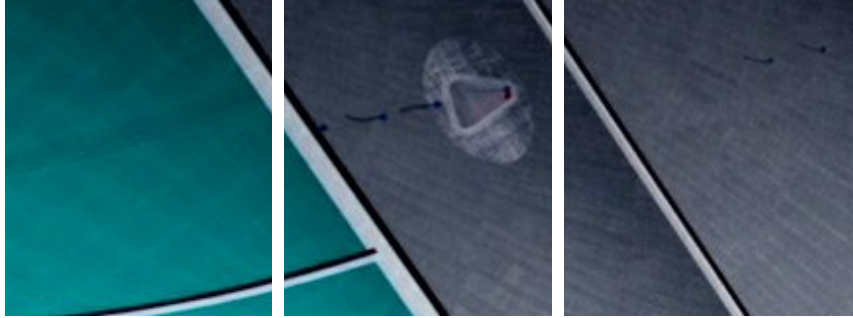


**AKTIEPRIJS!**

Ga voor meer aanbiedingen en ons volledige assortiment naar:

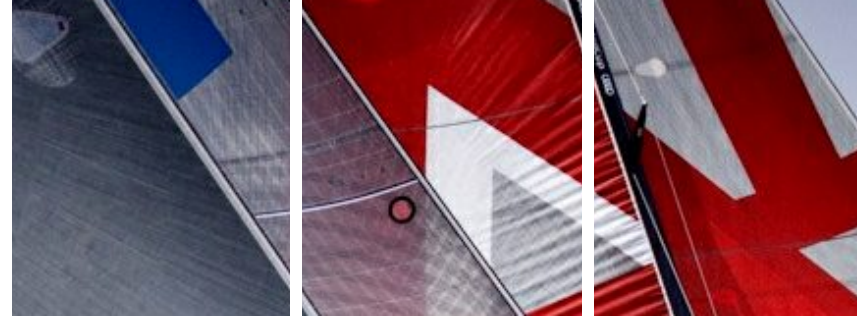
[www.dekkerwatersport.nl](http://www.dekkerwatersport.nl)

# in deze Zilt...



- 6**     **Bureaublad** - Downloadfoto voor je scherm.
- 8**     **Reflectie** - Bespiegeling van de Zilt-bemanning.
- 10**    **Slag om de Plassen** - De Regenboog Vijfdaagse.
- 20**    **Knokken en Knallen** - Rondje Texel.
- 22**    **Door de ogen van** - De Keus 22 belicht...
- 30**    **Racen rond Wight**
- 32**    **De Azoren Rally** - Samen grenzen verleggen.
- 44**    **Solotoer** - In een keer door...
- 48**    **In de wind** - Berichten uit de zeilwereld.
- 54**    **North Sea Regatta** - Een foto-impressie.
- 58**    **Naar de kloten** - Een worstelwedstrijd...





- 68** **Weer goud** - Op het olympische water.
- 70** **Meteo:** Analyse van een onweersbui.
- 76** **Knalrecept** - voor een mooie zeilplaat...
- 78** **Greenfish** - Zeilende vissers van Southwold.
- 88** **Hoofdpijn cats** - Helm is hoofdzaak!
- 90** **Agenda** - Een greep uit de zeilevenementen.
- 94** **'Concept klopt'** - Dutch Youth Regatta.
- 102** **Zilte Spullen** - Nieuws van de handel.
- 108** **Super Yacht Cup** - Mastodonten...
- 112** **Vakantieweer** - App's op een rij.
- 116** **Zilte Wereld** - Over Verwegzeilers.

In veel artikelen kom je knoppen tegen zoals hieronder. Klik erop en Zilt wordt nog leuker...



video



meer foto's



interview



meer info



mail



download



**Zilt Magazine 65 verschijnt 1 september**





foto. © Thierry Wartme / Sea&Co

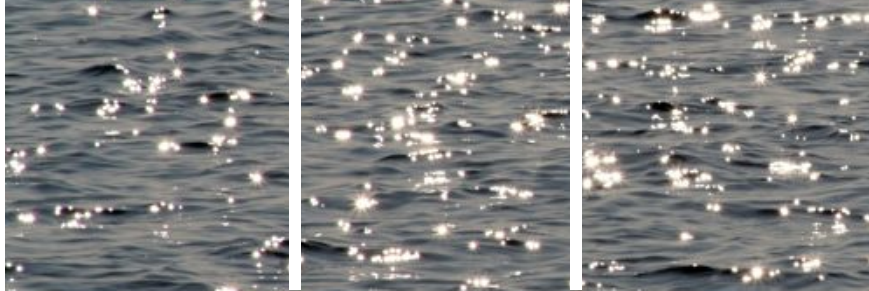




# BUREAUBLAD

Juni was de maand van de Rondjes. Deze foto werd gemaakt tijdens de tocht rond het eiland Whight met bijna 2000 deelnemers. Als je zo'n veld door de trechter bij de Needles stuurt, leidt dat automatisch tot veel gewoel, maar ook tot fraaie beelden, zoals fotograaf Thierry Martinez hier laat zien. Met een klik op de downloadknop maak je van dit zomerse beeld de achtergrond van je computer.





## Deadline Stress

Iedereen in de media kent wel de voortdurende strijd tegen de verschijningsdatum. Een race tegen de kalender die, zelfs als je hem toch weer weet te winnen, steevast leidt tot de overtuiging dat je eigenlijk precies een dag, week of maand tekort kwam. Ook aan de *Zilt* redactietafel kennen we dat gevoel maar al te goed. Echt lastig worden deadlines echter pas, als er nog eens een tweede of derde bijkomt. En ook daarmee zijn we helaas bekend.

Zo vanaf begin mei begint aan de redactietafel de onrust dat onze boten helemaal niet klaar zijn voor de jaarlijkse vakantietocht ongemakkelijke vormen aan te nemen. Vanaf dat moment worden zorgeloze weekendtochtjes ingeruild voor het afwerken van de klussenlijst. Althans dat is het voornemen, want ook de relatie tussen het negeren van deadlinedwang en het aantal nog resterende dagen, zal menigeen bekend voorkomen. Net zoals je daar uiteindelijk de rekening voor gepresenteerd krijgt. En zo komt het dat we gisteren tussen twee artikelen in, een fundatie voor een ankerlier figuurzaagden en vanmorgen om halfacht halverwege de mast het stoomlicht vervingen. Waarschijnlijk zal het zaterdag toch allemaal nog net op tijd klaar zijn. En ook dan zullen we weer uitgeput vaststellen dat we precies een week tekort kwamen.



In de afgelopen weken werd een televisieserie over langeafstandszeilen buitengewoon populair. Zelfs talloze nietzeilers vertellen ons hoe enthousiast ze zijn over het gefilmde verslag van de wereldreis van Florian en Arjen. En ook wij kijken graag naar de azuurblauwe oversteken, de tropische ankerbaaien en de ontmoetingen aan de wal. Maar waar we vooral jaloers op zijn, is de onbevengheid van de beide eind-twintigers in Zee, Zout & Zeilen. Voortdurend stralen ze uit dat problemen er slechts zijn om even opgelost te worden. Zelfs als de ongezien gekochte boot aan vrijwel terminale osmose blijkt te lijden.

Wat sommigen naïef zullen noemen is ook een voorbeeld van hoe voortschrijdend inzicht en het een leven lang cumuleren van kennis en ervaring je ook in de weg kan zitten. Want hoe nodig is die reserve-antenne voor onze tweede AIS-ontvanger nou eigenlijk voor die tocht over het Wad?

de Zilt bemanning





De Regenboog Vijfdaagse van de Randstad

# SLAG OM DE Plassen

Op 29 juni startte een nieuw zeilevenement, dat in elk geval drie jaar op de kalender staat. Het Nationaal Regenboog Evenement is een vijfdaagse wedstrijdserie op vijf verschillende plassen in de Randstad.

Promotie van recreatie in dit gebied is het doel.



VIDEO









Ga bij een wedstrijdboei liggen en je leert vanzelf een nieuw vocabulaire kennen. De aquatische territoriumdrift die daar ontstaat, maakt de John McEnroe in de zeiler wakker en zorgt verbaal kabaal. Ook bij Regenboogzeilers, van huis uit toch al niet de stilste jongetjes van de klas. Tijdens het NRE gaat het er echter beduidend minder luidruchtig aan toe. Natuurlijk, de duels zijn onverminderd fel. "Een wedstrijd is een wedstrijd," zegt Mark Neeleman. En meervoudig kampioen Rob de Kraa verklaart: "Als ik eenmaal aan het zeilen ben, wil ik winnen." Maar de gevechten blijven beschaafd, een enkel schadegevalletje daar gelaten. De





zeilers varen immers voor de goede zaak: ter promotie en meerdere glorie van de Hollandse en Utrechtse Plassen. Gemeenten en organisaties hebben een boot geadopteerd. Zo vertegenwoordigen stuurman Marc Blees met zijn maten de gemeente Aalsmeer. Blees: “Ik doe meer m’n best, omdat ik voor iemand anders zeil.”

Protesten zijn wel mogelijk, maar hoger beroep aantekenen niet. Dat voorkomt dat de winnaar pas na maanden juridische strijd bekend is. Wakend oog Jan Willem van Weezenbeek ziet er als meereizend jury-opperhoofd op toe, dat alles volgens de regels van het spel verloopt.





Tja, hoe promoot je een aantrekkelijk gebied als het Groene Hart? In Friesland weten ze hoe dat moet. Sinds jaar en dag eist het skûtsjesilen alle aandacht op. Mooie formule: dorpen en steden die tegen elkaar in het strijdperk treden. Dat doen ze in de Tour de France à la Voile ook. Zoiets wilde men op de Hollandse en Utrechtse plassen ook wel en met het skûtsjesilen als voorbeeld ontstond het idee van een zeilevenement. Samen met de Regenboogklasse werd een vijfdaagse wedstrijdserie uitgewerkt, verdeeld over vijf meren: de Kaag, Braassem, Westeinder, Vinkeveense Plassen en de Nieuwkoopse Plassen. De gemeenten waarin







deze plassen liggen, werken al langer samen om de recreatie te stimuleren. In wilerbank Rabo werd een geldschieder gevonden. Elke boot vertegenwoordigt een gemeente of organisatie in het plassengebied. Het geheel ging 'Nationaal Regenboog Evenement' (NRE) heten. Een ietwat hoogdravende naam om een regio voor het voetlicht te brengen. Terwijl het toch vooral een 'Slag om de Plassen' is; als een moderne zeilvariant van de aloude riddertoernooien. De wedstrijdbanen werden met opzet compact gehouden. Lastig voor de stuurmannen en intens voor bemanningen, maar wel zo leuk voor de toeschouwers.





Aanpalend waren er activiteiten voor de jeugd. In Aalsmeer (Westeinder) bijvoorbeeld kregen schoolklassen zeilles voorafgaand aan de races. Een prachtige manier om jeugd, die anders misschien niet op het water komt, met het zeilen in contact te brengen. Naarmate het evenement vorderde, trokken de races ook steeds meer publiek.

De Regenboog dateert van 1917. De boot komt voort uit een prijsvraag die het toenmalige Watersportverbond uitschreef. Het ontwerp van G. de Vries Lentsch Jr. won. Het was de bedoeling dat elke romp een andere kleur zou krijgen, inderdaad, alle kleuren van de regenboog. Vandaar de







naam. Vandaag de dag zien we zelfs metallic kleuren, van paars en blauw tot zilver en goud. Veel oude boten zijn gerestaureerd en er lopen nog steeds nieuwe schepen van stapel.

De Regenboog is een driemansboot met doorlopende kiel en volle romp. Op snelheid trekt hij kuilen en golven als een havensleper. Hij heeft een lel van een gaffeltuig. Een hoog gepiekt grootzeil van 28 m<sup>2</sup>, plus een genua van 12,1 m<sup>2</sup>. De spinnaker voegt daar nog 30 m<sup>2</sup> aan toe.

Overige gegevens: lengte 8,00 m, lengte waterlijn 5,18 m. Breedte 1,96 m. Diepgang 1,10 m. Ballastgewicht 745 kilo.





“Het zeilen in de Regenboog is wel te vergelijken met de Star,” zegt vijfvoudig olympiër Mark Neeleman, stuurman in de Boog van Bodegraven/Reeuwijk. “Hij is ook overtuigd en als je hem goed uittrimt vaart hij op zichzelf. Dan kan je het roer loslaten. De verhouding van de druksystemen boven en onder water zijn goed. Dat kan trouwens ook tegen je werken als je niet goed trimt. Het is een zware bak die doorzet; daar moet je vooral bij de boeien goed rekening mee houden.”

Ondanks het gedateerde ontwerp trekt de Regenboog tal van gerenommeerde wedstrijdzeilers aan. Het niveau van de wedstrijden is dan ook







hoog. “Er varen wel twintig stuurmannen in de Regenboog die allemaal een evenement kunnen winnen,” aldus Neeleman, die met zijn ploeg een ruime voorsprong opbouwde en al voor de slotraces in Nieuwkoop zeker was van de eindoverwinning.

De eerste editie van het NKE mag een succes worden genoemd. Zowel de regio als het zeilen is flink onder de aandacht gekomen. Met als groot pluspunt dat jeugd spelenderwijs in aanraking is gebracht met de watersport. Wordt dus vervolgd.

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





## VIDEO

De eerste hindernis die de deelnemers aan het Rondje Texel moeten nemen, is de branding. En daarna volgen nog vele valkuilen en obstakels. Ook in de 34ste editie was het knokken; het werd verzeild in regenachtig weer met een straffe bries. Er waren veel uitvallers: van de ongeveer 400 gestarte boten, kwamen er slechts 147 door de finish. De organisatie was





# KNOKKEN EN KNALLEN

tot laat in de avond bezig gestrande zeilers te repatriëren. Vader en zoon Mitch en Taylor Booth hadden nergens last van: zij knalden als snelsten rond het eiland op hun Nacra F20 carbon in 2 uur, 49 minuten en 52 seconden. De winst op handicap was voor het duo Mischa Heemskerk en Bastiaan Tentj die met een Cirrus F18 voeren (foto). [www.roundtexel.com](http://www.roundtexel.com).<sup>Ⓜ</sup>







foto: © Laurens van Zijp

*Keus 22*

door de ogen van:



## PRODUCTIE SJORS VAN DER WOERD

*Geregeld stellen we op deze plek een nieuwe of bijzondere boot aan je voor. Een boottest is het niet. Onze eigen mening doet er niet toe. We nodigen telkens iemand uit die recht van spreken heeft. Een zeiler met ervaring in vergelijkbare scheepstypen en met affiniteit met de boot die we uitlichten. 'Door de ogen van...' noemen we dat. In deze aflevering stapt Freark Zandstra aan boord van de Keus 22.*

KEUS 22

Freark Zandstra





## Freark Zandstra

Zijn opa zeilde Valk, zijn vader zeilt Valk en nu is Freark Zandstra (27) de derde generatie die fanatiek in deze populaire klasse bezig is. Naast het varen van vele wedstrijden is Freark actief in de Technische Commissie van de Valkenklasse. Hij heeft ook wedstrijdervaring in veel andere boten, van Optimist en olympische klassen tot X35.

# Keuze voor veelzijdigheid

Vanaf het moment dat Cees Bruynzeel in 1939 de Valk introduceerde was de boot een succes. Van dit Van de Stadt ontwerp werden er in het eerste jaar al 200 verkocht. Bij wedstrijden kwamen al snel enorme velden van de eenheidsklasse aan de start, maar ook toerzeilers werden enthousiast over deze, voor de Nederlandse binnenwateren ideale, boot. Sinds de introductie van de polyester Valk in 1970, groeide de productie en nu is de Polyvalk de meest populaire boot bij zeilscholen en in huurvloeden. Peter Keus heeft niets tegen de Polyvalk. Als eigenaar van zeilschool de Ulepanne heeft hij er decennia lang ervaring mee. Maar Friesland en de watersport zijn veranderd. Peter zag dat er een behoefte groeide aan een moderne boot. Peter: “Steeds meer kinderen leren zeilen in een zwaardboot met trapeze en gennaker. Zij vinden de Valk te suf, maar zeil atleten in de 49er worden ze ook niet. Met de Keus vullen we het gat tussen sportief zeilen en toerzeilen op binnenwater. We combineren het spektakel van planeren onder gennaker met de mogelijkheid een toertocht te kunnen maken in Friesland. Met een bemanning van minimaal drie personen. De Keus 22 is daarom een keuze voor veelzijdigheid.” Vier 22 voeters zijn inmiddels gebouwd en het ontwerp is genomineerd voor de *European Boat of the Year*-verkiezing.





## POWER

Met zijn brede ervaring heeft wedstrijdzeiler Freark Zandstra geen uitleg nodig om de boot op te tuigen en uit de box te varen. Halve wind zeilen we de sloot uit en dan blijkt dat het op het Slotermeer steviger waait dan gedacht. “Een rif erin?” vraagt Freark. Peter zegt dat het nog wel zonder kan, als we maar goed gaan hangen. Voor dat hangen zijn er geen voetbanden, maar is tussen twee korte scepters en de hekstoel een flexibele band gespannen, waar je met je rug tegenaan leunt als je je gewicht zoveel mogelijk naar buiten brengt. Freark: “Dit werkt prima, al zou een man in de trapeze nu ook wel lekker zijn.” “Daar is de boot wel op voorbereid,” antwoordt Peter, “maar de combinatie van een trapeze met die scepters leek me bij nader inzien niet zo'n goed idee. Als je dan een misstap maakt...” Wij houden het dus bij hangen als Freark de boot aan de wind legt. “Er zit wel power in, zeg, dat voel je goed. De boot voelt stijf en solide, al moet ik wel af en toe flink aan m'n roer trekken om hem op de rails te houden. Toch wat overtuigd nu, denk ik, met die enorme uitbouw in het grootzeil. Geen punt, want ik heb liever een boot die je al tijdig moet reven, dan kom je tenminste bij licht weer geen doek tekort.” Freark probeert de boot op alle koersen uit en er is geen trimlijn die hij onbenut laat. “Een bakstag of achterstag zou je wat meer controle over het forse tuig geven, al zit







zo'n ding natuurlijk in de weg bij dit flinke grootzeil. Verder lijkt de boot erg goed uitgedacht. Zo vind ik het handig dat de grootschoot aan twee kanten bediend kan worden. Aan de achterkant van de talie door de roerganger, aan de voorkant door een bemanningslid. De trimmogelijkheden zijn uitgebreid, ik zie hier wel wat *features* die je op een Polyvalk niet tegenkomt.”

## MOTORBUN

“Bij het zeilen voel ik wel steeds de weerstand van de motor. Het lijkt wel of er een emmer achter de boot hangt. Als wedstrijdzeiler stoort me dat natuurlijk,” verzucht Fraerk. “Toch zie ik dat deze opstelling van de motor voor toerzeilers juist een groot voordeel is. De buitenboordmotor is steeds direct klaar voor gebruik en is hier minder kwetsbaar dan een aan de spiegel hangende motor. En met de apart gemonteerde gashandel is de bediening voor de stuurman eenvoudig.” Peter legt uit dat de motor tijdens het varen niet omhoog getrokken kan worden. “Wedstrijdzeilers laten de motor natuurlijk weg. Met een standaard afsluitstuk maak je het gat in de romp dicht en vaar je met een vlakke bodem.”

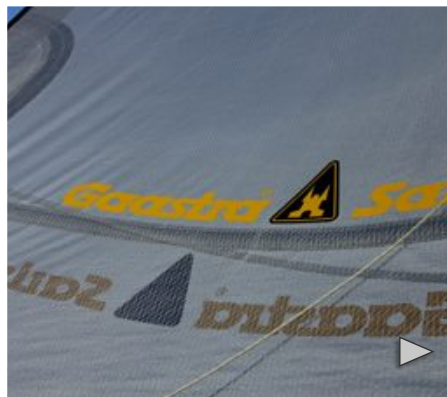


Als Freark een Keus zou kopen zal dat er zeker een zonder motor zijn, dat is wel duidelijk. “Maar die motorbun mag er wel opblijven. Dat is een ideale steun voor je voeten als de boot onder helling ligt, en het is een goed bevestigingspunt voor de groot-schoot.”

## RUIM

De enorme kuip vindt Freark een groot pluspunt van de Keus. De lengte van deze boot is ongeveer gelijk aan die van een Valk, maar de kuip lijkt wel twee keer zo ruim. Hij is breed en loopt helemaal tot de spiegel door. Voor de verhuur, of bij gebruik door een zeilschool kan de open kuip worden afgesloten met een relingdraad.

De kuipranden zijn zo lang dat je hier prima met vijf man aan de hoge kant kan zitten. “De kuip van de Valk is 70 jaar geleden bedacht, en hier zie je een kuip die aansluit bij hoe we nu over zeilen denken,” concludeert Freark. Onder het verhoogde voordek biedt een afsluitbare opbergplaats ruimte aan zeilen, reddingsvesten en wat kleren; overnachten lukt in deze ruimte echter niet. “De giek is gemonteerd op de verhoging van het voordek. Die kan bij het strijken van de mast gewoon blijven zitten, waardoor de mast makkelijk onder het varen plat te leggen is. En bij de kantelproef is gebleken dat de kajuitopening boven water blijft, waardoor de boot bij plat gaan niet snel zal vollopen,” vult Peter aan.





'De Keus 22 kan zowel de wedstrijdzeiler als toerder, verhuurder en zeilschoolhouder aanspreken...'





## KEUZES

Als Freark is uitgezeild en de Keus weer tussen de palen ligt, loopt hij de boot nog eens grondig na. “De *power-to-weight-ratio*, dus het zeiloppervlak in verhouding tot het gewicht, is bij deze boot bijna gelijk als een wedstrijd-Valk, terwijl de Keus iets meer ballastgewicht heeft. Die verhoudingen kloppen dus wel, al merk je natuurlijk dat 90 centimeter diepgang best weinig is. Vooral met deze harde wind. Maar die keuze moet je nu eenmaal maken bij een boot waarmee je op de binnenwateren uit de voeten kunt, dat is gewoon niet anders. Om het helemaal mijn boot te maken zou ik enkele blokken zwaarder uitvoeren, dat maakt de boot beter hanteerbaar met een kleine bemanning. En ik zou het mooier vinden als de schoot van de fok onderdeks was geleid, dan heb je daar op de kuiprand geen last van. Dat zijn kleinigheden die makkelijk aan te passen zijn. De ontwerpeisen die Peter opstelde lijken moeilijk verenigbaar. Toch ligt hier een boot die zowel spectaculair als comfortabel zeilt, op binnenwater thuis is en zeewaardig genoeg lijkt voor IJsselmeer en Wad, veel ruimte biedt en niet diep steekt. De Keus 22 heeft zeker de potentie om zowel de wedstrijdzeiler als toerder, verhuurder en zeilschoolhouder aan te spreken.” (Z)

### Feiten en cijfers Keus 22

Lengte:	6,50 m
Breedte:	2,20 m
Diepgang:	0,90 m
Grootzeil:	16 m <sup>2</sup>
Fok:	7 m <sup>2</sup>
Gewicht leeg:	680 kg
Ballast:	250 kg
Ontwerp:	Peter Keus
Prijs zeilklaar:	vanaf € 19.500
<a href="http://www.keus22.nl">www.keus22.nl</a>	





# RACEN ROND WIGHT

Windsnelheden tot 30 knopen en een ongemakkelijke zee kenmerkten op 26 juni de Round the Island Race. Het jaarlijkse rondje Wight telde dit keer een record aantal deelnemers. Niet minder dan 1908 zeilden op zaterdagochtend over de startlijn voor Cowes. De zware condities zorgden er echter





voor dat maar liefst 451 boten de finishlijn niet zouden halen. Het snelste terug was de Franse 50-voets trimaran *Prince de Bretagne*. Schipper Lionel Lemonchois en zijn bemanning hadden 3 uur en 49 minuten nodig voor het ongeveer 50 mijl lange parcours langs de Solent en de krijtrotsen. 🚫





# SAMEN GRENZEN VERLEGGEN

## Zestien jachten in flottielje naar de Azoren

Tien jaar OceanPeople vroeg om een passende viering van het jubileum. Het werd een flottielje van Vlissingen naar de Azoren en terug. Op de laatste zondag van mei stond het vertrek gepland. Een dag eerder slenterde *Zilt* over de steigers...









**A**ls Paul Matthijssen en Yvonne Kuijpers in 2001 thuiskomen van een twee jaar lange oceaanreis, willen ze zeker niet terug naar het leven van voor hun vertrek. Voortaan gaan ze professioneel 'iets met zeilen' doen, nemen ze zich voor. Precies zoals talloze thuiskomende vertrekkers dat voor hen ook ooit deden. Van de meeste van die potentiële ondernemers hoor je nooit meer iets. Kennelijk kan lang turen naar de horizon het beeld op de economische realiteit aan de wal nogal vertroebelen. Paul en Yvonne blijken de spreekwoordelijke uitzondering. Dit jaar vieren ze het tienjarig bestaan van *OceanPeople*, een bedrijf dat zeilers helpt om hun zeezeilgrenzen te verleggen. Vooral de zomerflottieljes zijn succesvol, elk jaar begeleidden Yvonne en Paul tientallen boten tijdens toertochten over de Noord- en Oostzee.

## VEEL BELANGSTELLING

Een flottielje is dan ook een passende manier om hun jubileum te vieren, besluit het tweetal. Maar dan geen tocht binnen de gebruikelijke vakanciecirkel, maar naar een bestemming die recht doet aan de naam van hun bedrijf; een reis van drie maanden, heen en weer naar de Azoren. Ondanks het ambitieuze reisdoel is de belangstelling al direct veel groter dan voor enige andere reis in de afgelopen tien jaar. Meer dan honderd zeilers vragen

informatie aan en de voorlichtingsmiddag moet zelfs naar een grotere locatie verhuizen. Velen onderzoeken de haalbaarheid van hun dromen, maar haken toch ook weer af. Uiteindelijk blijven er zestien deelnemers over, slechts vier onder het gestelde maximum.

foto: © Zilt Magazine





## VERSCHILLEN

Het merendeel van de vloot bestaat uit modale toerjachten rond de veertig voet. Maar wel met flinke uitschieters in leeftijd en grootte. De grootste boot is een stalen kotter van 16 meter, de kleinste een polyester Victoire 933. Het bijbehorende snelheidsverschil zien Paul en Yvonne niet als een probleem. “We vertrekken altijd gezamenlijk, maar onderweg vaart iedereen zijn eigen tocht. Elke boot heeft een bakenzender waardoor we ze kunnen volgen en via de radio of de satelliettelefoon kunnen ze ons altijd bereiken.”





## GUUR

Op de zaterdag voor het geplande vertrek staan de vlaggen strak in de vlaggerige wind. Uit de grijze lucht vallen koude druppels. Uitgerekend deze week is het schitterende voorjaarsweer vervangen door de vertrouwde wisselvalligheid van de Nederlandse zomer. Desondanks lukte het alle deelnemers om op tijd in Vlissingen te zijn. Op de steiger worden aarzelend de eerste contacten gelegd. Sommigen kennen elkaar van eerdere tochten, anderen zijn nieuw. Morgen zullen ze voor het eerst gezamenlijk vertrekken. Naar Oostende, hun avontuur begint voorzichtig. Althans volgens het zorgvuldig uitgewerkte routeschema dat op ieders kaartentafel ligt. Het weerbericht vertelt echter een heel ander verhaal voor de eerste dertig mijl op weg naar de Azoren. Toch is het 'gaan we wel of niet' nauwelijks een onderwerp. Dat is immers volledig de verantwoordelijkheid van Paul en Yvonne.

foto: © Zilt Magazine



## WIE?

Wie zijn die zeilers eigenlijk die zich aangesproken voelen door het varen met zijn allen? Nieuwsgierig stappen we in de Koopmanshaven aan boord van willekeurige boten. In menige kuip staan nog gereedschapskisten en zware boodschappentassen. Maar voor *Zilt* maken de zeilers graag even tijd.





## **BEREGEZELLIG**

Marjolein en Joop horen beslist bij de meest ervaren zeilers van de groep. Zelfs de Azoren zijn voor hen geen onbekend terrein. Ze kwamen er al eens toen ze hun stoere Hallberg Rassy 49 zelf overzeilden uit de Verenigde Staten. Sindsdien wonen ze permanent aan boord van de *Novatrix*. Over een jaar of vijf hopen ze hun werkzame leven permanent te kunnen verruilen voor een lange reis.

Wat motiveert zulke doorgewinterde zeilers om zich aan te sluiten bij een flottielje? Joop herkent de vraag onmiddellijk: "Dat hebben wij ons ook afgevraagd, maar eigenlijk weten we het zelf niet." Alsof ze alsnog op zoek willen naar het antwoord ontstaat er enige discussie in de kuip. Marjolein herinnert zich nog goed hoe ze twee weken in een Noorse fjord geankerd lagen: "Prachtig hoor, maar we hebben al die tijd geen mens gesproken." Met een "hou het dus maar op beregezellig," vindt Joop alsnog zijn motief. "En we hebben best wel moeite om de boot alleen te laten. Met zo'n flottielje houdt altijd wel iemand een oogje in het zeil..."





## STRUCTUUR

De 12 meter lange *Albacora* is het resultaat van een langjarig zelfbouwproject dat in 1977 eindigde. De stalen S-spant oogt zwaar en degelijk. De huidige eigenaren Leon en Arjen zijn broers die volgens eigen zeggen “al een levenlang dingen met boten doen.” Arjen heeft de meeste zeemijlen achter zijn naam, voornamelijk met de kotter waar hij ook op woont. “Maar als zo’n schip je huis is, zeil je er toch te weinig mee,” legt hij uit. “Dus moest er een boot komen waarmee we meer weg konden. Gekscherend hadden we als criterium ‘dat we er een biertje mee moesten kunnen drinken bij Café Sport op de Azoren’.”

Het verschil in ervaring is een van de redenen dat ze meegaan met het flottielje. “Het biedt je structuur; onderweg, maar ook tijdens de voorbereidingen. In plaats van dat ik mijn bemanning dingen leer, zijn we nu samen naar cursussen gegaan.” Maar ook het sociale aspect was een overweging. “Op al onze zeiltochten kwam het maar weinig tot leuke contacten.” “Wat onze grootste zorg is? Nou, het is ook weer geen wereldreis,” relativeert Arjen die zichzelf een tobber noemt. “Maar waar ik mij wel wat zorgen over maak, is over de haalbaarheid van het prestigieuze schema. Dat wordt nog flink doorvaren...”



foto: © Zilt Magazine







## **GRENSVERLEGGEND**

Huibert en Eliane zeilden in 2004 met OceanPeople naar de Scilly eilanden. De eerste keer dat ze met een groep meegingen, deden ze dat voornamelijk om de kinderen meer vertier te bieden. Maar al snel kwamen ze er achter dat flottieljes ook voor henzelf een manier zijn om grenzen te verleggen. “Vooral omdat we beiden heel drukke banen hebben en weinig tijd kunnen besteden aan de planning van tochten. Dat we dat kunnen uitbesteden, beschouwen we als pure luxe.” Toch haakt de *Beluga*, een wat oudere Dehler 35, niet elk jaar aan. “Maar ook dan profiteren van wat we tijdens de gezamenlijke tochten hebben geleerd. Vooral het besef dat je moet profiteren van elke vaarbare dag, heeft ons varen veranderd.”

Nadelen weet Huibert niet te noemen. “Als je wilt ga je gewoon je eigen gang, de groep is niet dwingend.” Onderweg blijft hij zichzelf net als altijd in de navigatie en het weer verdiepen. “Ik wil zeker niet blind achter iemand aanvaren.” Als voordeel roemt hij de grote solidariteit en de verzamelde kennis van de groep. “Voor elk probleem is er wel iemand die een oplossing weet...”

Zorgen voor de komende reis? Zonder aarzelen noemt Eliane de oversteek van Portugal naar de Azoren. “Tien dagen op zee buiten de controleerbare zone, daar zie ik best wel tegenop...”





## ZEILPACEMAKER

Hoewel Joost al een oceaanoeversteek als opstapper in zijn logboek heeft staan, vindt hij zichzelf niet bevaren genoeg om zelfstandig een lange reis te ondernemen. Sterker nog, die ervaring steunt hem juist in zijn overtuiging dat ‘de zee een gevaarlijke minnares is’.

De *Contentezza* is een eigenzinnige 14,50 meter lange knikspant die met afwisselende bemanningen wordt gevaren. Een vaste zeilpartner heeft de schipper niet en bovendien vindt hij dat er minimaal vijf paar extra handen aan boord nodig zijn. Dat de meeste opstappers elkaar pas aan boord voor het eerst zullen ontmoeten, beschouwt hij niet als een groot probleem.

Joost ziet het ‘meeliften op de kennis van Paul en Yvonne’ vooral als een relaxte manier om zijn zeilcarrière nog wat te verlengen. “Met mijn 64 jaar wordt het allemaal toch wat minder en dan is zo’n flottielje een soort zeilpacemaker.”



foto: © Zilt Magazine





## VASTHOUDEN

André is niet alleen een groot OceanPeople-fan, maar ook bijna een product van Paul en Yvonne's ideeën over zeezeilen. Zijn ervaring deed hij op tijdens OceanPeople cursussen en traingen naar bestemmingen in het Engelse Kanaal. Het gaf hem voldoende zelfvertrouwen om vorig jaar, na tien jaar opstappen, een eigen boot te kopen. En om zijn Victoire 933 *Marieke* in te schrijven voor de reis naar de Azoren. De boot is weliswaar de kleinste van de vloot, maar lijkt perfect voorbereid op wat hem te wachten staat. Maar is de schipper dat ook? De tocht van IJmuiden naar Vlissingen was immers pas André's eerste zelfstandige ervaring op zee. "Ik ben zeker geen ervaren zeiler," antwoordt de nieuwbakken schipper eerlijk. "Maar Paul zegt dat ik het aankan. Dus daar houd ik mij maar aan vast." Ook André's opstappers spelen een belangrijke rol. Omdat zijn partner absoluut niet van zeilen houdt, zal hij de etappes van en naar de Azoren met wisselende bemanning varen.







## LEERMOMENTEN

Terwijl deze zaterdagmiddag op andere boten nog volop wordt geklust, staat op de *Triple Seven* de witte wijn op tafel. Schipper Wim 'zzp-er en vrijgezel' wekt de indruk wel van een feestje te houden en ook zijn tocht naar de Azoren past overduidelijk in de categorie 'je moet wat van het leven maken'.

De *Triple Seven* is Wim's eerste eigen boot. Sinds hij hem in 2006 kocht, zeilde hij al tien keer mee met een OceanPeople-flottielje. "Grenzen verleggen en verder komen," noemt hij als de voornaamste reden om zich telkens weer aan te sluiten.

Maar de eerdere reizen blijken ook een dankbare bron van smakelijke anekdotes. Verhalen die overigens met evenveel gemak worden afgewisseld met Wim's avonturen als skileraar of op de datingmarkt. Een proces dat hem, volgens eigen zeggen, voor de komende tocht een serie meezeilsters heeft opgeleverd. Want als hij over een paar jaar voor zijn geplande zeilreis rond de wereld vertrekt, doet hij dat liever niet alleen. Een soort toelatingsexamen dus, Wim? "Onderweg word ik 50," beaamt het lachend. "Zo'n reis zit inderdaad vol leermomenten..."



## ONDERWEG

Zaterdagavond stelt de flottieljeleiding het geplande vertrek uit. Zondagmiddag wordt maandagnacht om 2 uur. En in plaats van Oostende wordt Boulogne de eerste etappeplaats. Minder dan een maand later ligt de vloot schilderachtig voor anker voor Playa de Barra in een van de Noord-Spaanse ria's (foto). Rond het verschijnen van deze *Zilt* vertrekt het flottielje van Lissabon naar de Azoren. (Z)

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







foto: © Willem Nater





**Solotoer 2011****IN EEN KEER DOOR...**

*Olav Cox en Mathijs Dijkstra bedachten de Solotoer. Een oversteek naar Pin Mill voor solozeilers. Zonder enige organisatie, volledig op eigen houtje. Slechts een afspraak: samen een Zilt-pint vatten in The Butt & Oyster. Eind mei was de tweede editie. Een impressie van Twan Biemans.*

Aanvankelijk heb ik het plan om op woensdag 25 mei van Oude Tonge naar de Roompot te zeilen, om vervolgens donderdag over te steken, met mijn Dartsailer 30 *Sentijn*. De windvoorspelling doet mij anders besluiten. Hoewel het woensdag nauwelijks waait, belooft de donderdag 5 tot 7 Beaufort uit het westelijk kwadrant. De keuze is snel gemaakt: in een keer door!

**MOTOREN**

Eerlijk gezegd valt het wat tegen. Eenmaal buiten is de wind weg. Motor bij, anders klopt mijn plan niet meer. Tot aan de Thorntonbank blijft dit zo. Maar als ik die bank noordelijk passeer, steekt er een fijn noordelijk windje op dat mij een paar uur meeneemt de goede kant op. Het mag niet zo blijven. Tegen de avond valt ook de wind weg en op de motor passeer ik het verkeersscheidingsstelsel midden op zee; net onder voorzorgsgebied Noord-Hinder. Op de noordgaande route zie ik drie schepen die met de beste wil van de wereld nog niet in mijn buurt komen. Op de zuidgaande route zie ik helemaal niets. Mijn stelling is bevestigd: oversteken van het Hollandsch Diep bij Willemstad is lastiger...



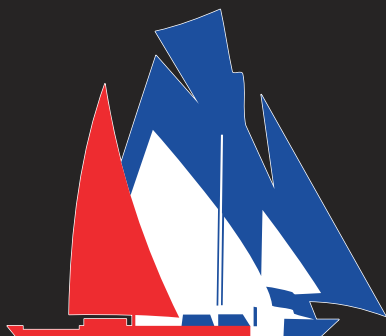
## TOENEMENDE WIND

Als ik om twee uur 's nachts bij de North Galloper kardinaal kom, trekt de wind eindelijk aan. Al gauw waait het zo'n 20 knopen uit zuidoostelijke richting. Dat zeilt lekker en ik dender naar en door het Sunk voorzorgsgebied. Door het ontbreken van de maan is het aardedonker. Mijn kielzog licht prachtig op en lijkt wel de sleep van een bruidsjurk! Maar de wind ruimt en ruimt en trekt bovendien flink aan. Aan het einde van de nacht zet ik een rif, maar vanaf de Southern Shipwash is het echt niet meer bezeild. Mijn zorgvuldig uitgekende aankomst met stevig opkomend tij werkt nu in mijn nadeel. Een wind van soms meer dan 30 knopen blaast me vanaf het land tegemoet, terwijl ik een paar knopen stroom in de rug heb. Een nare tijzee bezorgt mij de eerste zeeziekte van mijn leven en na drie uur hakken bereik ik eindelijk de rust van de haven. Daar overvalt mij de euforie: ik heb het gehaald en ik deed het alleen! Vol trots hijs ik de 'red duster' tot net onder mijn rechter zalings! En dan... lekker slapen! ☺



foto: © René Brammer





# 2011 DUTCH CLASSIC YACHT REGATTA

Hellevoetsluis 27 t/m 31 juli 2011

De 12de Dutch Classic Yacht Regatta in Hellevoetsluis: een niet te missen samenzijn van klassieke scherpe jachten en old gaffers.

Vijf dagen lang wedstrijden, feesten, goede gesprekken, mooie borrel-momenten en meer dan 200 oogstrelende schepen en scheepjes.

Deelname kost, inclusief alle havengelden, prijzen, souvenirs én mooie ervaringen € 125 per schip.

Inschrijven kan online via [www.dcyr.nl](http://www.dcyr.nl) of via een inschrijfformulier op aanvraag (010-4602640).

Tot ziens in Hellevoetsluis van 27 t/m 31 juli 2011!





## Groot pleziervaartbewijs

Op 1 juli is de overgangsregeling Binnenvaartwet gestopt. Het Groot Pleziervaartbewijs is alleen nog te krijgen via het CWO theorie- en praktijkexamen Groot Motorschip. Het Groot Pleziervaartbewijs is de watersportvariant van het Beperkt Groot Vaarbewijs, dat bestaat sinds de invoering van de Binnenvaartwet in 2009. Wie een pleziervaartuig van meer dan 25 meter vaart, moet een geldig Groot Pleziervaartbewijs hebben. Met het GPB mag je niet bedrijfsmatig varen. [www.vamex.nl](http://www.vamex.nl).

- A**
- B**
- C**



## Nieuwe passantensteiger in Den Oever

Den Oever heeft een nieuwe passantensteiger in de Waddenhaven, dus aan de zoute kant van Lorentzsluizen. Er is plek voor ruim twintig schepen aan de 70 meter lange steiger, die veertien boxen telt, plus een aantal ligplaatsen langs de steiger. Stroom en water zijn er niet, wel toiletten en douches. Een overnachting kost € 1,00 per strekkende meter per nacht.



Als je in nieuwe haven wilt afmeren, moet je je melden bij de havenmeester: 0227-511303, of via marifoonkanaal 11. Mailen kan ook: [dehaven2@xs4all.nl](mailto:dehaven2@xs4all.nl).

## Eerste Opstapdag Varen doe je samen!

Op 18 juni was de eerste Opstapdag van het project Varen doe je samen! Volgens projectleider Hylke Steensma is er behoefte aan praktische vaartips, naast de adviezen over het veilig passeren van knelpunten die in de Knooppuntenboekjes staan. Daarom organiseerde hij in samenwerking met Vaarschool Nautiek in Amsterdam bij wijze van proef de Opstapdag. Geen vaarcursus, maar een kennismaking met drukke



knooppunten op het Amsterdamse IJ, waar de watersport en beroepsvaart elkaar in het vaarwater zitten. Het is de bedoeling dat de dag een landelijk vervolg krijgt. De gratis Knooppuntenboekjes zijn ideaal voor een tochtvoorbereiding. In tien edities staan ongeveer honderd drukke knooppunten beschreven met aanbevolen routes voor een veilige passage. De boekjes zijn gratis te downloaden op [www.varendoejesamen.nl](http://www.varendoejesamen.nl) en zijn - zolang de voorraad strekt - gratis af te halen bij circa 25 watersportwinkels verspreid door het land (een overzicht staat op de website).

## Mariken Koole zwaait af



Mariken Koole stopt als directeur van het Watersportverbond, waar zij sinds 2006 aan het roer stond. Zij bracht de bond in rustiger vaarwater na alle exploitatieproblemen met het bondsblad. Onder haar aanvoering is ook de fusie met de Kanobond voorbereid. Koole begon in 1994 bij het KNWV op de afdeling Wedstrijdzeilsport. Het is nog niet bekend wat zij gaat doen.



## De spookmast van Trintel



In de vorige *Zilt* plaatsen we het bericht dat het Watersportverbond gegevens verzamelt over de Trintel-zendmast. ‘Achterhaald’ zo reageerden verscheidene *Zilt*-lezers, ‘de zender is uit de lucht.’ Volgens het Agentschap Telecom is de zender op 4 februari j.l. uit de lucht gegaan door problemen met de generator. “Dat klopt,” zegt Frank Jibben van het Watersportverbond, “maar de vergunning loopt nog door. Afgelopen jaar waren er wel degelijk nieuwe klachten, ondanks de maatregelen die enkele jaren leden zijn genomen om schade te beperken (gereduceerd zendvermogen. –red.). Reden waarom wij ermee bezig blijven.”

## Belgische stranding?

De Oostenrijkse kunstenaar Erwin Wurm is vooral bekend om zijn ‘verwarrende’ sculpturen. En verwarring is precies wat elke zeiler zal voelen als hij deze zomer toevallig in het Antwerpse Middelheimpark terecht komt. Ook bij ons roept de foto die Catherine



Dumont ons stuurde nogal wat vragen op. Werd er werkelijk een Albin Vega aan de schone kunsten opgeofferd? Wie het weet mag het mailen...





## Mercator Marina vlotter bereikbaar



De oude, smalle havengeul van Oostende is recent verbreed. Buitenom zijn twee stenen havenhoofden aangelegd. De aanloop vanuit zee ligt hierdoor noordelijker en is betond met drie paar laterale boeien. De lichten in lijn staan op 143 graden. Hiermee is de populaire jachthaven aan de Belgische kust weer makkelijk toegankelijk voor jachten. Inkomend verkeer luistert uit of roept Port Control Oostende op via marifoonkanaal 9. De IALA-lichten staan op de oostelijke kant van de vaargeul, ter hoogte van de hoge radartoren. Uiteraard moeten zeilers deze signalen respecteren. De doorsteek tussen de vaargeul en het Montgomerydok is versmald tot 20 meter. Hierdoor is de golfslag in dit dok getemperd. Een flikkerlicht op de oostelijke kaai en een verkeersbord met groene of rode pijlen regelen het uitgaande verkeer. De Mercator Marina ligt bakboord uit als je het Montgomery voordok doorvaart. Net voor de sluis ligt aan bakboord een wachtponton. Het is aan te bevelen om de havenmeester op te roepen via VHF kanaal 14. Hij geeft je niet alleen de ligplaats door, maar ook toegangscodes tot de loopbruggen van de Mercator Marina. De voorzieningen, zoals 220 walstroom en drinkwater, zijn vernieuwd.  
[www.mercatormarina.be](http://www.mercatormarina.be). Haven Oostende: [www.portofoostende.be](http://www.portofoostende.be)

## Atsma ziet af van zeeverkeerscentrale

### Wadden-vuurtorens blijven bemand



foto: © spectrephoto

Er komt geen nieuwe verkeerscentrale voor de begeleiding van het scheepvaartverkeer op de Waddenzee, omdat er geen camerasystemen kunnen worden geleverd die volledig aan de gestelde eisen voldoen. De vuurtorens op Terschelling en Schiermonnikoog blijven daarom volledig bemand. Dat heeft staatssecretaris Atsma (Infrastructuur en Milieu) op 4 juli besloten. “Met het oog op de veiligheid op zee en op de Waddeneilanden, accepteer ik geen onnodige risico's. De veiligheid van het scheepvaartverkeer, van mens en natuur staan voor mij voorop. Daarom blijven de ver-

keersleiders 24 uur per dag op de Brandaris op Terschelling en op de vuurtoren van Schiermonnikoog,” aldus Atsma in een toelichting. Rijkswaterstaat is in 2009 gestart met de voorbereidingen voor een zeeverkeerscentrale. Atsma liet eind 2010 al weten het menselijk oog op de vuurtoren overdag te behouden. “Een beginnende duinbrand, verboden kampvuren en surfers in de problemen worden eerder waargenomen door het menselijk oog dan een camera, zo leert de praktijk”, aldus de staatssecretaris. Inmiddels heeft Rijkswaterstaat al miljoenen uitgegeven aan de nieuwe zeeverkeerscentrale. Daar komen nu nog de kosten bij die nodig zijn om de torens te moderniseren en aan te passen aan Arbo-regels. De plannen hebben bovendien gezorgd voor jarenlange onrust op de werkvloer. De Brandaris blijft dus de Centrale Meldpost Waddenzee (marifoonkanaal 4) en Zeeverkeerspost voor het werkgebied (VTS-gebied; kanaal 2).



**wereldwijd**

AANKOOPKEURINGEN



Presentaties  
Expertise  
Bouwbegeleiding  
Boeken

**Olav Cox**

**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](http://www.parasailor.nl)  
Bomarine 070-3040466




**Bootgenoot.nl**  
navigatie en veiligheid

Uitgebreid AIS assortiment

**zeilen regenereren?**



[red-gull.com](http://red-gull.com)



**SHIPTRON**

Marine Communication Specialists

Vaar op zeker



**KUIPER**  
VERZEKERINGEN

Verzekeringen en financieringen

De naam  
zegt  
genoeg...

**WINNER**  YACHTS

**Masterclass Zij-len**

Zeezeiltraining voor zeilsters naar de River Orwell

7-daagse training van 21 t/m 27 september 2011.  
Intensieve en gezellige zeiltraining:  
aan bod komen tochtplanning, navigatie, manoeuvreren onder zeil en op de motor, weerkunde, communicatie, vaarregels en veiligheidsprocedures.



**OCEANPEOPLE** 







# North Sea Regatta

Engeland mag dan de wereldberoemde Cowes Week hebben, wij hebben de Noordzee Regatta in Scheveningen. Geen ander buitenduins evenement in ons land kent zo'n verscheidenheid aan deelnemende klassen. IOR, ORC, Sportboten als de Melges en MaxFun, catamarans, open boten als Laser en Flying Dutchman; het zeilt allemaal op de Scheveningse rede.





De stroom is altijd een factor van betekenis voor Scheveningen en samen met de zeeegang, in combinatie met de wispelturige wind, zorgde dat voor uitdagende zeilcondities. Voorbeeld van spannende strijd vinden we in de IRC 1, waar *Checkmate* nipt won van *Baraka GP*. Schipper Peter de Ridder pleit voor een aparte klasse voor de populaire Swan 45. "Dan hebben











de andere IRC-teams ook weer een beetje strijd." Ook in de J/22 moest de slotrace de beslissing brengen tussen Ronald Veraar en Eelco Blok. Veraar won. De NSR heeft naam gemaakt met het walprogramma, waarvoor grote acts worden geboekt. Rond het optreden van Anouk was echter veel te doen. De organisatie moet oppassen dat het succes van dat walprogramma zich niet tegen het evenement keert. Behalve voor de zeilers is de North Sea Regatta ook een feest voor fotografen. Zoals blijkt uit deze fotoselectie van Laurens Morel...

foto's: © Laurens Morel



# NAAR DE KLOTEN...

Sander Bakker en Vester Knibbe starten als titelverdedigers met hun Open 40 in de Bruine Bank Race, een 100-mijler voor tweetallen. Met *Zilt's* Klaas Wiersma als *embeded* verslaggever die vooral geen enkele zeilende rol mag spelen...





VIDEO





"Ik gooi hem hier in de wind, dan kun je het grootzeil hijsen," roept Sander vanaf zijn positie aan het roer.

Net buiten de pieren, richt hij de boegspriet naar de wind, de boot vaart langzaam richting het strand. Het regent al de hele ochtend en alles aan boord is nat. De wind lijkt mee te vallen, een kleine vier Beaufort. Er is nog wel een oude deining en de boot helt zo nu en dan flink. Vester gaat aan de slag. Hij moet eerst een stuk in de mast klimmen om de top van het grootzeil naar de mastrail te trekken. Bij uitgebouwde grootzeilen, waarvan de bovenste zeillat fungeert als een soort gaffel, een lastige klus. Met in zijn mond de titanium bout van de harp, klautert hij omhoog. Dat gaat niet zo gemakkelijk, want Vester heeft een verstuipte enkel.

*Tuned* is een opvallende verschijning. De koolstof romp is stemmig grijs, de mast, giek en scepters zijn zwart. Voor de brede ondiepe kuip staat een kleine aerodynamische opbouw. Het dek is leeg. Zo zijn er geen rails voor het leioog van de genuaschoten. Hier is gekozen voor barber-haulers, zoals als op een 470. Het systeem om het leioog te trimmen is onderdeks gemonteerd. De 3.40 meter lange bulbkiel is draaibaar.

## **GEVECHT ROND DE MAST**

Vester hangt in de mast. Het lukt hem niet om de top van het zeil bij de mast te krijgen. "Je hebt totaal geen grip als het zo nat is," zegt hij, en laat zich uit de mast zakken. Met een zeilbandje in zijn zak strompelt de zeiler opnieuw naar



**'Je hebt totaal  
geen grip als  
het zo nat is...'**



**'Ik moet naar  
de masttop...'**





de mast. Terug in de mast merkt Vester dat hij toch nog een hand te kort komt. Hij kan zich niet én vasthouden, én tegelijk de klus klaren. Hij haalt een klimgordel. Het strand komt dichterbij en het grootzeil ligt nog steeds op de giek. De derde keer lukt het Vester wel om de top te bevestigen. Onderweg naar het startgebied signaleert hij een nieuw probleem. “Ik moet naar de masttop, het spinnakerval zit tussen de genua en het stag.” Sander oppert om het zeil te laten zakken. Vester, tenslotte professioneel mastenklimmer, wil zich echter revancheren. Zijn klauterpartij stagneert. Het is te nat en te glad. Sander kan al sturend zijn maat niet met een lier van zaling naar zaling hijsen. Vester verbijst zich en gaat aan het werk op het voordek. De genua wordt uitgerold om het val te kunnen lossen. De vallen worden geklaard en het zeil kan weer omhoog.

## **DONKERE WOLKEN**

De wedstrijd is nog niet eens begonnen en Vester heeft al veel gegeven. Tijd om bij te komen heeft hij niet, want *Tuned* komt met het vijfminutensein in het startgebied aan. Boven het wedstrijdwater, aan loef van de startlijn, vormt zich een donkergrijze wolk met zwarte kartelrandjes. Even later barst de regen los. Ook de wind neemt toe. Vanaf het startschip worden twee schoten gelost: uitstel. Maar binnen een paar minuten wordt de startprocedure hervat. Bij het door de wind gaan voor de start, tijdens het slalommen tussen de andere deelnemers, haakt de genua-schoot achter de lier op de mast. Vester moet zich naar het



voordek haasten om de schoot te bevrijden. De stroom staat recht op de startlijn en als de boot even geen vaart heeft, raakt het team steeds verder van de lijn.

Dan klinkt het startschot. Eindelijk kan Sander wat langer dezelfde koers varen en krijgt Vester een moment rust. *Tuned* gaat als laatste over de startlijn, maar eenmaal op snelheid gaat de boot als een komeet door het veld. De regen is zo hard dat de golven worden platgeslagen. Opeens valt de wind weg en verschillende boten dobberen met wapperende zeilen in de stromende regen. Ook *Tuned* ligt recht in de wind en de boot valt onmiddellijk stil.

“We gaan tacken,” roept Sander. “Drie, twee, yoo!” Maar de snelheid is te laag, de neus gaat niet door de wind. Sander valt af en maakt snelheid voor een nieuwe poging. Dan is de wind weer terug en drukt de boot zo scheef dat het water in het gangboord staat. Vester heeft moeite om de grootschoot te vieren. De regen gaat over in hagel en Sander moet schreeuwen om zich verstaanbaar te maken. “We moeten overstag!” Hij zet een nieuwe tack in en Vester haast zich, glijdend door de natte kuip, om de genuaschoot te vieren en op tijd te zijn voor de bakstagen. Opnieuw komt de boot niet door de wind. Uiteindelijk lukt het om van boeg te veranderen door de boot te laten deinzen en achteruitvarend de kont naar de wind te sturen.



**'Drie, twee, yoo!'**





## NAAR DE KLOTEN

De eerste boten zijn al rond de boei en scheuren halve wind richting de Bruine Bank achter de horizon. *Tuned* ligt over stuurboord, een riskante manier om de boei aan te zeilen, alle tegenstanders die over bakboord aankomen hebben voorrang. Het duurt dan ook niet lang of er dreigt een aanvaring. “Kunnen we eronderdoor?” Sander kijkt onder de giek door. “Er zit er nog een achter, we moeten tacken anders halen we de boei niet.” De stuurman zet meteen de manoeuvre in en de boot gaat scheef. Als Vester zich naar de genua aan lij haast, maakt hij een misstap en valt door de kuip naar beneden. Hij kreunt en gooit, bijtend op de kraag van zijn zeilpak, toch de schoot los. De boot loeft op, maar komt weer niet door de wind. Er rest het team niets anders dan af te vallen en achter de tegenstanders langs te steken. Sander vloekt. Vester zegt niks. Hij sleept zich opnieuw naar de lier van de genua. “Ik help mezelf helemaal naar de kloten als ik zo doorga,” zegt de afgematte zeiler. Sander kent zijn vriend en begrijpt het signaal. Hij haalt het roer aan en laat de grootschoot vieren, de boot valt af, maakt vaart en de ellende is voorbij. Uitgeput zitten de mannen onderuit gezakt op de kuipvloer. Ze hebben de race verlaten. Met een wijde boog zeilt *Tuned* terug naar de haven.

For the record: de trimaran *Delta Flyer* van Rob Luijnenburg wint. Roeland Franssens' *Moonpalace*, een Class 40, is als tweede binnen. Winnaar op handicap is de Sun Fast 37 *Happy* van W.J. Bouma. (Z)



**De boot valt af, en  
de ellende is  
voorbij.**





# ALWEER **GOUD...**

Laserzeilster en kernploeglid Marit Bouwmeester heeft voor de tweede achtereenvolgende maal de Sail for Gold Regatta in Weymouth gewonnen. In de slotrace was de Belgische Evi van den Acker de enige die Marit van het goud kon afhouden, maar de Friese sterzeilster controleerde die beslissende wedstrijd.







Marit: "Het is super belangrijk om hier op het olympische water te winnen. Het is natuurlijk nog meer dan een jaar voor de Spelen, maar als je er nu niet bij zit, heb je wel een heel lang weg te gaan. Ik ben blij dat ik met mijn coach Mark Littlejohn kan werken. Hij kent het water hier heel goed." 🗣️






# EEN GEWAARSCHUWD ZEILER...

## analyse van een onweersbui

Door slim om te gaan met beschikbare informatiestromen kan een moderne zeiler over een heel eigen weercentrum beschikken dat informatie precies afstemt op zijn individuele behoefte. In eerdere artikelen hebben we daar een aantal voorbeelden van gezien. Zo bespraken we in [Zilt 42](#) hoe gribfiles je kunnen helpen om niet door onweer en zware buien te worden overvallen. Gelukkig komt zwaar onweer maar relatief weinig voor, maar op zondag 26 juni wees echter alles erop dat we de theorie en techniek weer eens in de praktijk konden testen.







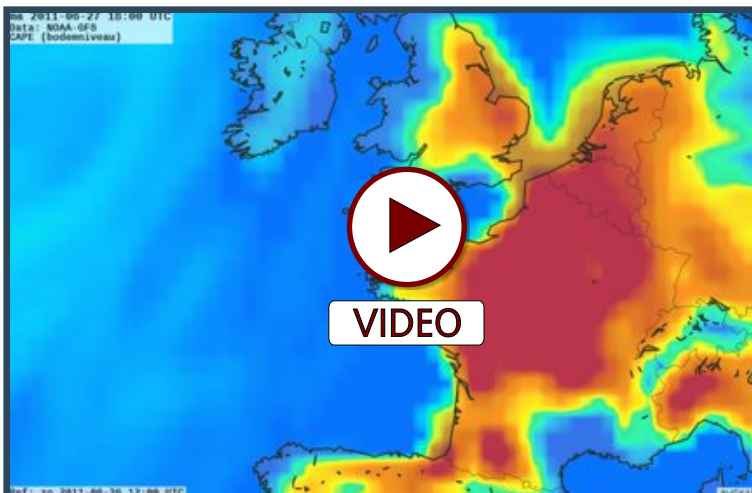
**A**l een paar dagen laten de weerkaarten voor maandag en dinsdag zien hoe ons land in tropisch warme lucht terecht is gekomen. Tussen lage druk boven het Europese continent en hoge druk boven de oceaan, staat een zuidelijk stroming. Op de kaarten voor dinsdag verschijnt een langgerekt front dat van noord naar zuid loopt en ons in de loop van de dag zal passeren. We weten dat een front de scheiding vormt tussen warme en koude lucht. Hoe groot het temperatuurverschil is tussen de twee luchtsoorten, is echter voor een niet-meteoroloog niet in een oogopslag te herkennen. En toch is juist dat een belangrijke maat voor de onstuimigheid van de weersomslag.

Ook professionals hebben moeite om de situatie precies in te schatten. Dat er zware buien zullen ontstaan is wel duidelijk, maar het bepalen van het 'wanneer en waar', is ook voor de best uitgeruste weerkamer een hele opgave. In zo'n complexe situatie zijn computermodellen op zijn sterkst en opmerkelijk genoeg kan ook een geïnteresseerde zeiler daarover eenvoudig beschikken. De afbeelding laat zien hoe het GFS model op zondag de onstabieleit in kaart brengt. In de rood gekleurde gebieden wordt een Cape-index verwacht van boven 3500 J/KG. Die waarde zegt iets over de mate van opstijgende warme lucht en dus ook over de onstabieleit van de atmosfeer. In dit geval komt het getal overeen met 'heel onstabiel' en dat is vrijwel een garantie voor zware buien met onweer.

Het is een goed voorbeeld hoe gribfiles ingewikkeld weer inzichtelijk kunnen maken. Want maar weinig zeilers zullen het naderende geweld uit alleen de weerkaart hebben gehaald.

Als de eerste buien dinsdagochtend binnen het bereik van de radar in De Bilt komen (de radarhorizon is zo'n 100 mijl) komt er weer een belangrijke datastroom bij. De radar is echter veel meer een instrument dat de actuele situatie laat zien, dan een prognose-instrument. Dus zal een verstandige zeiler zijn doen en laten daar niet van laten afhangen.

In de video nemen we je mee naar de situatie op dinsdagochtend en analyseren we zowel het weer als de informatiebronnen...





KONINKLIJKE  
WATERSPORTVERENIGING  
SNEEK

# EUROPA'S GROOTSTE ZEILEVENEMENT OP BINNENWATER



**SNEEK  
WEEK**

Meedoen aan de 76e Sneekweek?  
Ga naar [www.sneekweek.nl](http://www.sneekweek.nl) voor  
meer informatie en inschrijving!

**6 t/m 11 augustus 2011**





# DE MOOISTE ZEILFOTO'S

OP [WWW.MORELSTUDIO.NL](http://WWW.MORELSTUDIO.NL)



# Morel studio

Grafische vormgeving & fotografie

**BOATS for FUN.nl**  
Inflatable sailing

SailCat PaddleSki

**ZEEZEILERS.NL**  
ZEEZEILOPLEIDINGEN

- Basis kajuitjachtzeilen
- Gevorderden zeezeilen
- Jachtschippertrainingen int.
- Survival ISAF training
- Motormanoeuvreren

Uw actieve vakantie in de mooiste vaargebieden

De Zeezeilers van Marken  
info@zeezeilers.nl 0517- 434300

**watersportz.nl**  
www.watersportz.nl

Voor alle nieuwtjes, trends en informatie op het gebied van de watersport!

Download nu de gratis Watersportz! app!

**Maritime Fabric Gadgets**

Alle gepersonaliseerde stoffen watersport-accessoires, met borduring maak ik voor u op maat.

Lierhoezen, Luikhoezen, Logboek, watersportkado's en nog veel meer.

Kijk op [www.maritimefabricgadgets.com](http://www.maritimefabricgadgets.com)

KLIK VOOR MEER INFORMATIE



# KNALRECEPT

Het recept voor deze foto klinkt simpel. Je neemt zesenvolfe meter boot, zorgt dat die niet meer dan 600 kilo weegt en je zet er kiel onder die zijn bulb 40 graden naar loef kan brengen. Vervolgens voeg je nog wat waterballast toe en hijs je je volledige 120 vierkante meter zeil. En oh ja, voorwaarde







is wel dat je wacht op lekkere wind van meer dan 20 knopen...

De ingrediënten werden aangereikt door Lucas Schröder tijdens een van zijn trainingssessies voor de Nederlandse kust. In 20 tot 25 knopen wind bereidde Lucas zich voor op zijn komende deelname aan de Transat 650. (Z)







# 'We halen verloren kennis terug'

## **Greenfish, de zeilende vissers van Southwold**

*In een wereld waarin alles groter moet, is kleinschaligheid een verademing. Helemaal als er zeilen aan te pas komen...*

Het is een onwaarschijnlijk rustige avond. Tussen het strand vlakbij en de naderende nacht in het oosten hangen wij en nog vier lesboten aan onze kettingen op nauwelijks golvend cellofaan. Het strand is niet meer dan een bleke reep onder de gekartelde lijst van boomkruinen waarachter het avondrood verloopt naar diep donkerblauw.

In dat strand zit een breuk: de brokkelige hoofden van het riviertje Blyth bij Southwold, weinig meer dan een groot waardoor het getij met zes knopen stroomt en waar je bij laag water slechts met een platbodem naar binnen kan. Ineens schuift er kleur voor het strand, rood-bruine figuurtjes. Fok, torenzeiltje, druiltje: een Drascombe. De boot beweegt tergend langzaam naar het benedenstroomse hoofd - het is moeilijk te zien maar er wordt bij geroeid - passeert dat hoofd centimeter voor centimeter en schiet dan als een krab naar binnen over het lichtende lint van de Blyth. Een kwartier later weerkaatsen alleen nog rood en groen van de havenlichten en onze ankerlichten op de gladde zee.

## GEPLONS VAN RIEMEN

De volgende ochtend ben ik vroeg op. Er hangt dunne mist boven het koude water, maar je kunt goed zien waar onze zes boten vannacht een voor een hebben gestoken en gedraaid en hoe we hier met kloppend hart voor de palen zijn gekomen. De gevreesde vaste brug stroomopwaarts is zichtbaar en vangt de eerste geelbleke stralen van de uit zee geklommen zon.

Dan klinkt er geplons van riemen. Twee dertigers in een Drascombe met werkeloos hangende zeiltjes roeien over de jonge vloed naar een steiger. Even heb ik het absurde gevoel dat er iets mis is met de tijd; die was gisterenavond toch al binnen?

“*Engineproblems?*” vraag ik, in de hoop dat de twee mannen geen geesten zijn.

“*No, no, not at all, we have no engine.*”

Geen motor? De Drascombe ziet er afgeleefd uit, de twee mannen dragen sleetse kleren, ik zie plastic kratten en houten staken. Een van de mannen verklaart het raadsel.

“Wij zijn vissers, de eerste zeilende vissers van Southwold sinds de Eerste Wereldoorlog. *We are Greenfish!*”

Als een golf slaat er een geluksgevoel door me heen en spoelt een overmaat aan aangekoekt pessimisme over de wereld weg. Decennia is vergroten van schepen en motoren en vangsten het enige antwoord geweest op steeds sneller afnemende vispopulaties. De wereldzeeën worden geplunderd. En hier, als een vonkje hoop, roeizeilen twee mannen die alleen uit zee halen wat deze kan missen. Wie zijn ze? Hoe doen ze het? Ik roep ze na: “Ik wil een interview!”







## **TRADITIE OPPAKKEN**

Even later sta ik met schrijfblok en pen tussen de kratten en staken op hun steigertje. De vangst was blijkbaar mager: wat platvis, een harder en kleiner spul. 't Was inderdaad geen beste nacht, zegt een van de twee mannen, maar de vorige week was prima en het gemiddelde telt.

Ze stellen zich voor.

*“Charly Brown (no pun intended).”*

*“Ash Smith.”*

Charly is de prater van de twee, Ash wast intussen het visnet uit de boot.

“We doen het nog niet lang. Het ging eigenlijk vanzelf. We zaten in de kroeg en we hadden het over ons werk – Ash is elektriciën en ik ben loodgieter – en dat we er geen plezier in hebben. Vervolgens ging het gesprek over de graaicultuur en hoe de zee wordt leeggevist. Een en een is twee, we komen allebei uit vissersfamilies die sinds mensenheugenis hier visten met strandboten, dus lag het idee om zeilend te gaan vissen voor de hand. We wilden niet werken met fossiele brandstoffen en willen verloren kennis terughalen. Wij besloten de traditie weer op te pakken, verbaasd dat het besluit zo makkelijk viel. En het hielp erg dat onze vriendinnen er vierkant achter gingen staan. Zo is ons bedrijf ‘Greenfish’ ontstaan.”

## **WAAROM EEN DRASCOMBE?**

“We zijn tot in Schotland wezen kijken voor een geschikte boot. We wilden liever geen hout. Uiteindelijk kwamen we vergelijkend op deze uit. Ze zeilt goed, blijft mooi liggen onder alleen de druil, roeit goed want het gewicht is laag, en je hebt veel werkruimte. Het roefje is een godsgeschenk. Vooral de nachten zijn soms bitterkoud. Een van ons kan telkens een beetje opwarmen en rusten, terwijl de ander zeilt. Anders zou je het maar moeilijk volhouden. En 's zomers kun je er schuilen tegen de zon.”





*De visserij aan de Blyth is kleinschalig en seizoensgebonden. Dat geldt ook voor de gemotoriseerde visserij. Het gaat doorgaans om open motorkottertjes, nog vaak van hout en overnaads, rond de acht meter lang, soms met een stuurhutje en meestal met een hydraulisch lijn- en nettenliertje in de zij. Vissers werken met warrelnetten en lijnen met haken en aas, afhankelijk van het seizoen. Vangsten gaan dezelfde dag nog naar de afslag in Lowestoft of liggen 's ochtends vers in uitstalkasten van visstallen aan de oever van de Blyth.*

*In het voorjaar vissen sommige vissers met drijfnetten op jonge haring, maar dat levert weinig op.*

*'s Zomers bestaat de vangst goeddeels uit diverse soorten platvis en wat baars, meestal gevangen met treilnetten die worden opengehouden door treilborden – een duurzamere manier van vissen dan met boomkorren, hoewel je die ook wel ziet. Voor een roei-zeilende Drascombe zijn sleepnetten veel te zwaar. In de nazomer is er aanvoer van goede garnaal.*

*De herfst ziet opnieuw een aanvoer van haring, maar vetter en lekkerder dan lenteharing. Later in de herfst begint de visserij op kabeljauw met lange lijnen met geaasde haken. Dat gebeurt in dieper water verder van de kust waar een kleine Drascombe niet veel te zoeken heeft.*

## **VEEL PLAATSELIJKE KENNIS**

Gelukkig is deze kust vaak hogerwal. Maar het getij hier is fel, bij stroom tegen wind is de golfslag gemeen en als de Blyth leegloopt, kunnen jullie niet naar binnen. En dan ligt er ook nog eens die grindbank voor het Noorderhoofd. Hoe varen jullie hier?

“Wij hadden natuurlijk al veel plaatselijke kennis, dat helpt. Niettemin zijn wij helemaal afhankelijk van weer en getij. Net als zeilende vissers vroeger, zijn we altijd bezig met het weer. De ingang van de Blyth is verschrikkelijk lastig. We kunnen er alleen



uit over de eb. Eenmaal buiten trekt de stroom je naar die verdomde grindbank. Bij oostenwind is het helemaal feest, dan moet je wel volvallen over stuurboord en meteen weer overstag, anders knal je zo op het zuiderhoofd. Dan is het ronduit gevaarlijk en moeten we als gekken bijroeien. We zijn al een paar keer bijna vergaan. Zaten we klem tegen het hoofd, helemaal scheef zodat de boot bijna volstroomde. Een keer raakten we in brekers boven een bank. Maar je leert, je wordt handiger en je begrijpt elkaar zonder een woord te zeggen.

Soms zitten we te zuidelijk als de vloed doorkomt en moeten we tegen de stroom in terug, zoals gisterenavond, dat hebben jullie gezien. Een paar keer haalden we het niet, trokken we de boot op het strand en liepen met de vis naar huis.”

### **SEIZOENSWERK**

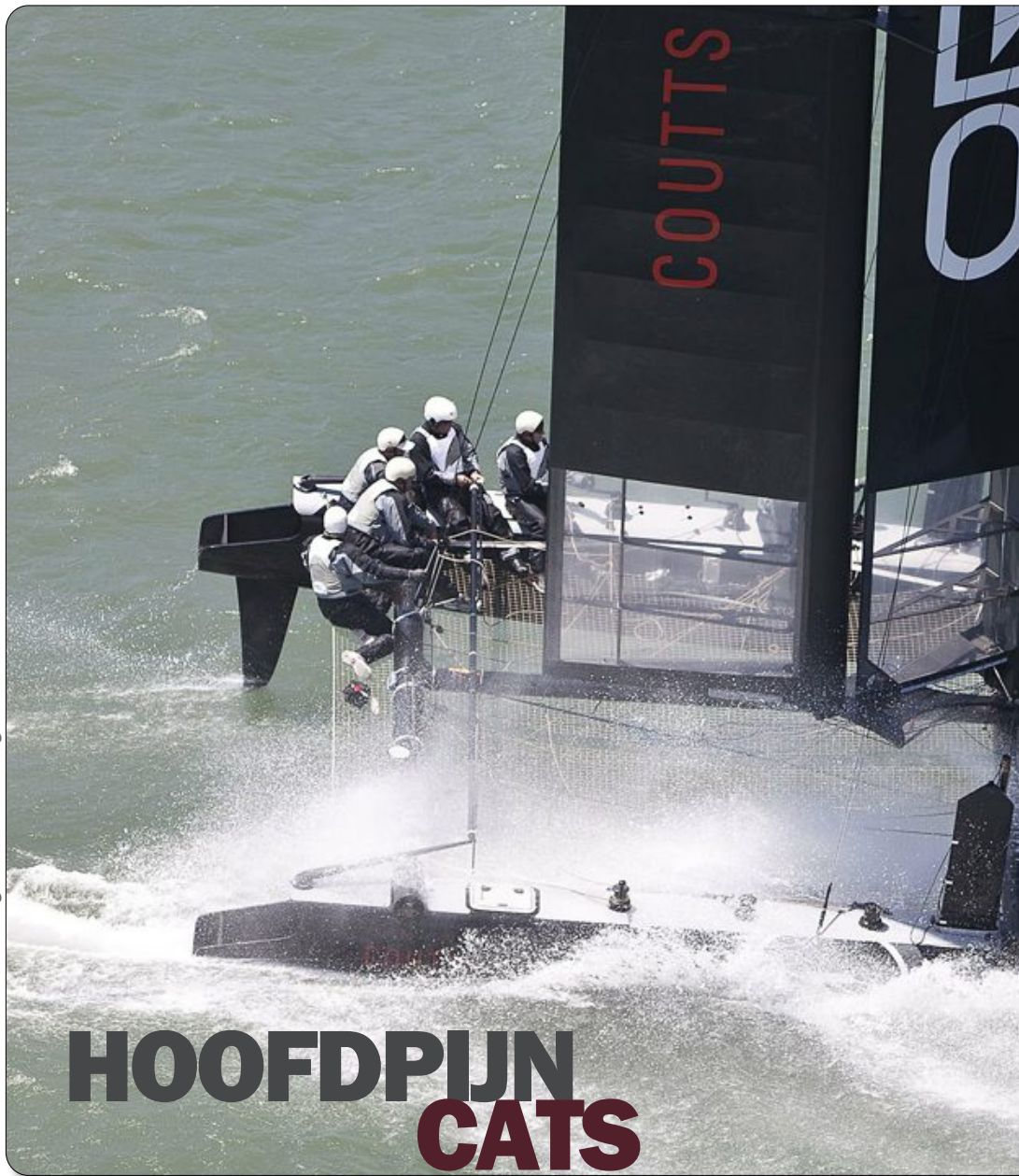
Waar zetten jullie de vangst af, gaan jullie naar de afslag in Lowestoft of verkopen jullie aan de visstallen hier aan de Blyth?

“We verkopen rechtstreeks aan pubs in Southwold en Walberswick aan de overkant. Er zit niemand tussen. Lage kosten en geen tussenhandel. Daardoor komen we ook met kleine vangsten makkelijk aan de winst.

Natuurlijk gaan we er niet van uit dat we er helemaal van kunnen leven, Het is seizoenswerk, zeker voor ons, want met het ruigere herfst- en winterweer hebben wij op zee meestal niets te zoeken. We hebben ons gevestigd als ‘Greenfish’ en dat slaat aan. Als wij binnenzeilen wijzen de kroegbazen naar ons en zeggen tegen hun klanten: Van die jongens betrekken wij onze vis, hoe groen wil je het hebben? Dat is de toekomst.” (Z)







# HOOFDPIJN CATS

De strijd om de America's Cup belooft volop spektakel. Niet alleen door de supersnelle catamarans die uiteindelijk de uitdager van bekerhouder Oracle zullen opleveren, maar ook door de condities in de baai van San Francisco. De windomstandigheden vormen een contrast met de windluwe





omstandigheden in de Middellandse Zee tijdens de vorige editie. Al tijdens de voorbereidingen gaat het hard, heel hard. Maar ook gaat het geregeld mis. Niet zo vreemd dus, dat steeds meer deelnemers helmen dragen. Klik vooral op de videoknop en je begrijpt precies waarom... 📺





# juli 2011

- 1-10 juli*      **41ste Deltaweek.** Kajuitjachten en platbodems.  
[www.deltaweek.nl](http://www.deltaweek.nl).
- 9 juli*      **Start Scheveningen-Brest.** [www.zeilrace-rally.nl](http://www.zeilrace-rally.nl)
- 9-13 juli*      **91ste Kaagweek.** Eenheidsklassen. [www.kwvdekaag.nl](http://www.kwvdekaag.nl).
- 15-17 juli*      **ONK Dart.** Scheveningen. [www.dartcat.nl](http://www.dartcat.nl).
- 16 juli*      **Van Loon hardzeildag.** Platbodems. Veere.  
[www.hoogaars.nl](http://www.hoogaars.nl).
- 16-17 juli*      **Loosdrechtweek.** [www.loosdrechtweek.nl](http://www.loosdrechtweek.nl).
- 21-24 juli*      **Boat bien oan.** Reunie LVBHB. [www.deboadskipper.nl](http://www.deboadskipper.nl).
- 22-31 juli*      **Travemünder Woche.** [www.travemuender-woche.net](http://www.travemuender-woche.net).
- 22-27 juli*      **Zuidlaardermeerweek.** Kropswolde.  
[www.zvzuidlaardermeer.nl](http://www.zvzuidlaardermeer.nl).
- 22-24 juli*      **Zomerevenement Marieholm.** Colijnsplaat.  
[www.marieholmvereniging.nl](http://www.marieholmvereniging.nl).

- 23-24 juli **Katwijk-Noordwijk.** Catamarans. [www.skuytevaart.nl](http://www.skuytevaart.nl).
- 27-31 juli **12de Dutch Classic Yacht Regatta.** Hellevoetsluis.  
[www.dcyr.nl](http://www.dcyr.nl).
- 29 juli **Zomerreunie SSRP en VSRP.** Monnickendam. Rond en Plat.  
[www.vsrp.nl](http://www.vsrp.nl).
- 29-juli-4 aug **66e Schildmeerweek.** [www.zvoss.nl](http://www.zvoss.nl).
- 30-31 juli 28e **Westlandcup.** Cats. KZV 's Gravenzande. [www.kzvg.nl](http://www.kzvg.nl).
- 30 juli-12 aug. **Skûtsjesilen.** Friesland. [www.skûtsjesilen.nl](http://www.skûtsjesilen.nl).

## EVENEMENTEN

- 8-10 juli **Delta Marina Boatshow.** Kortgene. [www.deltamarina.nl](http://www.deltamarina.nl).
- 14-16 juli **Visserijdagen Bruinisse,** Grevelingenmeer.  
[www.visserijdagen-bruinisse.nl](http://www.visserijdagen-bruinisse.nl).

[agenda@ziltmagazine.nl](mailto:agenda@ziltmagazine.nl) 



# augustus 2011

- 6-11 aug. **Sneekweek.** [www.sneekweek.nl](http://www.sneekweek.nl).
- 13 aug. **Mosselrace.** Platbodem en SW. Oosterschelde.  
[www.mosselrace.nl](http://www.mosselrace.nl).
- 13-14 aug. **40ste Benelux kampioenschappen.** Grevelingen.  
[www.kwvdekaag.nl](http://www.kwvdekaag.nl).
- 13-20 aug. **IFKS kampioenschappen.** Friesland. [www.ifks.nl](http://www.ifks.nl).
- 19-21 aug. **Alkmaar Open.** Open eenheidsklassen.  
[www.alkmaardermeer.nl](http://www.alkmaardermeer.nl).
- 19-21 aug. **Flevo Race IJsselmeer.** [www.knzzrv.nl](http://www.knzzrv.nl).
- 20-21 aug. **NAM-REM Race.** Zandvoort. Cats. [www.wvzandvoort.nl](http://www.wvzandvoort.nl).
- 26-27 aug. **47ste Delta Lloyd 24 Uurs.** [www.kustzeilers.nl](http://www.kustzeilers.nl).
- 26-28 aug. **Breskens Sailing.** IRC jachten. [www.breskenssailing.nl](http://www.breskenssailing.nl).
- 27-28 aug. **NK Hobie Cat.** Noordwijk. [www.hobieclass.nl](http://www.hobieclass.nl).
- 3 sept. **8 Uurs Oosterschelde.** <http://w3.wsv-sint-annaland.nl>.
- 3 sept. **Trintelrace.** Zeilvereniging Het Y. [www.zvhety.nl](http://www.zvhety.nl).



- 3 sept. **Lichtplatform Goeree Race.**  
[www.haringvlietwedstrijden.nl](http://www.haringvlietwedstrijden.nl)
- 2-4 sept. **Zuiderzee Regatta.** [www.knzrv.nl](http://www.knzrv.nl)
- 2-4 sept. **NK Valk en Vrijheid.** Alkmaardermeer.  
[www.alkmaardermeer.nl](http://www.alkmaardermeer.nl)
- 3 sept. **Trintelrace,** IJmeer zv Het Y, [www.zvhety.nl](http://www.zvhety.nl)
- 4 sept. **8 Uren Kaag.** [www.kwvdekaag.nl](http://www.kwvdekaag.nl)

## EVENEMENTEN

- 5-7 aug. Havendag Breskens. [www.visserijfeesten.nl](http://www.visserijfeesten.nl)
- 25-28 aug. Vlissingen Maritiem. [www.vlissingenmaritiem.nl](http://www.vlissingenmaritiem.nl)
- 2-4 sept. Wereldhavendagen. Rotterdam.  
[www.wereldhavendagen.nl](http://www.wereldhavendagen.nl)
- 6-11 sept. Hiswa te Water. IJmuiden. [www.hiswaterwater.nl](http://www.hiswaterwater.nl)

[agenda@ziltmagazine.nl](mailto:agenda@ziltmagazine.nl) 



FOTO'S VALENTIJN VAN DUIJVENDIJK TEKST KIM SEIGNETTE

# ‘HET CONCEPT KLOPT GEWOON’

## Dutch Youth Regatta blijft een succes

Zodra de slagboom van camping It Soal in Workum opengaat, weet ik weer waarom ik vroeger wekenlang uitkeek naar de Dutch Youth Regatta. Het grote jeugd-evenement dat jaarlijks tijdens het Hemelvaartsweekend wordt verzeild, staat internationaal bekend om zijn goede organisatie, de gezelligheid en de sportieve sfeer. En dan staat ook nog de Nederlandse titel op het spel.









**V**oor de campingwinkel lopen mensen met verse broodjes, kinderen fietsen rond of spelen op straat. Een doorsnee beeld van een camping. Maar dat verandert als je verder richting het water loopt. Zeilers, gehuld in wetsuits en droogpakken, treffen de laatste voorbereidingen voor alweer een wedstrijddag. Hoewel het een drukte van jewelste is, hangt er een ontspannen sfeer.

## **TORENHOGHE STAPELS TRAILERS**

Zodra het sein wordt gegeven dat de Optimisten het water op mogen, ontstaat er een enorm gekrioel in It Soal, de smalle vaart die uitmondt in het IJsselmeer. Een bezienswaardigheid op zich. Wat overblijft zijn torenhoge stapels trailers en ouders die hun kinderen uitzwaaien en voor de laatste keer succes wensen. Organisatievoorzitter Robert van Notten kijkt tevreden naar het tafereel. “We hebben dit jaar met 800 inschrijvingen een record aantal deelnemers. Dit betekent dat we ongeveer 900 zeilers op het water hebben.”

## **22 LANDEN**

Laser Radiaal-zeiler Karsten Pierik (21) uit Delft denkt dat hij dit jaar voor de tiende keer meevaart. “Ik heb al zo vaak mee gedaan. Toen ik nog in de Optimist zeilde, kwam ik altijd al naar Workum, daarna heb ik een paar jaar Splash gevaren en nu doe ik mee in de Laser Radiaal. Het gaat boven verwachting dit









jaar. Ik vind het altijd heel prettig om op groot water zoals Workum te varen. En zo'n groot evenement waar verschillende klassen aan meedoen is erg leuk.”

Maar wat maakt dit evenement zo populair dat er deelnemers uit maar liefst 22 verschillende landen op af komen? Daar is Van Notten kort en bondig over: “Het concept klopt gewoon. We hebben hier negen verschillende jeugdklassen varen die in de voorkeurslijn van het Watersportverbond zitten. Over het algemeen hebben zeilers die uit de Optimist groeien moeite met het maken van een keuze naar een vervolklasse. Hier kun je bijna alle klassen zien varen en dat helpt de jonge zeilers misschien.”

## **JEUGDEVENEMENT**

En dat concept wordt sterk bewaakt. Dit jaar mag de Flashklasse voor het eerst niet meer deelnemen aan het evenement. Van Notten: “De klasse is niet leeftijdsgebonden en daarvoor kregen we soms inschrijvingen van volwassenen, terwijl het de jeugd is waar dit evenement om draait. Van oorsprong zeilden de Optimist, Vaurien, Splash en Flash hier elk jaar al het Nederlands Kampioenschap. We wilden daar een groot jeugdevenement van maken. Dat kreeg de naam Dutch Youth Regatta en toen zijn er meer klassen bij gekomen. De Vaurien vaart niet meer mee, omdat het aantal inschrijvingen te ver terugliep. Zo moeten we nu bijvoorbeeld ook de Cadetklasse in de gaten houden.”







Igor van Zalinge (23), huidig Nederlands kampioen in de Flash, komt alleen even kijken en zijn wisselprijs inleveren. “De Dutch Youth Regatta was altijd een van de leukste evenementen van het jaar. Jammer dat ik mijn titel hier niet meer kan verdedigen. Dit jaar vaart de Flash het Nederlands kampioenschap in september in Sneek.”

### LAATSTE DAG

Veiligheid op het water staat voorop bij de organisatie. Dat wordt de laatste wedstrijddag – zondag – nog eens benadrukt. Harde wind en kans op onweer zorgen eerst voor uitstel en ten slotte voor afgelasting. Karsten: “Vervelend dat er niet meer gevaren wordt, maar het is wel terecht dat het is afgelast.”

Voor Splashzeilster Calijn Muller (16) uit Harderwijk heeft de afgelasting grotere gevolgen. “Ik ben zaterdagavond extra vroeg naar bed gegaan omdat ik 6de stond en op de slotdag nog eerste meisje kon worden. Dat is helaas niet gelukt, maar ik heb wel een podiumplek gehaald. Dat is eigenlijk al boven mijn verwachting.”

Van Notten: “We hebben veel positieve reacties van ouders en deelnemers gekregen dit jaar. Het is jammer van de laatste dag, maar de overige drie dagen hadden we wel prachtige zeilomstandigheden. We kijken terug op een geslaagd evenement. Hopelijk mogen we volgend jaar weer zoveel zeilers verwelkomen.”

[www.dutchyouthregatta.org](http://www.dutchyouthregatta.org) 





## Performance Sails

Zeilmaker Performance Sails is goed ingevoerd in de wereld van snelle cats en sportboten als de Melges. Team Mini Mostro, dat zeilt op een Melges 24, is door Performance Sails aange-  
steld als nieuw verkooppunt van hun



zeilen. Geïnteresseerden in een snel setje zeilen kunnen bij Mini Mostro terecht voor testvaarten, vragen en aankoop. [www.minimostro.com](http://www.minimostro.com)

## IZI app

WatersportIZI heeft een app voor de iPhone uitgebracht. De inhoud van hun website is daarmee eenvoudig op je iPhone te raadplegen. Je vindt er onder andere watersportnieuws en informatie over stremmingen. De app herbergt ook een snel groeiende database met nautische producten. Het aanbod vanuit de botenmarkt is in een aparte rubriek ondergebracht, waar je snel kan zoeken door bijvoorbeeld gewenste lengte en prijs aan te klikken. Met ingeschakelde gps vind je met de app ook eenvoudig watersportbedrijven bij jou in de buurt. Volgend jaar volgt er een Androidversie. [www.watersportizi.nl](http://www.watersportizi.nl)



## Nog meer ruimte



Ontwerpbureau Judel & Vrolijk kreeg van Hanse Yachts de opdracht om een opvolger voor de succesvolle Hanse 375 te ontwerpen met ruim 20% meer volume dan zijn voorganger. Het resultaat is de Hanse 385. Opvallend is de brede spiegel met groot opklapbaar zwemplatform, de onderdeks lopende lijnen en de dubbele stuurwielinrichting. De vallieren staan bij de 385 op de rand van de kuipbanken, waardoor je bij het hijsen van een zeil niet onder de buiskap hoeft te staan. Zoals bijna alle andere Hanse's heeft dit nieuwe model ook een zelfkerende fok waardoor de boot goed alleen te varen is. Op de Hiswa in IJmuiden valt deze nieuwe Hanse straks te bewonderen. Dan is ook de prijs bekend.

### Feiten en cijfers Hanse 385

Lengte over alles:	11,40 m	WATERVERPLAATSING:	7.600 kg
Lengte waterlijn:	10,99 m	Ballast:	2.200 kg
Breedte:	3,88 m	Zeiloppervlak:	64 m <sup>2</sup>
Diepgang:	1,99 m	Ontwerp:	Judel/Vrolijk

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



## Hoezen en meer

Zeilster Anita van Daalen is handig met een naaimachine. Die handigheid heeft nu geleid tot de webshop Maritimefabricgadgets, waar zeilers terecht kunnen voor gepersonaliseerde hoezen voor lieren, luiken, buitenboordmotor of bijboot. Door die hoezen te voorzien van de bootnaam krijgt het niet alleen een persoonlijk en luxe tintje, maar zijn de hoezen ook minder diefstalgevoelig.

Anita voegt steeds nieuwe producten aan haar webshop toe. Naast de hoezen

kunnen zeilers hier nu ook terecht voor dekbedovertrekken met nautisch logo, hangmatten voor op je voordek of cadeauartikelen met een maritieme sfeer. [www.maritimefabricgadgets.com](http://www.maritimefabricgadgets.com)



## Compact reddingslicht



Al decennia hangt hetzelfde model reddingslicht aan de hekstoel van de meeste zeegaande boten. De oranje plastic variant met vier grote staafbatterijen en een kleine gloeilamp krijgt nu concurrentie van een nieuw model. De Lifebuoylight van Crewsaver is geel en wordt geleverd in een houder. De batterij is een lithium knoopcel en het licht is een LED lamp met een vermogen van 2 candela. Het robuust uitgevoerde licht is compact en weegt 190 gram. De houder weegt 73 gram en wordt meegeleverd. Het rondschilderend flashing LED licht wordt geactiveerd

zodra de Lifebuoylight uit de houder wordt genomen.

Adviesverkoopprijs € 65,50 [www.belship.nl](http://www.belship.nl)





## iNautica



Jascha Bach en Arjen van Elk stellen in hun nieuwe bedrijf iNautica de import van snelle, exclusieve en mooie zeiljachten centraal. Beide initiatiefnemers zijn beëdigd en gecertificeerd jachtmakelaar en hebben jarenlange ervaring als importeur van nieuwe zeiljachten. De eerste importeurschappen zijn T-Yachts en Italia Yachts, die op de Hiswa te Water zullen worden geïntroduceerd.

De Italia Yachts 10.98 is een ontwerp van Maurizio Cossutti, gebouwd door Baruffaldi, een werf met ruim 50 jaar ervaring. De positieve spiegel geeft de boot een wat klassieke uitstraling, terwijl het brede achterschip en de enorm ruime kuip juist helemaal van nu zijn. Ondanks een teakhouten interieur weegt de boot slechts 4.500 kilo. Volgens de importeurs is het afwerkingsniveau hoog en leent de IY 10.98 zich uitstekend voor vlot toerzeilen of actief wedstrijdzeilen, ook met kleinere bemanning. De introductieprijs is € 185.000.

### Feiten en cijfers IY 10.98

Lengte over alles: 11,29 m  
Lengte waterlijn: 9,65 m  
Breedte: 3,65 m  
Zeiloppervlak: 72.14 m<sup>2</sup>

Diepgang: 1,90 m  
Waterverplaatsing: 4.500 kg  
Ballast: 1.500 kg  
[www.inautica.nl](http://www.inautica.nl)



## Benamingen verduidelijkt

Al in 1999 schreef Ron de Vos zijn 'Het fregatschip Futures'. Hij beschrijft daarin de reis van dit fregatschip in 1840 van Amsterdam naar Brest en voert de figuur op van Kapitein Blom. Een knap zeeman, die onderweg visioenen heeft van de toekomstige zeevaart en pleziervaart. Zo wilde Ron dieper inzicht verschaffen in het zeemanschap van de negentiende-eeuwse zeevaarder. De dit jaar verschenen heruitgave onderscheidt zich van de eerste druk door de toevoeging van digitale afbeeldingen van een fregat onder verschillende omstandigheden. Bijschriften maken helder wat de benamingen van onderdelen zijn en welke bevelen horen bij de meest voorkomende manoeuvres als halzen en wenden en ankeren. Voor iedereen die bij het lezen van bijvoorbeeld C.S. Forrester of P. O'Brian wel eens de weg kwijtraakt, brengt dit boekje uitkomst. Alleen niet op blz 56. Daar staat: 'Alles wordt zo gebrast dat de onderste ra's weer ruimer staan dan de bovenste.' Lezers kunnen dit verkeerd opvatten. De Vos bedoelt dat van boven naar beneden elke ra steeds dichter bij de langsscheepse as wordt gebrast. MS



## Zilte gitaarstukken

Maarten Russchen is solozeiler, jurist en musicus. De intense ervaringen als solozeiler hebben hem inspiratie gegeven om composities te maken voor akoestisch gitaar. Tien stukken staan op zijn cd *Milestones* die dit voorjaar verscheen. Verwacht geen meezingers of shanties, het is rustige, of zo je wilt rustgevende, prachtig gespeelde gitaarmuziek. Deze cd proeft zilt; je voelt de zee, de deining en de wind. [www.homeofjazzracing.nl](http://www.homeofjazzracing.nl) en ook op iTunes. LvZ



## Rallyzeilen



Marianne Plante en haar man zeilden in de Blue Water Rally rond de wereld. Het verhaal van die reis wordt verteld in het boek *Rallyzeilen*. De titel en de aanbeveling van de uitgever suggereert dat vooral het georganiseerd en gezamenlijk langeafstandszeilen het onderwerp van dit boek is. Dat is slechts ten dele het geval. Ook het verhaal van de wereldreis en algemene tips voor vertrekkers eisen hun plek op. Soms leidt dat tot aardige anekdotes in het decor van één specifieke rally. Maar het gevolg van die brede aanpak is vooral dat maar weinig onderwerpen echt uit de verf komen. Veel

van de aanbevelingen zijn zo algemeen en voordehandliggend dat ze slechts voor een enkele potentiële vertrekkers een echte oogopener zullen zijn.

En als de aanbevelingen al stof tot nadenken geven, is dat waarschijnlijk op een andere manier dan de auteur zich voorstelt. Bijvoorbeeld als zij stelt dat het voordeel van een rally is: 'Dat zowel het moment van vertrek als de route zijn bepaald'. Om die stelling vervolgens te onderbouwen met voorbeelden van niet georganiseerde boten die liever nog een dagje blijven liggen als het te hard waait. Maar ook voor zulke 'tussen de regels' conclusies leent *Rallyzeilen* zich eigenlijk niet. Daarvoor beperken de beschreven ervaringen van de auteur zich te veel tot deze enkele rally.

Door dat alles is *Rallyzeilen*, ook al door zijn magere eindredactie, een boekje dat eerder concurreert met talloze websites dan met de bekende zeeschrijvers die de auteur als haar eigen inspiratiebron noemt. RK







## Racende Mastodonten...

Misschien was de *André Hoek Cup* een betere naam geweest voor de *Palma Super Yacht Cup*. Maar liefst tien van de eenentwintig deelnemende schepen die in Palma de Mallorca aan de start verschenen, waren getekend door deze internationaal doorgebroken, Nederlandse jachtarchitect. De blauwe boot op de voorgrond is de *Athos*, een bij Holland Jachtbouw gebouwd Hoek





ontwerp van 62 meter lang en bijna 11 meter breed. Het is de grootste boot van het indrukwekkende wedstrijdveld. Let eens op de verhouding 'mens-machine'... Het witte joekel dat voorop ligt is de 55 meter lange *Adela*. Ook deze boot heeft Nederlandse wortels, het is een ontwerp van Gerard Dijkstra. De *Drumfire*, een 'Hoek' van 24 meter, ging met de Cup naar huis.🕒





2011  
flevo  
race

The main title 'flevo race' is prominently displayed. To the left of the text is a stylized sailboat logo with a yellow and orange sail, a blue sail, and a red hull. The year '2011' is written in large orange letters above 'flevo', which is in red, and 'race' is in blue cursive below it. The background of the entire page is a photograph of a sailboat racing on the water.

ENKHUIZEN

19–21 AUGUSTUS 2011

- Open Klassen Kampioenschap Noord ORC Club
- IRC
- Ronde en Platbodemjachten
- Klassieke Scherpe Jachten
- Klassieke Polyester Jachten
- FF 65

Schrijf u in op [www.flevorace.nl](http://www.flevorace.nl)



www.skutsjesilen.nl

# SKÛTSJE SILEN 2011



ZATERDAG 30 JULI GROU MAANDAG 1 AUGUSTUS DE VEENHOOP DINSDAG 2 AUGUSTUS EARNEWÂLD  
 WOENSDAG 3 AUGUSTUS TERHERNE DONDERDAG 4 AUGUSTUS LANGWEER VRIJDAG 5 AUGUSTUS GEEN  
 WEDSTRIJD ZATERDAG 6 AUGUSTUS STAVOREN MAANDAG 8 AUGUSTUS WOUDESEND DINSDAG 9 AUGUSTUS  
 ELAHUIZEN WOENSDAG 10 AUGUSTUS LEMMER (COMM. LEEUWARDEN)  
 DONDERDAG 11 AUGUSTUS LEMMER VRIJDAG 12 AUGUSTUS SNEEK

**AANVANG WEDSTRIJDEN 14.00 UUR**

ENTREE BOVEN DE 14 JAAR: € 2,00



**Rabobank**

Hoofdsponsors

**Interpolis**



Omrop Fryslân

Mediapartner

**★ Heineken®**

invira**plus**



dokkumer vlaggen centrale

*Laat je zien!*

Co-sponsors



# VAKANTIEWEER

## Alle iPad/iPhone gribviewers op een rijtje

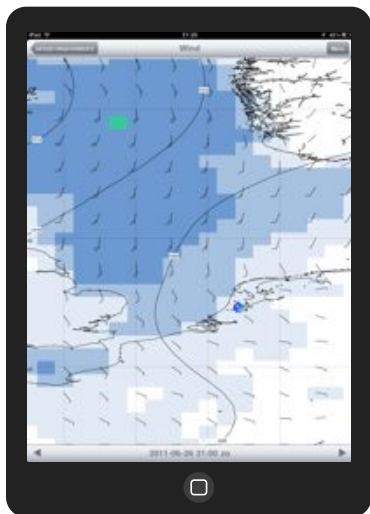
*In toenemende mate is een iPhone of iPad voor zeilers een belangrijke bron van weersinformatie. In Zilt 58 bekeken we een aantal weerapps maar slechts enkele maanden later is het aanbod al weer uitgebreid.*



### WEATHERTRACK

★★★★★ €15.99

Deze app bespraken we uitgebreid in Zilt 59. Ons enthousiasme voor deze gribviewer was groot, maar werd wel enigszins getemperd door een aantal fouten en de lastige bediening. Sinds onze bespreking zijn er een aantal updates van het programma verschenen die veel van onze bezwaren hebben weggenomen. Alle meteorologische fouten zijn inmiddels gecorrigeerd. Weathertrack is met afstand de meest veelzijdige gribfileviewer voor mobiele apparaten. Diezelfde veelheid van opties maakt wel dat je wat tijd moet steken in het vertrouwd raken met de bediening. Als je die moeite ervoor over hebt en in meer bent geïnteresseerd dan in wind alleen, dan is Weathertrack nu nog meer een aanrader dan voorheen.





## POCKETGRIB

★★★★★ € 4.99

In tegenstelling tot Weathertrack blinkt het onlangs verschenen Pocketgrib juist uit in eenvoud. Het is het gevolg van het ontbreken van de meeste toeters en bellen. Veel zeilers zullen die echter helemaal niet missen en in deze app



precies vinden wat ze van een weerprogramma verwachten. De app tekent de gribfiles op de gebruikelijke manier in een kaart, maar kan desgewenst ook een overzichtelijke grafiek of tabel produceren. Het selecteren van de data gebeurt erg efficiënt. Je zoomt de kaart in tot het gebied waarvoor je weersinformatie wilt en drukt simpel op de downloadknop. Als de selectie meer dan 300 Kb data bevat, waarschuwt het programma je. Een goed idee voor

iedereen die van een buitenlandse provider gebruik moet maken. Helaas bevat ook deze gribviewer weer het moedeloos makende interpolatiespook. Het duikt op als je te ver inzoomt en produceert dan windveren die nergens anders op gebaseerd zijn, dan op een rekenkundig kunstje zonder meteorologische onderbouwing. Wie zich de beperkingen daarvan realiseert heeft aan Pocketgrib echter een prima app.

**Zeker als je het gemak van breedband internet achter je hebt gelaten, zit je niet te wachten op gribfiles die onnodig zwaar zijn...**







## Weather4D

★★★★☆ € 4.99

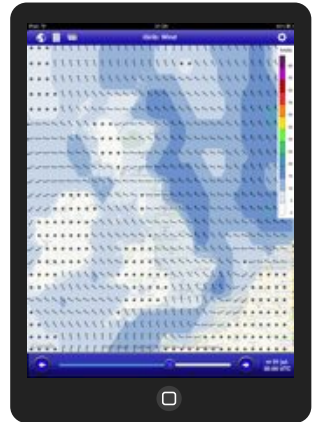
Veel apps maken aanvankelijk veel indruk, maar blijken in de praktijk wat tegen te vallen. Ook Weather4D valt in die categorie. Achter de uiterst fraaie vormgeving gaat een heel gewone gribviewer schuil die zeker niet uitblinkt in gebruiksvriendelijkheid. Het programma kan alleen gribfiles binnenhalen voor voorgedefinieerde regio's. Naast de voorgeprogrammeerde gebieden, kun je die ook zelf bepalen, maar enthousiast werden we daar niet van. Afgezien van de prachtige animaties van de weersontwikkeling, kan Weather4D niets dat de andere besproken gribviewers ook niet kunnen. Ondanks zijn fraaie uiterlijk wist Weathertrack geen plek in onze favorietenlijst te veroveren.



## iGrib

★★★★☆ € 3.99

Ook het eerder besproken iGrib is enkele updates verder. Afgezien van het corrigeren van wat schoonheidfoutjes is er weinig veranderd. Het is een keurige gribviewer met als grootste nadeel dat je nauwelijks controle hebt over de bestandsgrootte. Zeker als je het gemak van breedband internet achter je hebt gelaten, zit je niet te wachten op gribfiles die onnodig zwaar zijn. Naar onze mening is iGrib in minder dan een halfjaar voorbijgestreefd en heeft het, in zijn prijsklasse, aan Pocketgrib een te grote concurrent.





## Meteo Marine

★★★★★ € 0.00

De app van Meteo Consult uit Frankrijk lijkt vooral bedoeld voor zeilers uit dat land. De gribfile-functie zit verborgen onder het knopje 'Coastal Maps'. De meest geavanceerde gribviewer is dit zeker niet. Je kunt niet zelf het gebied bepalen en de Oost-zee of Scandinavië ontbreken zelfs helemaal. Voor de rest van Europa is dit echter een verrassend bruikbare manier om je even snel te informeren over de windsituatie voor de komende dagen. Zelfs zonder dat je je creditcard daarvoor moet aanspreken.

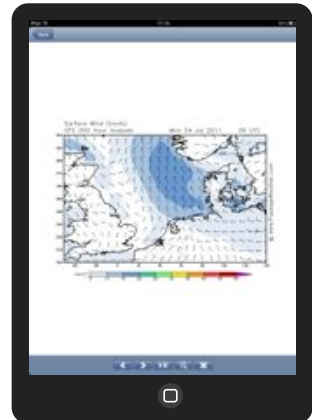


## Passage Weather Mobiel

★★★★★ € 0.00

Dit is geen app maar een koppeling naar de mobiele site van Passage Weather. Net als op de webpagina's van de populaire site worden er per gebied kant en klare gribfile-kaartjes aangeboden. Dat is weliswaar een heel andere benadering dan die van de app-aanbieder, maar voor de geproduceerde windinformatie maakt dat weinig verschil.

Bovendien is [www.passageweather.com/mobi](http://www.passageweather.com/mobi) niet alleen voorbehouden aan Apple gebruikers, maar bruikbaar op elke slimme telefoon.



## Nabargandup Bipi

Een eiland met zo'n naam, dat moet toch ook bij de meest verstokte thuisblijver de reislust aanwakkeren. Eddy Dunlop verblijft maandenlang op de San Blas eilanden en laat het anker van zijn *Boanerges* ook vallen bij Nabargandup Bipi, waar de Kuna indianen zijn vrienden worden.





# ZILTEWERELD





## 40 jaar later

Als-20 jarige voer Eddy Dunlop met een vrachtschip van de KNSM als dienstplichtige de Atlantische Oceaan over naar Suriname. “Bij het zien van al die dolfijnen die op de boeg golf speelden, de bijzondere zons- ondergangen en de wolken met onwaarschijnlijke kleuren, nam ik me voor zo'n oversteek ooit



zelf eens te maken.” Veertig jaar later, in 2007, is het zover. Eddy laat zijn werkzame leven achter zich en vertrekt met zijn catamaran *Boanerges* voor een wereldreis. Het plan is om eerst richting Caribisch Gebied te zeilen en daar te bekijken hoe het drijvend bestaan bevalt. Eddy zeilt alleen. Niet uit overtuiging, maar omdat het zo gelopen is. Zijn ruime boot biedt voldoende plaats aan opstappers, en daaraan heeft hij geen gebrek. “Het verbaast me dat er zoveel animo is om mee te varen. Ik heb veel bezoek en vaar minder alleen dan gedacht. Op kortere stukken heb ik soms hele gezinnen met kinderen aan boord. Anderen zeilen juist liever





mee op lange oversteken. Maar hoe gaat dat als ik werkelijk het Panama-kanaal doorga? Daarachter ligt een heel grote lege vlakte waarbij het minder voor de hand ligt dat er mensen langskomen. De afstanden zijn groot, vliegverbindingen beperkt en kostbaar. Dan zal wel blijken wat het is om je vertrouwde vriendenkring achter je te laten, om alle problemen waar je voorstaat alleen te moeten oplossen.”

## Leven tussen indianen

Eddy neemt de tijd voor zijn reis. Op plaatsen waar hij langer blijft voelt hij zich geen passant, omdat hij dan veel contact krijgt met de lokale bevolking. “Als je alleen aan boord bent, gaat dat makkelijker. Ik verbleef met veel plezier langere tijd op het eiland Carriacou en in de koloniale stad Cartagena in Colombia. Maar de meest bijzondere tijd heb ik net achter de rug. In november kwam ik hier aan, op de San Blas eilanden. De Kuna indianen die hier wonen leven nog in een andere tijd, ze hebben weinig van de moderne maatschappij overgenomen. Dat maakt het leven tussen deze mensen onvergelijkbaar met enig andere ervaring van mijn reis. Door ergens lang te blijven verdiepen de contacten met de lokale bevolking. Nu, zes maanden later, voel ik pas weer de druk om verder te zeilen.”



## De bemanning van *Zilt* Magazine bestaat uit:



### 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](mailto:redactie@ziltmagazine.nl)



De inhoud van *Zilt* Magazine mag op geen enkele wijze worden overgenomen zonder schriftelijke toestemming van de makers. Bij overtreding geldt het tarief dat daarvoor door de Nederlandse Vereniging van Journalisten is vastgesteld.

De uitgever kan niet aansprakelijk worden gesteld voor fouten in deze publicatie.



# Zilt Zoekt Zeilers

Abonneer je nu en ontvang gratis:

- elke week het zeilersweerbericht
- elke maand Zilt Magazine

Ga naar [www.ziltmagazine.nl](http://www.ziltmagazine.nl)  
en vul je e-mailadres in