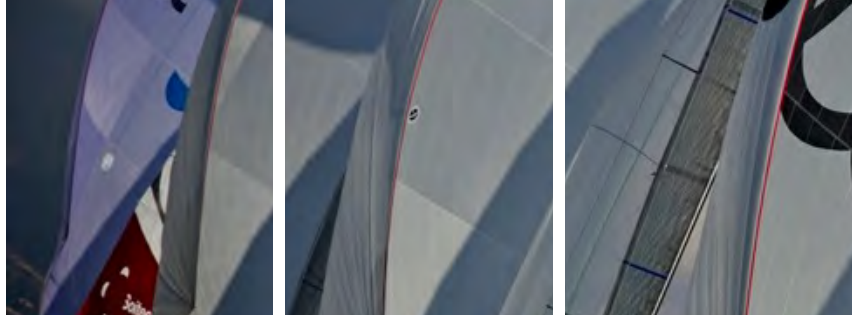




**Ongerepte route: rond Nieuw-Zeeland - Bolkop wint Transat 650 -
5 ontwerpers, 5 visies - Oversteek met Emily op de hielen... -
Vereende krachten in Waddenrace - Sneller dan de wind in 200 Myls**

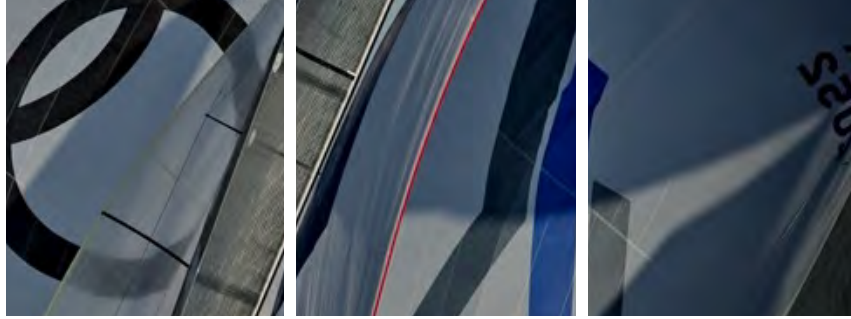


in deze Zilt...



- 6** **Bureaublad** - Downloadfoto voor je scherm.
- 8** **Reflectie** - Bespiegeling van de Zilt-bemanning.
- 10** **Rondje Nieuw-Zeeland** -
Ongereptheid ten top.
- 26** **'Winnende boot is mooi'** - Ontwerper David
Raison over zijn opzienbarende Transatter.
- 32** **5 Ontwerpers** - 5 visies op de Teamwork.
- 38** **'Zit er nog beweging in?'** - Verslag van de
Waddenrace.
- 46** **In de Wind** - Berichten uit de zeilerswereld.
- 52** **Veilig oversteken** - Tips van een reddingboot-
schipper.





- 56** **Zwart-wit** - Prachtboot uit de Jacques Vabre....
- 58** **Sneller dan de wind** - Impressie van de 200 Myls.
- 68** **Agenda** - Een greep uit de zeilevenementen.
- 70** **Met Emily op de hielen** - Onstuimige Atlantische oversteek.
- 78** **Zilte Spullen** - Nieuws van de handel.
- 86** **Zilte Wereld** - Over verwegzeilen..
- 88** **Bemanning** - Zij maken *Zilt*

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



DEKKER WATERSPORT

Met speciale weekend demonstraties!

WEBASTO KACHEL

**DEMO
WEEKEND**



AKTIE!

AIS WEEKEND PRIJSDOORBRAAK!

AIS
transponder

**NU VOOR
499**



AKTIEPRIJS!

DUBARRY LAARZEN

dubarry
of ireland

**SPECIALE
WEEKEND
AANBIEDING!**



KOOPWEEKEND!!!

OP 10 EN 11 DECEMBER. ZONDAG VANAF 10.00-17.00 UUR

TOUWAKTIE

Elke schoot
of val

**3 M HALEN
2 M BETALEN!**

Elke landvast

**2 M HALEN
1 M BETALEN!**

ALLE FENDERS

**4 HALEN
3 BETALEN!**

INTERNATIONAL ANTIFOULING

3 liter type micron



**NU VOOR
129**

VICTRON ZONNE- PANELEN

**WEEKEND
AKTIE!**

VICTRON LADER EN OMVORMER

**WEEKEND
AKTIE!**

REDDINGVLOT AKTIE!

Alle ex-verhuur en
overjarige vlotten

**SPECIALE
WEEKEND
PRIJZEN!**



ZEILKLEDING

Alle overjarige
technische
zeilkleding.

**NUT TOT
50% KORTING!**

MUSTO COLLECTIE 2010

**NU MET
25% KORTING!**

IMHOFF ZEILPAKKEN

**NU MET
25% KORTING!**



Ga voor meer aanbiedingen en ons volledige
assortiment naar:

www.dekkerwatersport.nl

Spectaculair Wintervoordeel!

De temperaturen dalen...

...en de prijzen ook!



Koop voor 31 januari 2012 een NSS7 + de prijswinnende 3G breedbandradar, en betaal geen €3877, maar €2995,-.

Uw voordeel €882,-

En u krijgt er ook nog een 3 uur durende workshop bij cadeau!

Want uw navigatie is onze zorg!

U wist al dat een radar de actieve veiligheid aan boord vergroot. U wist ook al dat een goed multifunctioneel display u helpt om veilig en ontspannen te varen. Maar wist u ook dat Simrad de toon zet in veilig en ontspannen navigeren met haar prijswinnende 3G breedbandradar en nieuwe NSS multifunctionele displays?

De NSS serie staat voor:

- ✓ Gebruikersvriendelijk, logische bediening
- ✓ Overzichtelijk, snel in- en uitzoomen
- ✓ Veelzijdig, van stuurautomaatbediening tot het licht aandoen met Czone
- ✓ Muzikaal, t.c.m. Sonic Hub systeem de muziek van uw iPhone, iPod of usb stick beluisteren

De prijswinnende 3G Breedbandradar staat voor:

- ✓ Veiligheid, minimale straling, maximaal bereik van 1 meter tot 6 mijl
- ✓ Duidelijkheid, superieure target onderscheiding
- ✓ Snelheid, direct beeld als u de radar activeert
- ✓ Zuinigheid, minimaal stroomverbruik

Kijk op www.hollandnautic.nl voor een dealer bij u in de buurt en informeer naar de voorwaarden.

SIMRAD

HOLLAND NAUTIC



Navigatie & Communicatie apparatuur

Holland Nautic Apeldoorn bv T 055 541 21 22
 Schumanpark 95 F 055 542 21 18
 Postbus 294 E info@hollandnautic.nl
 7300 AG Apeldoorn I www.hollandnautic.nl



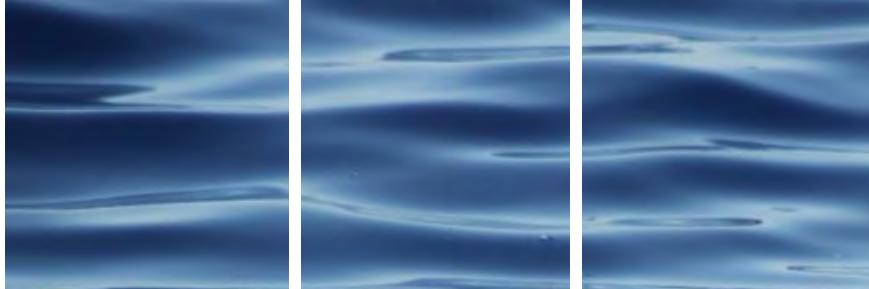
foto: © Laurens van Zijp



BUREAUBLAD

Met een klik op de knop installeer je deze foto als bureaublad. Maar het beeld is meer dan een mooie schermachtergrond. Het roept een gevoel op dat we allemaal zo goed kennen. Van een vlaag, van een hellende boot, van schuimend, sissend water... Kortom, het is een zilte zeilprikkel in pixels...



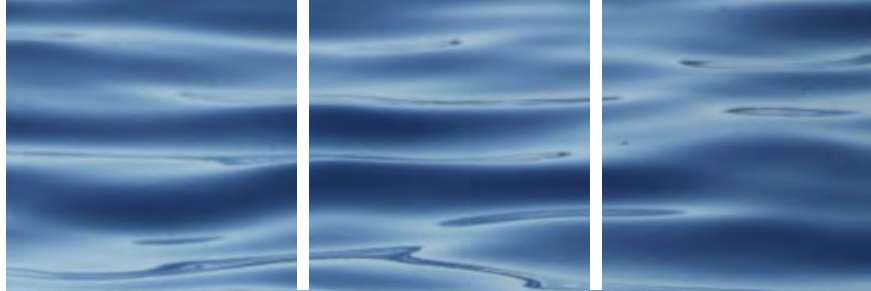


Simpel

Waarom heb ik het niet eerder bedacht? Die gedachte speelde de afgelopen tijd een aantal malen op. Bij het zien van het winnende ontwerp van de Transat 650. De bolle kop, al eeuwen geleden toegepast, is vertaald naar hedendaagse race-maatstaven en blijkt succesvol. Vernieuwing hoeft niet ingewikkeld te zijn.

Dat bleek ook op de afgelopen vakbeurs METS in de Amsterdamse Rai. Daar werden de Dame-awards uitgereikt. Prijzen voor innovatieve, in het oog lopende nieuwe producten. De hoofdprijs ging naar een draaiend patrijspoort. Het raam scharniert niet naar binnen open, waardoor het een obstakel wordt, maar schuift om een draaipunt open. Zo simpel als wat. Variatie op een al eeuwenoud attribuut. Dat niemand dat ooit eerder bedacht.

Wat ons betreft had de Constrictor van de Franse touwleverancier Cousin ook mogen winnen. Het is een valstopper in touwuitvoering. Met neme een aramide mantel, verankert die aan een kant in een



aluminium houder en fixeert hem aan de andere kant met elastiek aan dek. Met een touwtje en een klemmetje kun je deze holle mantel op spanning brengen. Voer er een val doorheen, zet de mantel op spanning en je hebt vervolgens een valstopper van jewelste. Alweer: simple as hell. Na tests blijken breeksterktes niet onder te doen voor de – nu inmiddels - conventionele stoppers.

In een steeds complexer wordende wereld is het bemoedigend dat eenvoud nog altijd toekomst heeft. Het is een uitdagende gedachte om die constatering te projecteren op je eigen boot. En te bedenken hoe dingen aan boord doeltreffender kunnen worden. Misschien zelfs wel door spullen weg te halen...

Een mooie overdenking gedurende de winterstop.

de Zilt bemanning



RONDJE NIEUW-ZEELAND

Giebateau verkent ongerepte wateren

Caroline en Paul Gieb zijn met hun Bénéteau 40.7 Giebateau al sinds 2006 onderweg. Ze kiezen immer een eigen koers en wijken graag af van gebaande paden. Op zoek naar ongerepte gebieden en ontmoetingen met de bevolking. Na Polynesië (zie Zilt 59) deden ze een 'rondje Nieuw-Zeeland'. Een impressie...

TEKST EN FOTO'S: CAROLINE EN PAUL GIEB





foto: © Bemanning Giebateal

OPUA

35° 18' 785 - 174° 07' 59E

Opuha, in het noorden, is de eerste Nieuw-Zeelandse haven die we aanlopen. De meeste verwegzeilers arriveren hier, vanuit Polynesië. Een groot deel van hen verkent Nieuw-Zeeland vervolgens over land en laat de boot hier liggen. Wij klaren in, slaan voorraden in en bereiden ons voor op ons 'rondje Nieuw-Zeeland' dat we willen maken.





Het valt ons op dat je voortdurend weersinformatie over de marifoon krijgt. Lokale omstandigheden en windsnelheden, maar ook weersinformatie langs de hele Nieuw-Zeelandse kust. We vinden dat aanvankelijk wat overdreven. Later blijkt dat we er veel gemak van hebben, omdat het weer hier pijsnel kan omslaan.



KAAP REIGNER

34° 24.795-172° 40.32E

Vanuit Opuā koersen we naar Kaap Reigner waar we het noordelijkste punt rond van Nieuw-Zeelands noordeiland. Het is een open, onherbergzaam vaargebied dus wachten we op een mooi weervenster. Het is een indrukwekkend punt om langs te varen, en omdat het hier zo kan spoken zeilen





we gauw door. Door de tegenstroom gaat het minder vlot dan gedacht. Eenmaal rond de kaap duiken we zuidwaarts. De volgende 300 mijl zijn er nauwelijks vluchtplaatsen. Langs de hele kust heb je te maken met of zuidwesten- of noordoosten wind van 25 knopen, en 2 tot 3 meter deining. Het land achter de kaap noemde Tasman 'Van Diemen's land'.



TASMANBAAI

40° 57.345 - 173° 03.16E

Op het noordelijkste puntje van het zuidereiland ligt Tasman Park, een weergaloos mooi natuurgebied waar je trektochten kunt maken. Typisch voor Nieuw-Zeeland zijn hier overal trappen, borden en overnachtingshutten aangelegd. Het doet een beetje afbreuk aan het ongerepte... Door de





bergketens volgt de wind de westkust dus waait het steevast uit of het zuiden of het noorden. Bij een windschift kunnen er snel hoge, steile golven ontstaan. De wind 'tunnelt' bij de Tasmanbaai en vervolgens de Cook Straat tussen het zuider- en noordereiland door.





MARLBOROUGH SOUND FRENCH PASS

40° 55'41S - 173° 50'05E

De Marlborough Sound is het water tussen het vasteland van het zuider-eiland en het eiland D'erville. Het kan er stevig stromen. We hebben de passage drie keer genomen, twee keer bij dood tij, maar een keer waren we te laat en kregen we met meer dan 8 knopen stroom te maken. Je moet dan recht voor de doorgang zitten, anders haal je het niet.





Aan weerszijden van de stroom ontstaan krachtige draaikolken, waarin je niet moet terechtkomen. Dus was het flink gas houden en scherp sturen om de boot in de juiste richting te houden. We hebben dit soort omstandigheden ook in Chili meegemaakt, maar dit was wel een heel spannende passage. We beseften het pas echt toen we vanaf land deze foto maakten.



-foto: © Bemanning Giebateau

DOUBTFULL SOUND

45° 27.755 - 167° 09'81E

James Cook twijfelde ooit of hij hier wel naar binnen kon gaan. Hij wist niet of er voldoende wind was om ook weer uit deze Doubtfull Sound kon komen... Wij vonden een van de mooiste ankerplekken van Fjordland, omringd door hoge bergen. Je moet er wel wat voor doen, maar dan word je beloond met een adembenemende natuur. Toen we deze foto maakten,





stond er buiten een flinke storm... Hier komen nauwelijks mensen, het gebied is niet ontsloten door wegen. Vissers leveren hun vangst af op platforms waar helikopters dit vis oppikken om naar de bewoonde wereld te brengen. Er is in dit gebied niet veel getijbeweging en de stroom hangt erg af van de windkracht en – richting.





foto: © Bemanning Giebateau

DISAPPOINTMENT COVE STEWARD ISLAND

47° 14'.265 - 167° 37'.13E

Ten zuiden van de twee hoofdeilanden van Nieuw-Zeeland ligt een kleiner eiland: Steward Island. Als een laatste bruggenhoofd in het niemandsland van de Zuidelijke Oceaan. Hier kozen we onze meest zuidelijke ankerplek van deze trip, maar Disappointment Cove deed zijn naam eer aan. Het leek een prachtig beschutte baai, maar in plaats daarvan werden we van alle kanten besprongen door heftige valwinden. Tijdens rustige momenten was het echter paradijselijk mooi.

Meer over de bijzondere reis van Paul en Caroline kun je lezen op de nieuwe Giebateau website.

<http://giebateau.weblog.nl>



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.



Duidelijk DOV

www.dov-verzekeringen.nl • Telefoon: 050 - 318 02 48





Volvo Ocean Race in **ZWAAR WEER**

De Volvo Ocean Race kende een weinig gelukkig begin. Vrijwel direct na vertrek uit het Spaanse Alicante verloor de toch al niet royale vloot twee van de zes deelnemers. De zware najaarsomstandigheden op de Middellandse Zee kostten team Abu Dahbi de mast. Het probleem van team Sanya was zelfs nog groter. Hun boot vertoonde zulke ernstig delaminatie





in de boeg dat verder varen onverantwoord was. Beide boten zijn inmiddels per vrachtschip onderweg naar etappeplaats Kaapstad. Kort voor het verschijnen van deze *Zilt* meldde ook Puma dat het zijn mast had verloren. Daarmee is het aantal boten dat de eerste etappe kan uitvaren gereduceerd tot slecht drie. Hun podiumplaats is dus gegarandeerd. (Z)



'Een mooie boot is een boot die wint...'

Transat winnaar verbaast de zeilwereld



Jarenlang werkte David Raison aan een ontwerp waarvan hij overtuigd was dat het de Transat 650 kon winnen. Een boot met een lijnenplan dat eerder aan traditionele schepen doet denken dan aan een ultramoderne koolstofracer. Verbazing, kritiek en scepsis waren zijn deel. Tot hij op weergaloze wijze zijn gelijk aantoonde...



De winnaar van de Transat 650, de Fransman David Raison (39), is een ervaren rot in de Mini-wereld. Zijn eerste grote overwinning in de zesenthalve meter lange boot boekte hij al in 2003, het jaar waarin hij ook als tweede finishte in de Serie-klasse van de Transat. David's voorbereiding op de oceaanrace van dit jaar begon al in 2008 met het ontwerp van een buitengewoon radicale boot die zijn gelijke niet kent. Omdat hij is afgestudeerd in scheepsbouwkunde en hydrodynamica was David zelf verantwoordelijk voor zowel het ontwerp: "Puur uit nieuwsgierigheid heb ik de prestaties van een conventionele rompvorm vergeleken met dat van een scow-achtig ontwerp. Dat laatste bleek zo superieur dat ik uiteindelijk op dat spoor verder ben gegaan." David vertelt dat hij zich liet inspireren door de American Scow, een ontwerp uit het eind van de 19e eeuw. Maar je hoeft echter geen kenner te zijn om er ook trekken in te ontdekken van traditionele Nederlandse schepen als de botter of de tjalk. Het resultaat is een boot met een stompe boeg die in niets lijkt op dat van andere Mini's, of zelfs maar in de verte op enige ander modern wedstrijdacht.

SCEPTISCH

Hoe onconventioneel Teamwork Innovation er ook uitziet, het voordeel van een breed voorschip wordt door niemand bestreden. Dat aspect vergroot de stabiliteit van een boot in hoge mate waardoor je het zeiloppervlak kunt vergroten zonder dat zich dat direct vertaalt in meer helling. Hoewel David nooit scheutig is geweest met de details van zijn boot, is wel duidelijk dat hij zeker 20 procent meer zeil voert dan zijn concurrenten.

De sceptici waren het er unaniem over eens dat het extra zeiloppervlak nooit kon opwegen tegen de nadelen van het volumineuze ontwerp. Het voorschip zou te veel weerstand door het water hebben en de stompe neus kon onmogelijk goed omgaan met de hoge golven van de oceaan. Zij waren er vast van overtuigd dat daar waar een scherpe boeg door de golven snijdt, die van Teamwork er alleen maar tegenin zou beuken om vervolgens alle snelheid uit de boot te halen. Zelfs een aantal goede resultaten tijdens de voorbereiding op de Transat wisten de kritiek niet te verstommen. Onder het motto: 'Wacht maar tot die boot de oceaan



oversteekt' verwachtten de meeste critici alsnog gelijk te krijgen. David Raison heeft zich nooit in die discussies gemengd. Hij wachtte liever zijn kans af om zijn gelijk te bewijzen. Hij wist zeker dat het enige echte antwoord alleen maar door zijn prestaties op de oceaan kon worden gegeven.



VIDEO





REVOLUTIE

Die eerste etappe van de Transat was een heel ongewone. Na een bijna windloos begin, moesten de boten bijna een week lang hoog aan de wind zeilen in vaak harde wind en hoge golven. Precies de condities waarvan de criticasters vooraf zeker wisten, dat het ontwerp dan door de mand zou vallen. Toch kwam Raison als tweede aan op Madeira. Het zou een aanwijzing blijken voor wat er in de etappe naar Brazilië gebeurde. De overmacht die David daarin etaleerde, legde zelfs de meest overtuigende scepticus het zwijgen op. Als gewone zeiler heeft David Raison het niet alleen opgenomen tegen 78 concurrenten, maar nog veel meer tegen alle bestaande conventies over jachtontwerp. In plaats van voort te borduren op bestaande ontwerpen is hij met een leeg computerscherm helemaal opnieuw begonnen. De toevoeging 'Innovation' aan zijn bootnaam, had met even veel recht 'revolution' kunnen zijn.

Ook zonder te kiezen voor een extreem nieuw ontwerp, had David Raison tot de absolute favorieten behoord. In plaats van die relatief gemakkelijke weg, nam hij grote financiële risico's en de kans op reputatieschade voor lief om zijn punt te bewijzen.

MOOI EN LELIJK

Of David's denkbeelden het langeafstandsracen inderdaad een nieuw gezicht zullen geven, staat zelfs voor hem nog lang niet vast. "Je kunt deze technologie niet zomaar op andere klassen projecteren. Ook ik weet helemaal nog niet of dit concept ook op grotere boten werkt. Er zal dus nog heel veel research in gestoken moeten worden." Desondanks noemt David terloops dat zijn eerste opdracht voor een grotere boot al binnen is. "Een Open 40?" David lacht veelbetekenend, maar wil er nog niets over zeggen. De kans dat hij de initiator van een heel nieuwe generatie snelle zeiljachten is, is zeker niet ondenkbeeldig. Dat die waarschijnlijk een herdefinitie van de begrippen 'mooi en lelijk' vereist, zullen we dan op de koop toenemen. David Raison is allang zo ver. "Niet mooi? Voor mij is een mooie boot een boot die wint...".



‘Meer stabiliteit betekent meer zeiloppervlak’

Vijf Nederlandse ontwerpers over de opzienbarende Teamwork Evolution.

Peter Bosgraaff



‘Tussen en 60-120 graden zie ik zeker voordelen’

“Dit ontwerp druipt flink in tegen je gevoel dat een boot een scherpe punt moet hebben,” vindt Peter Bosgraaff.

“Maar eigenlijk is het niets nieuws. We kennen de vorm van de Lemsteraken, Lark, Scow Tempo en de Amerikaanse E-scow. “Het grootste voordeel is de veel grotere aanvangsstabiliteit. Wanneer de rest van de boten reeft, vaart de Teamwork nog ongereefd. Ook veroorzaakt de hogere stabiliteit minder helling bij gelijkwaardige omstandigheden. Dit komt naar voren in power reaching condities. De Transat-jachten hebben een onmogelijk lengte-breedte verhouding van 6.5 x 3 m en daardoor is aandewind wind zeilen geen feest. Door die maten gebeuren er vreemde dingen. Wanneer je de waterlijnen onder helling bekijkt, lijkt het net alsof de boot als een krab door het water gaat. De Teamwork heeft door zijn brede neus veel minder last van vertrimming.

Hét grote nadeel van de Teamwork's stompe boeg punt is natuurlijk het aandewindse werk in golven. Een groot frontaal oppervlak zorgt ervoor dat elke golf de boot flink kan afremmen. Dus in het gebied van 60-120 graden ware wind zie ik zeker voordelen voor deze rompvorm. Aandewind en voordewind zie ik dat voordeel helemaal niet.”

Peter denkt niet dat David Raison's ideeën een nieuwe trend inluiden. “Misschien dat een Open 60 met dit concept gebouwd gaat worden, al zie je ook bij die schepen steeds meer een trend van allround performance. Omdat dat voor toerschepen nog veel meer geldt, verwacht ik niet dat we deze innovatie daar zullen terugzien.”



Dick Koopmans jr.



‘Ook geschikt voor grotere schepen’

Net als veel van zijn collega's denkt Dick Koopmans dat Teamworks prestaties het gevolg zijn van de grotere stabiliteit. “Omdat de Mini's enorm veel zeiloppervlak hebben, is stabiliteit voortstuwing”.

Dick denkt zeker dat het concept ook voor grotere schepen zou kunnen werken, maar dat is wel afhankelijk van de wind/golfrichting waarin de race gevaren wordt. Hoewel hij de heel nieuwe mogelijkheden voor het interieur onderkent, verwacht Dick niet dat we snel vergelijkbare toerschepen zullen zien. “Een beperking is dat het schip licht moet blijven en relatief heel veel zeil nodig heeft. Ook het zegedrag aan de wind in golven zal niet iedere toerzeiler waarderen. Of dan een 4 procent hogere ruimwindse snelheid opweegt tegen het comfort op zee, is de vraag.”

Maarten Voogd



‘Scowboeg-principe is niet nieuw’

“Het scowboeg-principe is niet nieuw,” stelt Maarten Voogd: “Een Optimist is eigenlijk hetzelfde, evenals de typische Amerikaanse scows. “Het is te vroeg is om te stellen dat deze boot erg veel sneller is dan de andere boten. Eén transatlantische race kan daarover geen uitsluitel geven. Om echt te onderzoeken wat het onderlinge verschil is, moet er in gelijke condities tegen elkaar gevaren worden. Het is aannemelijk dat de scowboeg vooral op reachraken een voordeel heeft, voornamelijk veroorzaakt door meer vormstabiliteit. In zware aandewindse omstandigheden genereert deze rompvorm meer weerstand.”

Of de ontwerpen van toerschepen ook deze kant op zullen gaan, betwijfelt Maarten: “Ik kan de voordelen wel zien. Vooral met betrekking tot dekoppervlakte en interieurruimte (eindelijk genoeg bedbreedte voorin). Echter, zoals met wel meer extreme ideeën uit het verleden, zal het lang duren voor dit doorsijpelt naar de toerwereld. De kantelkiel is na 20 jaar ook nog altijd niet doorgebroken bij toerzeilers.”





**‘Dit ontwerp druist flink
in tegen je gevoel dat een
boot een scherpe punt
moet hebben...’**



Kees van de Stadt



‘Rompvorm aangepast op koersen en windsnelheden’

“De ontwerper heeft vooraf goed gekeken naar de te verwachten koersen en windsnelheden en heeft de rompvorm daar op aangepast,” begint Kees van de Stadt zijn analyse.

“Het grote waterlijnoppervlak laat de boot eerder planeren, en het enorme volume in het voorschip voorkomt dat de romp in de golven duikt. In vlak water zullen de aandewindse eigenschappen onder een kleine hellingshoek nog redelijk zijn en ook niet drastisch verschillen van een traditionele romp. In golven zal deze romp op aandewindse koersen niet goed presteren en zal de slamming dramatisch zijn.” Ook deze ontwerper ziet het niet als een nieuwe richting voor toerjachten. “Deze rompvorm is voor bepaalde koersen ontworpen en toerjachten moeten ook aandewinds met golfslag comfortabel kunnen varen. Bovendien horen planerende eigenschappen bij lichte boten. Bij grotere wedstrijdachten die ook voor bepaalde ruimere koersen zijn ontworpen, zou je deze trend wel kunnen gaan zien.”

Piet van Oossanen



‘Vormstabiliteit verklaart het snelheidspotentieel’

Piet van Oossanen legt uit dat de snelheidswinst vooral wordt gerealiseerd bij windhoeken tussen 50 en 110 graden.

“Vooral als de golven niet van voren komen. In koptgolven zal deze boegvorm nadelig zijn voor het comfort aan boord en bij scherp aan de wind zeilen in koptgolven zullen de zeilprestaties niet beter zijn dan die van conventionele boten.” Of het idee zich leent voor grotere boten, is volgens de ontwerper afhankelijk van de afweging tussen comfort en snelheid. Dat we vergelijkbare rompvormen over tien jaar volop op de Hiswa zullen zien, verwacht hij dan ook niet.





HISWA

AMSTERDAM
BOAT SHOW
6 T/M 11 MAART
2012

SAMEN OP DE HISWA

AMSTERDAM BOAT SHOW 6-11 MAART 2012

Ontdek met uw gezin de **vernieuwde** HISWA! Probeer de nieuwste boten uit in de RAI Haven, terwijl uw kinderen zeilles krijgen in de Water Fun Zone. Jongeren t/m 16 jaar hebben gratis toegang.

Korting op hiswa.nl

- € 2,50 korting op uw kaartje
- Inclusief toegang tot de nieuwe DuikRAI – 9 t/m 11 maart
- 2^e klas NS dagretour voor maar € 7,50

PARTNER



MEDIAPARTNERS

De Telegraaf

YACHTVISION

Zeilen

FOTOS YNKE PIERSMA TEKST MICHEL SCHOLTES



'ZIT ER NOG BEWEGING IN?'

Weinig wind tijdens Waddenrace

Elk jaar, het eerste weekeinde van november, verzeilen charterschepen de Waddenrace. De start is in Harlingen, waarna de deelnemers uitwaaiëren over de Waddenzee om in een zelfgekozen volgorde Terschelling, Vlieland, Texel en Wieringen aan te doen.



VIDEO



“Zit er nog beweging in?”

Jaap steunt op de stuurboord zwaardlier en tuurt naar de wriemelende schaduwen en lichtvlekken op het voordek. Een van de schaduwen zet een vaarboom naast het schip in de Middelplaat. In het maanlicht zie je de vaarboom staan, zwart over zilver water. Hij beweegt niet.

“Nee. Muurvast!”

“Probeer eens of je de kop naar bakboord kunt duwen, daar moet meer water staan!”

“Oké jongens,” roept Pieter, die het voordek leidt, “die lange boom aan de reling.”

Even later duwt een kluit bemanning tegen een vaarboom die schuin in het water staat. Geduw, gesteun, vormen die bij de reling lossen en aan het eind van de boom weer aansluiten. Tergend langzaam draait de boeg naar bakboord. De maan verschijnt ineens vanachter het half gestreken grootzeil, ineens krijgen silhouetten om mij heen weer gezichten.

“Grootzeil bij, fok te loevert!”

Het grootzeil kruipt voor de maan langs omhoog en zet ons achterop weer in het donker. Armen duwen de fokkeboom naar bakboord, iemand sleurt aan de bulletalie, de fok neemt een zwarte driehoek uit de sterrenhemel. Maar nog steeds stroomt de vloed lispelend om kont en roer.

De zeilen hangen neer als wasgoed.

Dan zakt de kluit voorop plotseling ineen. Gevloek.

“Shit, vaarboom gebroken!”

Meteen begint de boeg weer aan een draai naar stuurboord... voor de wind... binnen de wind...

“Verdomme, verdomme.”

“Strijken maar jongens, dit wordt niks!”



WIND IS ZWAK

Vanaf het begin is deze Waddenrace anders. Bij de start om 08.00 uur in Harlingen valt er nog te zeilen, maar weersites voorspellen een stille nacht. Gek genoeg kiezen een paar gedoodverfde winnaars voor de route langs de Afsluitdijk: de snelle tjalk *Voorwaarts* en de machtige klipper *Waterwolf* met volgers in hun zog. Wij snappen dat niet. Die krijgen over een paar uur de vloed tegen en hoe zeil je die dood zonder wind?

Bolle Eendracht loopt intussen met een sukkeldrafje langs de Pollendam naar Terschelling, ingehaald door nuffige klippers met bleke wolken zeil die langzaam roze kleuren met het stijgen van de zon. Het wad grossiert in pasteltinten. Achter ons valt een buitje waarin zonnestrallen breken tot poedergoud.

De wind is zwak. Maar, wij maken nog genoeg misbaar om een groepje steenlopers van een kardinaal te jagen. Boven Griend imiteren duizend plevieren wuivend wier. Zeehonden steken koppen uit de golven om te zien wat de oorzaak is van de drukte.

ARCHETYPISCHE VIJAND

Kruisend in de West-Meep met een kudde klippers - *Willem Jacob*, *Passaat*, *Aldebaran* - krijgen we het staartje eb tegen. Jaap kruipt met zijn *Eendracht* zoveel mogelijk uit de ebstroom, letterlijk op de rand van de Robbenhoek. De klipper *Aldebaran* die hem navolgt, loopt op het zand en verspeelt zijn voorsprong, wat ons erg vrolijk maakt. Grappig hoe altijd een schip de archetypische vijand wordt. De hele dag is dat de *Aldebaran*. Die zit ons dwars in de Slenk, bij vertrek uit Terschelling en passeert ons in het gort-droge Schuitengat. Ze is voor ons op Vlieland, maar kiest met de *Willem Jacob* voor de Vliesloot als wij aan de wind door de Vlieland Balg naar het Inschot zeilen. Dat hadden ze niet moeten doen: ze verspelen kostbare hoogte en tijd op een ondiep stuk. Je ziet ze worstelen. Als wij boven het Oude Vlie de eb naar Texel oppikken, zijn zij onbeweeglijke vlekjes op de Waardgronden.



KABEL EN AS

De zon gaat onder, het oostenwindje gaat liggen, het wad trekt glad. Vroeg valt de nacht.

Bij de Riepel passeren we donkere vormen met lichtjes in top: *Voorwaarts* en *Waterwolf*, stilgevallen en ten anker, wachtend op de vloed.

Om Oudeschild niet voorbij te spoelen, zeilt Jaap *Eendracht* zoveel mogelijk onder de Texelse dijk. Hij wil het schip binnen een kabel (185 m) en in de as van de havenmond brengen, waar hij het recht heeft de motor te starten. Zo ligt het vast in het reglement. Het lukt Jaap. Maar veel schepen is het blijkbaar niet gelukt, voor Oudeschild ligt het vol geankerde deelnemers die tegenstrooms kabel en as niet haalden en moeten wachten op kentering en wind. Een geankerde schipper ziet enkele deelnemers hun motor te vroeg starten. Hij dient over de marifoon een protest in, maar trekt dat later weer in om de sportieve geest van de wedstrijd niet te schaden. De wedstrijdcommissie maakt later een punt, zonder iets te veranderen aan de uitslag, en geeft de betrokken schepen een symbolisch uur straftijd.

GEBOEID, BEVRIJD

Wij tikken Texel aan, juichen als het windje naar west ruimt en spoelen met het restje eb langs de Bollen en met de eerste vloed in het Malzwin. Tot in het Visjagergaatje gaat alles goed. Dan is de flauwe koelte waarop wij nog stuurden helemaal op. De stroom neemt ons mee tot we onhoudbaar stranden op de Middelpaat. Om 02.00 uur zondagochtend, na anderhalf uur geboeid zijn, terwijl het bewolkt en klam wordt, bevrijdt de vloed ons van het zand. Als we om 08.00 uur in Harlingen finishen, feliciteren we elkaar met een mooie race. Maar stiekem treuren we een beetje om die anderhalf uur op de Middelpaat... 🚫



Van Rietschoten Trofee opnieuw voor Bouwmeester

Op 17 november is bij KRZV De Maas in Rotterdam de jaarlijkse Conny van Rietschoten Trofee uitgereikt. Van alle nominaties (zie vorige *Zilt*) bleven uiteindelijk vier kandidaten over: Maxime Jonker, Wouter Verbraak, Thijs Kort en Marit Bouwmeester. De jury riep Bouwmeester uit tot winnaar. Opnieuw, want de Laser-zeilster kreeg vorig jaar ook de jaarprijs. Afgelopen seizoen won ze de Pre-Olympics en de Sailing World Cup.



De 'Maas Trofee', prijs voor verdienste, ging naar Margriet Pannevis, sinds jaar en dag drijvende kracht achter de schermen en onder meer een internationaal erkende dopingautoriteit. Transat-zeiler Lucas Schröder trok zich vooraf terug als kandidaat voor de Van Rietschoten Trofee, omdat hij moeite had met de nominatie van Laura Dekker.

Wintermatchraces



foto: © Ronald Goudberg

In Lelystad wordt weer de Team Heiner Matchrace Winterserie gevaren. De eerstkomende editie is op 18 december en inmiddels verschijnen er twaalf teams in J/109's aan de start. De serie is de opmaat naar de Batavia Stad Open, het Open Nederlands Kampioenschap, dat op 20 tot en met 22 april 2012 op de rol staat. www.teamheiner.nl

Scholieren bouwen boten

Eind oktober doopten Lobke Berkhout en Stephan van den Berg bijzondere boten in Hoorn, twee Tabors 600. Open boten van 6 meter, gebouwd door leerlingen van de Hoornse scholen Tabor d'Ampte en Oscar Romero. De schepen, naar een ontwerp van Willem Koersvelt, zijn het resultaat van een botenbouwwedstrijd, gecombineerd met een zeilwedstrijd voor scholieren. En dat in internationaal verband, want de Italiaanse zusterschool was ook betrokken. De leerlingen kregen met alle facetten van botenbouw te maken, van kennis vergaren, ontwerpen en modelbouw tot de afbouw en het tuigen. Een prachtig praktijk-project, onder de bezielende leiding van Tom de Groen, coördinator top- en breedtesport bij het Tabor College. De Tabor 600 voert een grootzeil van 12,33 m², een fok van 5,70 m² en een gennaker van 15,72 m².



Man boot hond



Zeezeiler Jaap Kiers is een originele website gestart. Onder de pakkende titel: manboothond.nl. In korte filmpjes doet hij verslag van zijn wadbelevissen in zijn Drascombe *Hollandia's Glorie*, samen met hond Willem. Heerlijk om thuis even de vloed te beleven... www.manboothond.nl.



Zorgen om luwtedam

Stichting Waterfront Hoorn organiseerde vrijdag 11 november een boottocht naar de 'luwtedam' in het Markermeer, ter hoogte van Warder. Aan boord waren onder andere vertegenwoordigers van de IJsselmeervereniging, HISWA, gemeente Hoorn en de Stichting Waterrecreatie IJsselmeer. Doel van de tocht was meer aandacht te vragen voor de proefneming met de luwtedam en de gevolgen daarvan. RWS onderzoekt of slib beter bezinkt, waardoor het water minder troebel wordt.



Als de proef slaagt, bestaat de kans dat de dam wordt verlengd. Dat heeft volgens Henk Voorhans van Waterfront Hoorn grote gevolgen voor de watersportsector. www.waterfronthoorn.nl

Nieuw matchraceteam

Renée Groeneveld, Annemieke Bes en Marcelien Bos vormen een nieuw matchraceteam: Mach3. Groeneveld en Bes verlieten eerder de kernploeg. Ze haalden Marcelien over om haar surfcampagne in te ruilen voor een plek als voordekker aan boord van de Elliott. En daarmee zit deze boot tjokvol olympische ervaring. Zowel Annemieke (als Yngling-bemanning) als Marcelien (470-stuurvrouw) behaalden olympisch zilver in 2008. Het nieuwe zeil trio heeft van het Watersportverbond als merkenteam een ticket voor het ISAF WK in Perth gekregen. De bond stuurt verder zijn eigen kernploeg-team, bestaande uit Mandy Mulder, Merel Witteveen en Annemieke Bekkering. Inzet van beide ploegen de komende tijd is een startbewijs voor de Spelen 2012.



Foto: © Brad Thom

Reconstructie expeditieschip Willem Barentsz

Wie in Harlingen naar de Nieuwe Willemskade kijkt, ziet de contouren van een historisch schip. De Stichting Expeditieschip Willem Barentsz bouwt



Foto: © Jan de Jager

daar aan een reconstructie van het schip van Barentsz. Oorspronkelijke tekeningen zijn er niet. Prenten, schilderijen en materiaal dat bij opgravingen is gevonden, vormen de basis voor nieuwe bouwtekeningen. Het schip was een 'jaght', een relatief klein verkenningschip. Het mat ongeveer 25 bij 5 meter en had een voormast, een hoofdmast en een bezaan. Getuigd met razeilen en een latijnzeil aan de bezaan. Dit ontwerp wordt nu in Harlingen nagebouwd. De stichting heeft al 22 dekbalken gebouwd. Die zijn gebruikt voor de filmopnamen van de 3D film over Barentsz. Het project is een leerproject voor jongeren, maar ook vrijwilligers kunnen meehelpen. Naast educatie is het doel de ontdekkingsreis van Barentsz uit 1596 over te doen. www.willembarentsz.nl





Nederlanders finishen in Transat 650

Ongebruikelijk zware weersomstandigheden kenmerkten de afsluitende etappe van de Transat 650. Vooral de passage van de Doldrums, het gebied dat normaal gesproken bekend staat om zijn lange windstiltes, vergde het uiterste van de 79 zeilers. Winnaar van de race werd de Fransman David Raison met zijn revolutionaire boot Teamwork Innovation waar we elders in deze *Zilt* uitgebreid aandacht aan besteden. De eerste Nederlander die het Braziliaanse Salvador de Bahia bereikte was Lucas Schröder. Lucas was 20 dagen onderweg en maakte zijn ambitieuze doelstelling volledig waar door in de ijzersterke Proto-vloot als 10e overall te eindigen. Ook Robert Rosen Jacobson deed het goed. Na zijn teleurstellende eerste etappe kwam Robert als 7e Serie in Brazilië aan. Ook dat was voldoende voor een tiende plaats in het algemeen klassement van zijn klasse.

Ysbrandt Endt kampte de tweede etappe met technische problemen en kon zijn goede prestatie uit de eerste etappe niet continueren. Ysbrandt finishte uiteindelijk als 13e in het algemeen Serie-klassement. Zijn partner Christa ten Brinke komt niet voor in het eindklassement. Christa bereikte weliswaar de finishplaats maar werd door problemen gedwongen onderweg een onreglementaire pitsstop te maken.



ZILTE KLIKS



Vochtpreventie

Herbruikbaar
Steeds opnieuw te gebruiken

Milieuvriendelijk
Natuurlijke grondstof

Effectief
Absorbeert 75% van zijn eigen gewicht

DRY-BAG®

Koop nu een Dry-Bag



Parasailor¹⁵

wél de snelheid, niet het gelazer!

overdruk ventiel →

← 'zachte zeil'at

stabiel(er) van 70 tot 180 graden

← zonder stress → zonder boom

boeg wordt gelift

www.parasailor.nl
Bomarine 070-3040466



Al uw lieren elektrisch?

Dat kan nu met de draadloze elektrische lierhendel

Bel voor informatie: **0654 363 092**

of kijk op www.elektrische.lierhendel.nl

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



UPWIND 6^{twenty}

compromisloze combinatie van **COMFORT** en **PRESTATIE**



www.upwind-sailing.nl voor meer info of een proefvaart

- Snel • sportief • trailerbaar • 4 slaappleatsen
- ontwerp Gerard Dijkstra • Nederlandse bouw

Croisière Bretonne

Met uw eigen jacht naar de Côtes d'Armor en de Kanaaleilanden?

St.Malo, Binic, Paimpol, Tréguier, Île de Bréhat, Lézardrieux, Guernsey, Sark, Jersey...

Getijverschillen van een meter of tien? Stroomsnelheden van vijf knopen?

Pittoreske havens en adembenemende ankerbaaien.

Meer info over deze 28-daagse reis vindt u op oceanpeople.nl

Ontdek de manier van avontuurlijk maar ook relaxed reizen met je eigen jacht.

Wie met OceanPeople mee gaat heeft wat te vertellen.

Adventure Cruise 2012



OCEAN PEOPLE 

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




Tip Top Sailing

for all your happy holidays

- Zonnige Zeilvakanties
- Flottielje zeilen
- Meezeilen
- Jachtverhuur Zeeland
- CWO Zeilschool

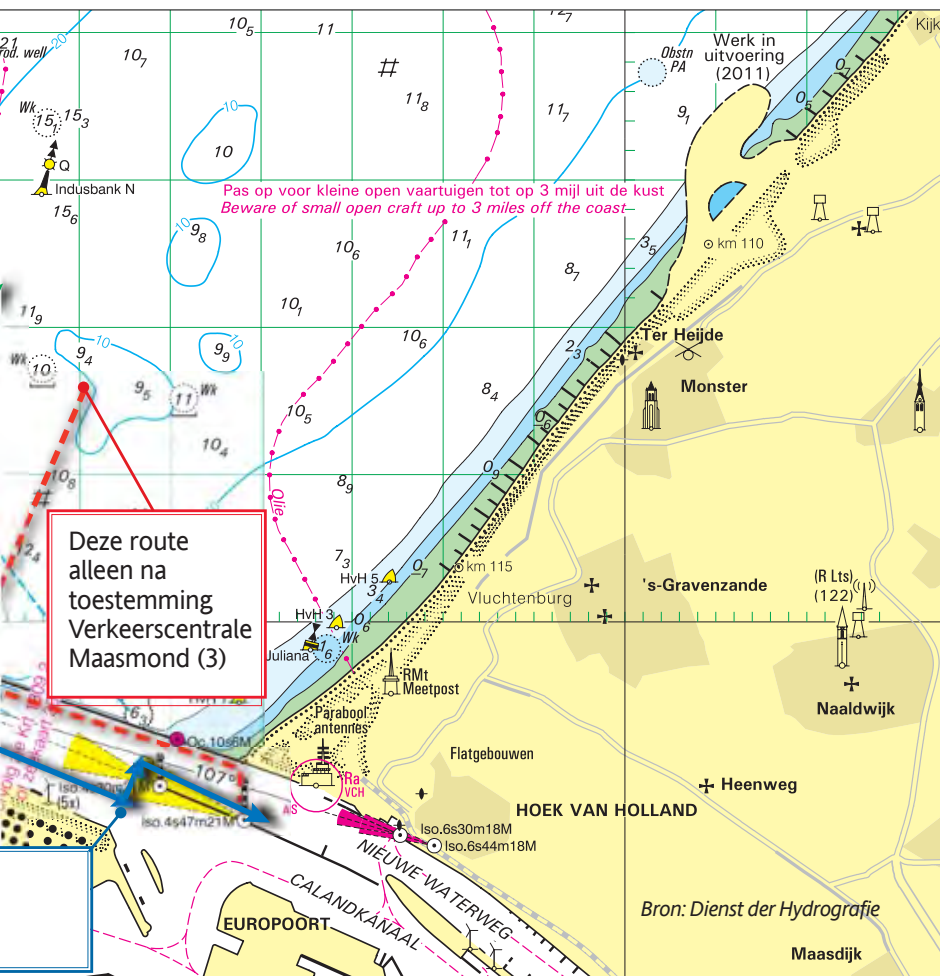
CWO
AFS
SGR
HSWA

www.tiptopsailing.nl

KLIK VOOR MEER INFORMATIE



De Maasmonding is een zeer dynamisch gebied. De Tweede Maasvlakte is net aangelegd en voor Ter Heijde werken hopperzuigers aan 'de Zandmotor', een enorme zandopspuiting tegen kustafslag. Bijna 35.000 zeeschepen jakkeren jaarlijks langs bij Hoek van Holland in en uit. Af en toe valt er een gaatje waarvan jachten gebruik maken om over te steken. Dat lijkt Russische roulette, maar oversteken is wel degelijk gereguleerd.



IN VEILIGE HAVEN HOEK VAN HOLLAND

Dwars op de Maasgeul loopt noordoost- zuidwest de Aanbevolen Oversteekplaats voor Jachten: een denkbeeldig zebrapad, 5 mijl lang, 0.6 mijl breed, tussen lichtboei MN1 (noord) en westkardinaal MV (zuid). Overstekende jachten moeten zich, als ze bij die boeien zijn, melden bij Verkeerscentrale Maasmond (marifoonkanaal 3) met naam, positie en koers.

Jan van der Sar: “Man, dat is zo belangrijk! Die jongens op de centrale helpen je graag. Ze peilen je marifoonsignaal zodat ze weten waar je zit. Vervolgens houden ze je voortgang bij. Dreigt er gevaar voor aanvaring, dan vragen ze een zeeschip een tikkeltje bij te sturen. Of ze vragen jou te stoppen of terug te gaan.”

OVERSCHEREN

Veel jachten hebben geen speaker in de kuip zodat schippers dat niet horen. Van der Sar briest: “Wat heb je dan aan je marifoon? Je moet wel blijven luisteren. Je wilt toch overleven?”

De reddingbootschipper schudt zijn hoofd. “Je begrijpt het soms niet. Zeeschepen steken diep en zijn meestal geulgebonden, die kunnen nauwelijks uitwijken. Als er gevaar dreigt, maakt marifoonkanaal 3 het verschil tussen leven en dood. Hoewel... laatst stak hier een jacht vlak voor de Stenaline over, maar meldde doodleuk: ‘Ik ben een zeilschip, dus ik heb voorrang’. Dat zei hij echt, tegen een naderende veerboot! Hij zat natuurlijk hartstikke fout.”

En jachten die naar binnen willen, waar moeten die op letten? Jan van der Sar herhaalt zijn boodschap. “Houd steeds contact met Verkeerscentrale Maasmond, marifoonkanaal 3. Die helpt je binnen. Die vertelt zeeschepen waar jij vaart. Die vertelt jou wanneer je – eenmaal binnen - voor de splitsingsdam kunt overscheren naar de Nieuwe Waterweg. Die kan je zelfs toestaan om binnen te komen langs het Noorderhoofd en voorbij de splitsingsdam over te steken naar de groene kant.”

VERDER UIT DE KUST

De Tweede Maasvlakte en de Zandmotor hebben het gebied veranderd. Heeft dat gevolgen voor pleziervaarders? Van der Sar: “Er zijn jachten bovenop de Tweede Maasvlakte gevaren. Die voeren met oude kaarten en dan vraag je erom. Met die Zandmotor net zo. In het algemeen geldt: blij verder uit de kust. Wie naar binnen wil, krijgt te maken met andere stromingen. Bij wind uit het noordkwadrant zullen golven terugkaatsen van de Maasvlakte, daar wil je



dan niet vlak langs, je zult dichter tegen de lichtenlijn willen kruipen. Het wordt er voor jachten niet makkelijker op.”



ADVIEZEN VAN JAN VAN DER SAR

- Vaar met recente kaarten.
- Zorg voor een radarreflector.
- Meld je op marifoonkanaal 3, blijf uitluisteren tot je het gebied verlaat.
- Geef je positie als afstand en peiling tot boei MV of MN1.
- Je krijgt geen toestemming om over te steken, jij blijft verantwoordelijk.
- Als Verkeerscentrale Maasmond je een ‘verkeersaanwijzing’ geeft, ben je verplicht te gehoorzamen.
- Steek over met stroom mee, dat gaat sneller.
- Steek zo mogelijk groepsgewijs over, dat is veiliger.
- Houd altijd het grootzeil bij, zo ben je beter zichtbaar.
- Peil zeeschepen om te zien of je veilig bent, vraag bij twijfel de Verkeerscentrale of het zeeschip jou ziet.
- Communiceer kort en bondig, meld je niet af.

Voor de Nieuwe Waterweg:

- Houd stuurboordwal.
- Vaar niet het Calandkanaal op.
- Houd de splitsingsdam aan stuurboord.
- Let op, tussen de groene boeien en de splitsingsdam liggen kribben
- Kijk op www.varendoejesamen.nl

Dit artikel werd overgenomen uit De Reddingboot. Met dank aan de KNRM





ZWARTWIT

Transat Jacques Vabre

De Transat Jacques Vabre is een tweejaarlijkse race van Frankrijk naar een van de landen waar de sponsor zijn koffie vandaan haalt. Dit keer lag de finishlijn voor Costa Rica in Midden-Amerika. Traditiegetrouw kwamen ook dit keer tal van Open 60's en multihulls aan de start. Door de zware





condities in de eerste week van de race, haalde een groot aantal van hen de eindstreep niet. Winnaars werden Jean Pierre Dick en Jeremie Beyou met *Virbac Paprec*. Het team van *Hugo Boss* werd tweede. Dat zij het zijn die in plaats van de winnaar deze *Zilt*-pagina haalden, komt omdat wij het zo'n fascinerende boot vinden, waar je naar blijft kijken... 📺



TEKST JOHN VAN DER STARRE



foto: © Nils Wasseenaar/Kick



SNELLER dan de WIND

Winnaar John van der Starre over zijn 200 Mijs

Vorig jaar won John van der Starre de 200 Mijs. Dit jaar verscheen hij weer aan de start, met zijn J/111 Xcentric Ripper. Een gevecht tegen weinig wind, virtuele tegenstanders en vermoeidheid...



VIDEO



De windvoorspellingen zijn somber, we zitten in een stukje nazomer met prachtig weer, vlakbij een hogedrukgebied. Tot vrijdagochtend is er nog iets wind, daarna wordt het vrijwel windstil. Tactisch gezien is het noodzakelijk in het begin veel mijlen te maken, om je rust aan het eind te pakken.



BAAN KIEZEN

Woensdag start ik om 7.46 uur bij Durgerdam. Na het passeren van Marken, Volendam en Hoorn kom ik in een kruisrak naar de OVD3 bij Lelystad, waarna de definitieve baankeuze gemaakt moet worden. Ik twijfel tussen de twee banen buitenom. Baan 1 over IJmuiden geeft iets minder mijlen over stromend water, maar is gemakkelijker en heeft minder risico dat je door meer of minder wind dan voorspeld buiten het stroomvoordeel valt. Maar Baan 2 geeft minder kans dat ik op het laatst moet kruisen op het IJsselmeer. Gezien de wind die er staat bij het passeren van de OVD3 bij Lelystad besluit ik tot baan 2. Het is wel zaak om voor 2.30 's nachts door de sluis van Den Oever te zijn om het tij mee te pakken boven de eilanden. Met 35 mijl te gaan tot de sluis besluit ik in Lelystad een uur slaap te pakken. De wind zal namelijk tegen de avond iets toenemen en mijn boot is snel genoeg om tijdig Den Oever te bereiken.



TOT Z'N RECHT

Als ik om 16.38 weer vertrek bij de EZ13 zakt de wind meteen in... Maar na een kwartiertje staat er gelukkig een briesje vanaf de wal en loop ik met de light genua een mooie 5 knopen. Bij de SB-C volgt een gennakerrak naar de KG bij Enkhuizen. Nu komt de configuratie van de J/111 volop tot zijn recht, met 5,5 knoop wind op een TWA van 110° loop ik meer dan 6,5 knoop door het water. Sneller varen dan de wind! Gaaf, echt kicken! Om 22.39 klok ik bij de WV 12 Den Oever af en vaar door de sluis, waar ik even een uurtje slaap.









WIKKEN EN WEGEN

Om 2.28 start ik bij de VG 17 op het wad. Ik heb lang nagedacht over deze starttijd. De precieze planning is hier essentieel. Ga je te vroeg, dan krijg je op het eind van dit traject bij Harlingen naar Kornwerd teveel stroom tegen. Ga je te laat, dan heb je op het wad stroom tegen. Na lang wikken en wegen, kijken naar de wind en de route aan de hand van de gribfiles op Expedition, kom ik tot deze starttijd.

Het eerste stuk gaat prima tot voor het Molengat tussen Texel en de Razende Bol. Opeens geen wind meer, nul snelheid, maar wel 3 knopen snelheid over de grond. Waar spoel ik heen? Met veel moeite krijg ik iets snelheid richting het noorden en pers ik me net het Molengat in en spoel er doorheen. Pfff.. Lijkt simpel, maar de hectiek is gigantisch, gennaker eraf, genua erop, waar drijf ik heen?, wat is mijn snelheid?, alles in de knoop, rust rust rust! De stuurautomaat er even op, snel naar binnen op de computer kijken of het goed gaat. Shit! Het scherm geeft een onverlichte boei recht voor! Vlug naar buiten, automaat eraf en daar komt het donkere gevaar... Oei, net eromheen, pff. Kortom, dit is overleven met weinig wind, na zoveel uur varen, oververhit in je zeilpak, even helemaal gesloopt.



KANS OP LINE HONOURS

Na het Molengat weer even relatieve rust, een mooie 9 knopen ZO wind, een beetje grondmist. Op het moment dat ik zo dicht mogelijk onder de kop van Vlieland vaar op weg naar de kardinaal boei ZS11-VS2, doemt boven op het duin uit de mist vlakbij het strandhotel op... Gaaf moment zo. Bij de BO7 in Kornwerd klok ik om 10.55 af. Bij de sluis hoor ik dat Bart Desaunois met zijn J-133, die altijd voor het line honours klassement vaart, om 10.00 passeerde. Dit



kan spannend worden. Ik vaar in principe voor het overall handicap klassement, maar heb dus nog kans op de line honours. Mijn plan is nu na de sluis zoveel mogelijk door te varen op de wind die er nu nog is en vervolgens bij de drie laatste boeipassages mijn verplichte drie rustperiodes te pakken. Dus bij Lelystad, Hoorn en Volendam.

Bij Oude Zeug WV 20 op weg naar de VF B bij Stavoren kakt de wind er weer helemaal uit. Ik baal, nog 4 mijl naar die boei, 0,01 knoop door het water... Ik zet hem op de automaat en ga met mijn kussen even op het voordek liggen. Bij het eerste vlaagje schrik ik wakker, wind! De hoek is gunstig, ook voor de volgende rakken, alles is net bezeild. Om 21.22 klok ik af bij de EZ 13 Lelystad en pak in de Marina de eerste zes uur rustperiode.



AFWACHTEN, SPANNEND!

De wekker krijgt me gelukkig wakker, en ik koers naar Hoorn, waar ik in het opkomende zonnetje rond zevenen het anker uitgooi voor de volgende zes uur rust. In de middag ga ik ankerop en start om 12.58 bij de Sport-E. Mooi windje van 5 knoop, de A5 reacher op, windhoek 90°, 6 knopen door het water, kan niet mooier, wederom sneller dan de wind!

Maar te vroeg gejuicht, 2 mijl voor Volendam weer geen wind... Uiteindelijk weet ik om 15.08 uur, na meer dan 2 uur over die 6 mijl, bij de MN 1-GZ 2 af te kloppen en weer het anker uit te gooien.

Als ik tegen de avond wat ben bijgekomen, zie ik hem ineens liggen: Bart! Nu is de vraag, wanneer hij is gekomen, en wanneer hij weg mag. Zit hij al aan zijn minimale 27 uur rust en mag hij na 6 uur weer weg dan zit hij zeker voor me. Of moet hij langer ankeren dan de verplichte 6 uur om aan zijn minimale 27 uur te komen? Afwachten, spannend!







FINISH

Na een telefonisch overleg tussen de schippers hoor ik dat hij nog niet aan zijn 27 uur zit en pas om 22.00 ankerop kan, terwijl ik ruim een half uur eerder weg kan. Line honours zit erin! Alleen moet er om 21.20 wel wind zijn, anders liggen we om 22.00 samen stil bij de startboei. Bovendien ga ik in principe voor het handicapklassement en ga ik niet starten als er geen wind is; te dure minuten. En dan, 20.00 uur: 8 knopen wind, 20.30 uur: 6 knopen wind, 21.00 uur: geen wind! Maar net voor ik ankerop ga, waait er een klein zuchtje van 5 knopen. Starten maar! Na mooi bezeild rak naar Marken en nog even helemaal geen wind rond 22.00 uur, finish ik uiteindelijk om 23.33.20 ! Line honours is binnen! Wat een race, geweldig! 🙄





TEKOP

No nonsense, go anywhere boat

type: Veliger477
 romp: aluminium
 naam: Elena
 prijs: € 275.000
www.veliger477.nl

LOGBOEK 2 mei 2010

*“Na 17 dagen zijn we aan-
 gekomen in Frans Polyne-
 sie. Moe, voldaan en trots.
 Vooral op “Elena”. Ze bleef
 varen alsof er geen einde
 aan moest komen. Een
 nieuw avontuur begint.”*

Vaar op zeker

KUIPER
 VERZEKERINGEN

Verzekeringen en financieringen

SHIPTRON
 Marine Communication Specialists

De naam zegt genoeg...

WINNER YACHTS

ROCNA
 ANCHORS // ROCK SOLID

DOWNLOAD de vergelijkingstest
www.roschmarine.nl

december 2011

- 26 november* **Coldhanded Cup.** Lelystad-Haven.
www.coldhandedcup.com
- 27 november* **Ijspegel.** Scheveningen. www.ijspegel.com.
- 3-4 december* **De Boterletter.** Kralingse Plas. www.rzv.nl.
- 3 december* **Goofy's winterserie.** Colijnsplaat. www.wsvnb.nl.
- 4 december* **4e Winterwedstrijd.** Enkhuizen. www.wv-almere.nl.
- 10 december* **Inport race Kaapstad.** www.volvooceanrace.com
- 10-11dec.* **MidWinter Regatta J/22.** Braassem.
www.braassemermeer.nl.
- 11 december* **Ijspegel winterserie.** Scheveningen. www.ijspegel.com.
- 11 december* **Winterwedstrijd. Hoorn.** www.wsvhoorn.nl.
- 11 december* **Pampus winterwedstrijden.** www.wsv-hetwittehuis.nl.
- 11 december* **Start etappe 2 VOR,** www.volvooceanrace.com.
- 17 december* **Coldhanded Cup.** Lelystad-Haven.
www.coldhandedcup.com.
- 18 december* **Team Heiner Winter Matchrace.** Lelystad.
www.teamheiner.nl.



- 18 december **5e winterwedstrijd. Enkhuizen.** www.wv-almere.nl.
- 18 december **Winterwedstrijd.** www.braassemermeer.nl.
- 18 december **Winterwedstrijd 3.** Drimmelen. www.wsvbiesbosch.nl.
- 26 december **Sydney-Hobart Race.** <http://rolexsydneyhobart.com>.

TENTOONSTELLINGEN, OPEN DAGEN

- 3-11 dec. **Salon Nautique Parijs.** www.salonnautiqueparis.com.
- 16-18 dec. **WinterWelVaart,** Groningen. www.winterwelvaart.nl.

2012

- 6-15 jan. **London Boatshow.** www.londonboatshow.com.
- 21-29 jan. **Boot Düsseldorf.** www.boot.de.
- 11-13 en
- 17-19 februari **Belgian Boatshow.** Gent. www.belgianboatshow.be.
- 10-15 februari **Boot Holland.** Leeuwarden. www.boot-holland.nl.
- 6-11 maart **Hiswa.** Rai Amsterdam. www.hiswa.nl.

agenda@ziltmagazine.nl 



met **EMILY** op de hielen...

Oversteek Cape Cod-Makkum

Van 1 juni tot 1 december loop je op de Atlantische oceaan het risico dat een tropische storm je route kruist. Voor de meeste langeafstandszeilers kent de terugtocht van het Caribisch gebied of de Amerikaanse oostkust naar Nederland daarom een strakke deadline. Omdat de bemanning van de *Anne-Louisa* pas in augustus vertrekt, houden ze de weersinformatie extra goed in de gaten. Maar een ontspannen terugreis wordt het niet...

TEKST EN FOTO'S: FERDINAND TER HEIDE



Het is de ochtend van 3 augustus en het beeldscherm van de boordcomputer kleurt rood. De NOAA (de Amerikaanse weerdienst) geeft in fel rode letters via de satelliet navtex een *urgent alert* door. De tropische storm Emily is in aantocht. Ze ligt nu nog bij Cuba, maar zou wel eens de oceaan kunnen opgaan, richting Bermuda en verder.

TERUG NAAR NEDERLAND

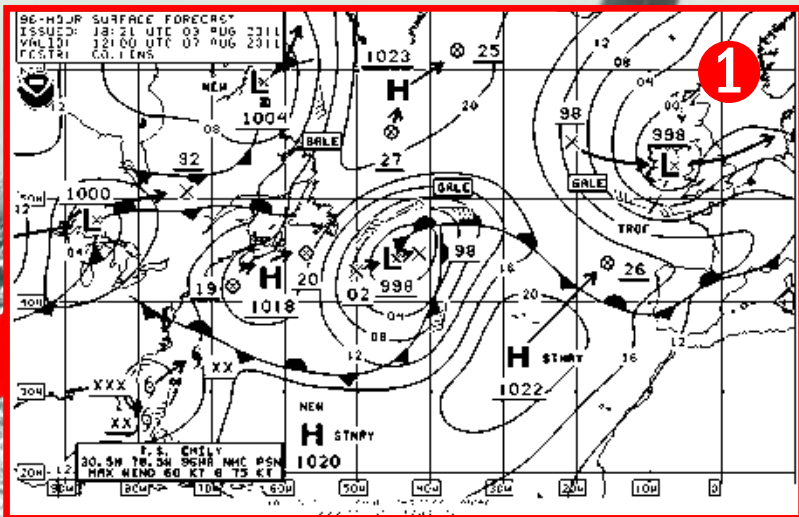
Mijn maat Melle de Boer en ik zijn met de *Anne-Louisa*, een 45 voets Hutting midzwaardjacht, een paar dagen eerder vertrokken uit Boston, Massachusetts en op de terugweg naar Europa. Na een mooie cruise rond Cape Cod, Martha's Vineyard en Nantucket, is het tijd weer terug te gaan, voor het orkaanseizoen echt losbarst.

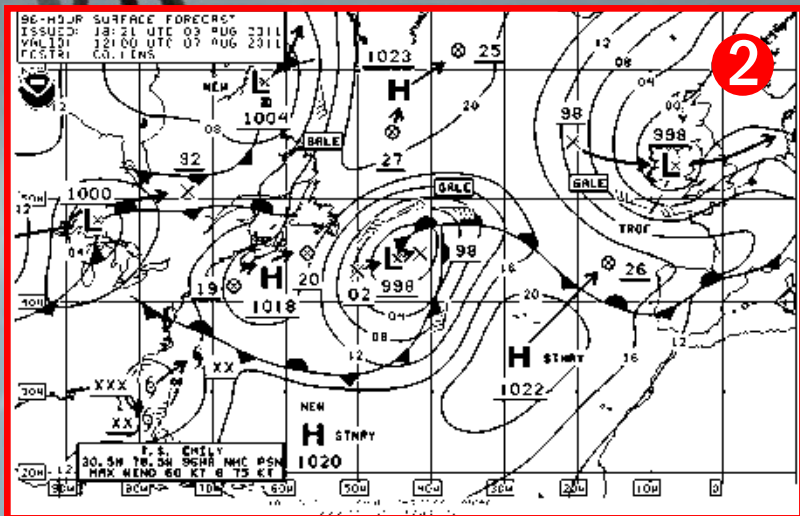
Bij vertrek uit Boston eind juli, waren de weerberichten niet slecht. De tropische storm Don was zojuist dood verklaard en er zouden enkele dagen met stabiel weer volgen. Gunstige omstandigheden om de oceaan op te gaan en het ondiepe Amerikaanse continentaal plat achter ons te laten. De ijsberggrens ligt op 48N-53W, en we besluiten daarom via Canadese wateren en zuidelijk van de Grand Banks direct over te steken naar Falmouth. Een kleine 3000 mijl.

KOERS VERLEGGEN

Nu lijkt Emily roet in het eten te gaan gooien. Met de **96-uurs prognose van 3 augustus** **1** voorspelt NOAA wind tot 75 knopen. Voorafgaand aan Emily zal volgens de NOAA ter hoogte van de Grand Banks een flinke depressie ons pad kruisen. Erger, bij ongewijzigde koers komen we in het noordelijke kwadrant van deze depressie terecht, met harde tegenwind. We liggen op dat moment een paar honderd mijl zuidoostelijk van Sable Island, op circa 42N en 58W. We besluiten de koers zo snel mogelijk naar het zuidoosten te verleggen. Doel is om in het zuidelijke kwadrant van de depressie te komen en dus de wind mee te krijgen.







Met niet al te veel wind en af toe de motor bij slagen we erin een paar honderd mijl in de richting de 40e breedtegraad af te zakken. Ondertussen treffen we voorbereidingen. De ankerketting extra inpakken, alle ventilatoren en kabeldoorvoeren checken en dichtmaken, de stuurlijnen van de windvaan vervangen, de zonnepanelen onderdeks, alle spullen binnen extra stouwen, enzovoort.

UITDIEPENDE DEPRESSIE

We vragen ons voortdurend af hoe dichtbij Emily zal komen, en of we dan in de goede positie zullen liggen. Spannend! Totdat de ochtend van de 5e augustus het bericht doorkomt dat Emily kracht aan het verliezen is, en ergens 150 mijl ten westen van ons zal oplossen. Een hele opluchting. Maar we zijn er nog niet. De **weerkarta van 4 augustus** **2** vertelt dat de depressie oostelijk van Nova Scotia is flink aan het uitdiepen. Deze depressie komt snel onze kant uit. Wij hadden gedacht haar te ontlopen door de noordrand van het Azoren Hoog op te zoeken met de bijbehorende westelijke winden. Maar deze depressie wordt zo kolossaal groot, dat er vrijwel geen Azoren Hoog meer is. Er resteert nog maar een klein ingedeukt stukje oostelijk van de eilandengroep... Gelukkig krijgen wij in het zuidoostelijke kwadrant vier dagen de wind mee, al is het dan onafgebroken 35 à 40 knopen. We raken snel gewend aan het natuurgeweld en we hebben aan dek de nodige maatregelen getroffen: het grootzeil gestreken, de giek goed gesjord, een puntje fok uitgeboomd, een puntje kluiver aan de andere kant; en de windvaan houdt het schip al die dagen prachtig van de gijp af. We lopen een veilige vaart van 5,5 à 6 knoop en hobbelen over de hoge golven. Om de 5 à 6 golven valt het schip iets dwars, rolt van gangboord tot gangboord en zet dan weer vaart. Wij zitten comfortabel in de kajuit die we hebben afgesloten met de dubbele stormluiken. De wind giert en de golven razen om ons heen, maar binnen is het een oase van rust.



AIS WERKT GOED

We lopen onze wacht van 4 uur op 4 uur af, werken het logboek bij, halen weerkaartjes op, maken lekker eten klaar, sms'en met het thuisfront ('all well on board'), en: houden stevast om vijf uur happy hour... Maar alles draait om het scherm van de radar-plotter/AIS. De AIS hebben we ingesteld op een bereik van 40 mijl en het alarmsignaal gaat piepen zodra schepen binnen 10 mijl komen. Dat werkt goed. Het is niet druk midden op de oceaan, soms zien we dagenlang geen schip, soms drie schepen tegelijk. Dankzij de AIS kunnen we tijdig zien wat de kleinste passeerafstand (CPA: Closest Point of Approach) zal zijn. We roepen drie schepen op met een CPA van minder dan 2 mijl, als ze nog op een afstand liggen van 25 mijl, om er zeker van te zijn dat ze ons waarnemen. Zo nodig kunnen we dan een koerswijziging afstemmen. Wij krijgen zonder uitzondering positieve reacties. Zeiljachten komen we al die tijd niet tegen.

VIA HORTA NAAR HUIS...

De vier stormdagen vliegen voorbij. En wat houdt het schip zich goed. Door de matige snelheid van 6 knopen komt niets echt onder spanning of druk te staan, en er gaat dan ook niets stuk. Om de paar dagen draaien we een paar uur stroom met de hoofdmotor, tussentijds laadt de sleepgenerator de accu's bij. Na de storm kunnen we weer wat meer zeil zetten. De wind heeft ons naar de 37e breedtegraad gezet, en we besluiten koers te zetten naar Horta. Door de aanhoudende harde westelijke winden maken we regelmatig dagen van 180 mijl. Op een halve dag voor Horta is de wind echter op. Wij motoren verder, onderweg genietend van de talloze dolfijnen en spuitende walvissen en het mooie uitzicht op Faial en Pico. Wat zijn de Azoren toch een prachtig gebied! Op 14 augustus meren we af, om een paar dagen later aan de etappe naar onze thuishaven Makkum te beginnen. Eerst moeten we motoren, daarna krijgen we lopende winden. Dankzij hurricane Irene, die gelukkig op veilige afstand blijft... (2)



Door de aanhoudende
harde wind maken we
regelmatig dagen
van 180 mijl...



Simpelheid troef bij Dame Awards

Elk jaar worden op de vakbeurs Mets de meest onderscheidende nieuwe producten gekozen. Het draaiende patrijspoort van het Italiaanse SCM werd de winnaar van de Dame Award. De patrijspoort scharniert niet open, waardoor het een obstakel wordt, maar schuift zijdelings open. 'Praktisch, stijlvol en een eerste klas uitvoering', zo luidde de waardering van de jury.

Als meest innovatieve product werd de Constrictor van het Franse Cousin Trestec gekozen. Het product bestaat uit een aramide mantel die als valstopper fungeert. Aan een kant is de mantel geborgd in een aluminium huis, dat op dek wordt bevestigd. Aan de andere kant wordt een stuk elastiek in het dek geschroefd dat de mantel op spanning houdt. Het val dat door de mantel loopt zit dan muurvast. Met een simpel touwtje en een klemmetje is de spanning van de mantel af te halen, waardoor de lijn weer vrij kan bewegen. Tests toonden aan het systeem qua breeksterkte niet onderdoet voor standaard stoppers. Meer over alle Dame Awards op www.metstrade.com



Klassiek blok in kunststof

Prachtig die houten blokken, maar ze vergen onderhoud. Koos Oudhuis en Karel Blaauw, beiden ervaren chartervaarders, vonden er wat op. De Lazy Block ziet er traditioneel uit maar is gemaakt van composiet: een deel hout, een deel kunststof. Met vezelversterkte schijven en roestvrijstalen as, lager en beslag kunnen de Lazy blokken tegen weer en wind. En ze smoelen goed op een historisch schip. www.lazyblock.nl



Meezeilen op de Lady Ann



De *Lady Ann* is een 20 meter lang Dijkstra-ontwerp dat wordt geschipperd door Edo Ankum. De *Lady Ann* vaart 's winters in het Caribisch gebied, waar het schip meedoet aan regatta's voor klas-siekers. In het voorjaar volgt een Atlantische oversteek

naar de Middellandse Zee. Meezeilen op deze comfortabele beauty kan; als opstapper of als groep met vrienden of gezin. In Edo vind je een kundig schipper die onder meer rond Afrika zeilde. Voor mogelijkheden, route en prijzen: zie www.ladyann.nl

Nieuwe website bruine vloot

Nationale Bruine Vloot biedt huurders vanaf nu centraal, onafhankelijk en overzichtelijk alle informatie over de zeilende chartervaart.

De website is onafhankelijk van boekingskantoren en geeft een actueel overzicht van de huurvloot, met details als het type schip, de afmetingen, het aantal slaapplekken en de afvaarthaven.

Voor trouwerij, verjaardag, vrijgezellenfeest of bedrijfsuitje zijn er speciale arrangementen samengesteld. Voor het eind van het jaar komt de iPhone/iPad app van de site beschikbaar.

Het initiatief voor het ontwikkelen van Nationale Bruine Vloot is genomen door WatersportIZI, een internetbedrijf dat zich specialiseert in de watersportbranche. www.nationalebruinevloot.nl








Zeilkalender

De foto's van Sander van der Borch kom je geregeld tegen in *Zilt*. Van zijn allermooiste platen die hij het afgelopen jaar maakte, heeft Sander een bijzondere kalender voor 2012 gemaakt. Die kun je bekijken en bestellen op:

<http://www.sandervanderborch.com/store.asp>

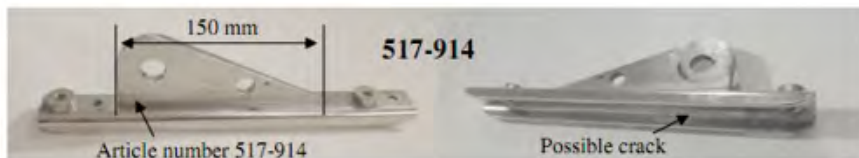
Haast je wel, want de oplage is beperkt.



Controle nodig Seldén voorstagfitting 517-914

Seldén heeft geconstateerd dat enkele voorstagfittingen van het type 517-914 niet voldoen aan de eisen. Er kan een breuk in het laswerk ontstaan. Dit is niet zichtbaar van buitenaf. De fittingen zijn door Seldén gemonteerd in masten geproduceerd in de periode 2004-2008. Op de website staat nadere informatie met vermelding van de types jachten die met deze voorstagfitting zijn uitgerust. Het betreft jachten, waaronder de Bavaria 46 en de Etap 46, met een voorstag diameter 8 of 10mm. Als jouw schip op deze lijst voorkomt, kun je je bij Seldén melden voor vervanging.

<http://www.seldenmast.se/frameset.cfm?id=6826>



Veilig en hip

Voor zeilers die de het ruige oceaانwerk liever aan anderen overlaten komt Spinlock met het Deckvest Lite, een inshore versie van hun succesvolle Deckvest dat al een paar jaar op de markt is. Het 150N vest is vooral bedoeld voor dagzeilers en motorbootvaarders op beschut water, waar zaken als geïntegreerd harnas, reddingslicht en capuchon niet nodig zijn. Zonder deze items is het vest lichter dan de standaardversie en dat verhoogt het draagcomfort. Een hippe uitstraling vinden ze bij Spinlock ook belangrijk, het vest is daarom behalve in zwart ook in blauw en wit verkrijgbaar. Voor € 179,95 ligt het Deckvest Lite vanaf maart in de winkels. www.moremarine.nl



Henk de Velde signeert bij Dekker Watersport



Zaterdag 10 december komt Henk de Velde naar Zaandam om zijn nieuwste boek te signeren. Henk is terug van de tocht waarvan hij niet zou terugkeren: zijn *never ending voyage* kreeg alsnog een eind.

In zijn nieuwe boek 'Een krijger onderweg naar huis' speelt Paaseiland een belangrijke rol. Het is de plek waar zijn zoon Stefan geboren werd en ook de plek waar de twee volwassen mannen naar terugkeren. Dat voelt voor Henk als een Odyssee, de tocht van een krijger die naar huis keert. De signeersessie bij Dekker Watersport is van 10.00 tot 16.00. Het boek kost € 16,95. www.dekkerwatersport.nl

Dubbel aantal Engelandvaarders

Honderd zeilers die zich voor het eerst wagen aan een overtocht naar Engeland volgden in het begin van dit jaar de dagcursus 'De overtocht naar Engeland' van zeezeiler en auteur Ben Hoekendijk. Dat is een verdubbeling van het aantal dat de afgelopen jaren deze cursus volgde. Ben zegt dat een overtocht

naar de Engelse East Coast vaak het begin is van een zeilcarrière en verre tochten. Op zo'n oversteek zeil je voor het eerst een nacht door, steek je de shipping lane over en kom je aan in een ander land. Als deze opmerkelijke groei doorzet zal de komende cursusdag



in de marina Muiderzand op zaterdag 11 februari 2012 snel volgeboekt zijn. Verschillende sprekers behandelen onderwerpen als zeewaardigheid van boot en bemanning, veiligheid, elektronica en weersverwachting. De dagcursus inclusief lunch kost € 75. www.shalomsailing.nl



Zeilhelden, 20 iconen uit de zeilsport

Lijstjes doen het goed in de media: de 500 rijkste landgenoten, de 1000 mooiste popsongs of de 200 meest invloedrijke Nederlanders; lijsten geven overzicht en duiding. Zeiler en journalist Jules Bänffer maakte een lijst met Nederlandse en Vlaamse zeilhelden, die al snel bijna 100 zeilers telde. Maar Jules wilde meer dan het zoveelste lijstje maken. Hij wilde weten hoe deze inspirerende personen in het leven stonden, hoe ze tot hun keuzes kwamen en hoe het zeilen zo belangrijk werd in hun leven. In zijn net uitgekomen boek *Zeilhelden* portretteert hij een selectie van



hedendaagse iconen uit de watersport. Jules geeft ons een bredere kijk op mensen als Kees Bruynzeel, Gerard Dijkstra, Eilco Kasemier, Willy de Roos en Margriet Matthijssse omdat hij zich niet focust op de zeilprestaties zelf maar op zoek gaat naar de persoon achter de zeiler. De auteur sprak bijna alle zeilers persoonlijk of interviewde een partner of kind als de icoon niet meer leefde. Het resultaat is een prachtige verzameling verhalen over 20 totaal verschillende karakters die een ding gemeen hebben: ze weten precies wat ze



Foto:© Klaas Wiersma

willen. Samen met het historisch beeldmateriaal en de recente fotoportretten van de iconen maakt dit van het boek *Zeehelden* eerder een nieuw standaardwerk dan het zoveelste lijstje toppers. www.hollandia-boeken.nl



Nieuwe houtolie/vernis

International Paint breidt haar programma uit met Woodskin, een product dat is gebaseerd op dezelfde technologie als de Cetol Marine van Sikkens Yachtpaints. Woodskin is een vochtregulerende houtolie/vernis die zich volgens de fabrikant gedraagt als een huid voor hout, maar die wel blijft ademen. Kleine gaatjes laten de verflaag uitzetten en krimpen, maar zijn zo klein dat het hout beschermd blijft tegen de invloeden van water.



De folder belooft dat Woodskin eenvoudig met de kwast is aan te brengen, mooi uitvloeit, diep in het hout doordringt, opdroogt met een glans en niet barst of schilfert. Verdunnen en schuren tussen de lagen is niet nodig; eenvoudig schoonmaken en ieder jaar opnieuw aanbrengen moet voldoende zijn om het hout voldoende te beschermen. www.yachtpaint.com

De Zeezeilers zeilen dóór

Voor deze winter heeft de Zeezeilers van Marken een vol programma. Ieder weekend worden cursussen gevaren, naast theorie-weekenden voor Theoretische Kustnavigatie en Reisvoorbereiding, routing en planning. Extra dit jaar is het speciale arrangement met Kerst en Oud & Nieuw: een vierdaagse zeiltrip naar de Waddeneilanden met kerstdiner – dan wel oudejaarsfeest – aan boord. www.zeezeilers.nl







GROTTEN OP CAPRI

Capri is een van de 46 eilanden die de *Balansea* in zes maanden Midderraan zeilen aandoet. Aan de oostkust van het jetset eiland vinden Eleonoor en Erik een ankerplaats voor deze indrukwekkende rotsen, waar hun drie kinderen zwemmend de grotten inspecteren.



VOL SEIZOEN BENUTTEN

Nadat Leonoor en Erik de *Romph* in 1999 samen de Atlantische Oceaan over zeilden, raakte het varen op de achtergrond en stichtten ze een gezin. Pas als de jongste van de drie kinderen ook naar school gaat, ontstaat er weer ruimte voor nieuwe zeilplannen. Na hun eerdere Rondje Atlantic kiezen ze nu de Middellandse Zee als doel. Het seizoen in de Med duurt niet veel langer dan in Nederland en om daar optimaal gebruik van te maken kopen Leonoor en Erik hun boot in Alicante, waar ze in april met de kinderen Elena (10), Stan (9) en Tos (5) aan boord stappen van de Dufour 40 Performance *Balansea*. Ze hebben zes maanden de tijd en het plan is de boot naar Kroatië te zeilen om hem daar op een vrachtauto richting Nederland te zetten.



ZEILENDE SCHOOL

Leonoor vindt de eerste mijlen op een nieuwe boot best wennen: 'Ik merk dat het vertrouwen in de boot moet groeien. Tijdens de oversteek van



ZILTEWERELD



Menorca naar Sardinië is het spannend, met harde wind en tussen de hoge golven. Dat gaat probleemloos en dan weten we dat de boot alles aankan'. De *Balansea* zeilt verder langs Sardinië, Corsica, de laars van Italië naar Griekenland. Erik: 'Aan land gaan we zoveel mogelijk met de kinderen op pad. Voor school maken ze werkstukken als 'Vulkanen' 'Napoleon' en 'De Romeinen', over dingen die ze onderweg zien. Ik zag vooraf wel op tegen het schoolwerk, maar dat blijkt alles mee te vallen. Het is erg leuk om te doen en het geeft een prettig ritme aan de dagen.'

46 EILANDEN

Langs de Adriatische kust zeilt het gezin noordwaarts, waar ze eind van de zomer de boot in Slovenië klaar maken voor transport naar Lelystad.

Na 2565 zeemijlen, 46 eilanden, 10 schildpadden, 1 gevangen vis, heel veel dolfijnen, 3 walvissen, nul keer motorpech en geen zieken aan boord kijkt Leonoor terug op hun reis: 'Ik ben trots op ons als gezin. We hebben het goed gedaan samen. En ik ben echt verrast gedurende deze reis door de pracht van de natuur, de steden, de eilanden en de verscheidenheid. Het was een grote wens om dit te doen, het avontuur aan te gaan, vooral ook samen met onze kinderen. En dat is precies wat we hebben gedaan.' 🗺️



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 

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
en vul je e-mailadres in

