

# ZEILWERELD

## WINTERSPECIAL 2023



### Zeilen in Alaska

Hier ervaar je nog  
ongerepte natuur

### Atlantic Rally for Cruisers (ARC)

Met z'n allen de plas over

### Oud en nieuw op Terschelling

Hoe uniek is dat (nog)?

Bellen met Abhilash

Tomy op de Zuidelijke

Oceaan • Marit

Bouwmeester:

topzeilster met kind •

Maak je boot duurzaam

• boot Düsseldorf in één

dag • Schone antifouling,

kan dat? • Avance 36

# Inhoud



**Voorwoord** 7

**Doorzeilen in de winter** 10

Midden in de winter staan de meeste zeilers onder ons niet te trappelen om het water op te gaan. Michiel Sinaasappel en Hans Seegers wel, zij tuigen met alle liefde hun Laser op op zondagochtend.

**Hoe plan je een bezoekje aan boot Düsseldorf?** 14

Eind januari mogen we weer naar boot Düsseldorf. Het is de grootste watersportbeurs van Europa. Hoe zorg je ervoor dat je op die ene beursdag niets mist?

**Boten** 20

**Producten** 22

**Round Denmark Race 2022** 26

In juni van 2022 deed Madelon Kuiper mee aan de Round Denmark Race, solo, op haar Winner 9,50 Bliss. Een week lang wedstrijdzeilen in je eentje op onbekend water, hoe doe je dat en wat komt daar allemaal bij kijken?

**Mast en stagen! Checken kun je zelf** 34

Je boot uit het water en je mast ligt wellicht plat. Voordat het seizoen weer begint, is het goed om mast en stagen even na te lopen. Dit kun je zelf en zo pak je het aan.

**Oversteken met een deadline** 38

Met de Atlantic Rally for Cruisers (ARC) de oceaan oversteken betekent dat veel zorgen je worden ontnomen. Maar het betekent ook dat de datum van vertrek vaststaat: zondag 20 november 2022 vertrekken. Punt.

**Klaar voor de toekomst met een boot van meer dan een eeuw oud** 46

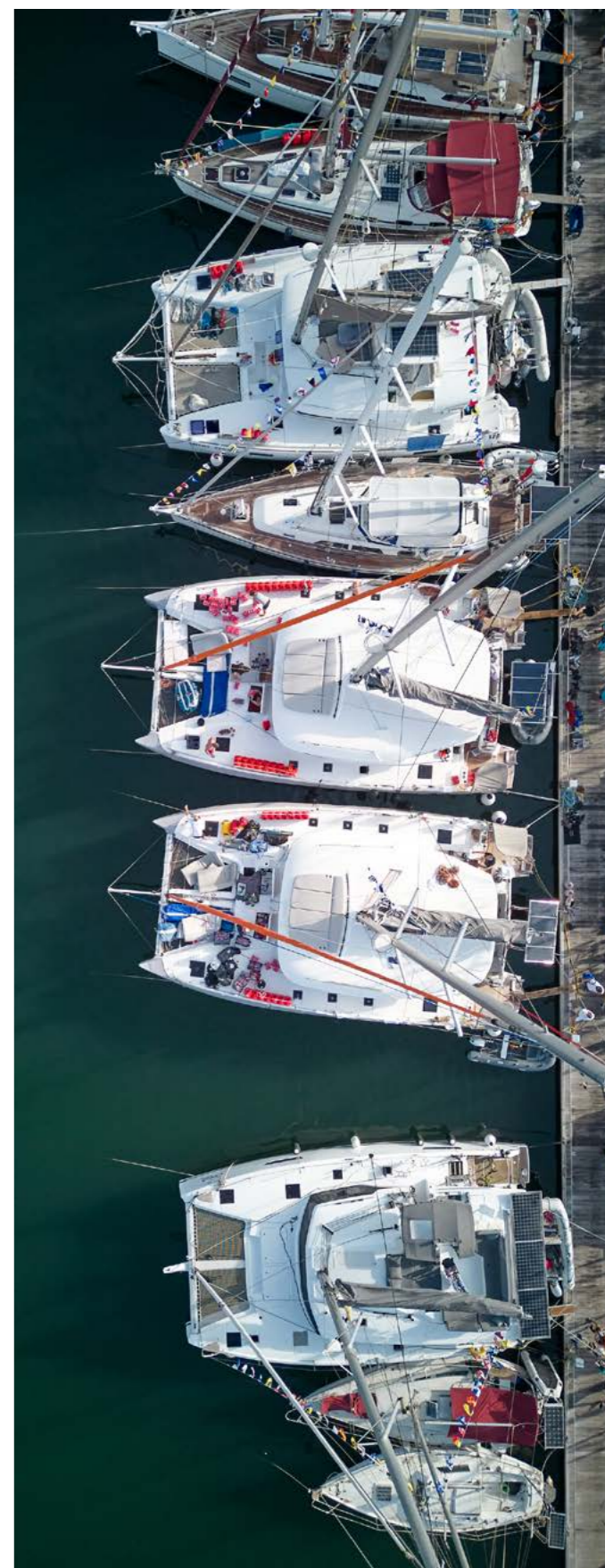
Een boot uit 1914 elektrisch maken klinkt misschien bijzonder, voor Joost Martijn (46) is het de logische stap. Nog een paar maanden en dan kan hij eindelijk weer op zijn geliefde Overwinning zeilen. Snel, stil en duurzaam. Hoe kom je erop om die stap te zetten?

**Avance 36: heb je ooit een mooiere boot gezien?** 50

In de haven van Watersportvereniging Mak-kum valt één zeiljacht meteen op. Een lang, smal schip met een verfijnde lichtblauwe bies. Een prachtige boot die de snelheid uitstraalt van een racemachine. Hier wilden we wel eens meer van weten.

**Golden Globe Race. Blind boksen op de Zuidelijke Oceaan** 56

Een race rond de wereld met de technologie uit de jaren zestig. Hoe realistisch is dat op de zeeën van de 21e eeuw? We bellen met Abhilash Tomy die halverwege de Indische Oceaan zit, 7000 nautische mijlen van ons verwijderd.



# Zin in variatie?

Eén ligplaats,  
**vier** jachthavens

▶ **REGATTA CENTER  
MEDEMBLIK**

▶ **AMSTERDAM  
MARINA**

▶ **ROTTERDAM  
MARINA**

▶ **MARINA  
STELLENDAM**

▶ **DOCK HOTEL STELLENDAM** nu ook hotelappartementen te huur op Marina Stellendam

## Lekker varen, lekker liggen

### Oud en nieuw op Terschelling

64

Wat een traditie was voor velen, is inmiddels uitgegroeid tot een ware rage: oud en nieuw vieren op Terschelling. Jaarlijks trekken veel zeilers rond kerst het Wad op voor een frisse tocht naar de eilanden. We spreken oud-en-nieuw-gangers en de havenmeester van Terschelling over oud en nieuw op het mooiste Friese eiland.

### Geen gif én geen aangroei meer onder je boot

70

Aangroei onder je zeilboot, daar heb je geen zin in. Daarom gebruiken we allemaal al jaren antifouling. Aangezien we allemaal ook een schone onderwaterwereld willen, zijn er steeds meer milieuvriendelijke middelen. Maar hoe milieuvriendelijk zijn deze in de praktijk en doen ze wel wat ze moeten doen?

### Zeilen door de ongerepte wildernis van Alaska

74

Paul Hanraets maakt graag mooie, avontuurlijke tochten van drie weken tot twee maanden. Twee keer stapte hij op voor zeiltochten door de ongerepte wildernis van Alaska.

### Ik ben nu een topzeilster met een kind

82

Marit Bouwmeester is net terug uit Hyeres, waar ze het Europees Kampioenschap ILCA6 met een bronzen medaille afsloot. Een half jaar nadat ze van haar dochttertje is bevallen. Hoe combineert ze haar leven als moeder en topsporter?



## Gaan we dit jaar voor gifvrije antifouling?



Als bootbezitter bent u waarschijnlijk gewend iedere twee jaar uw boot met antifouling te schilderen. Die antifoulingverf werkt doordat er zware metalen en biociden uit oplossen in het water. Maar ook de verf zelf gaat het water in als microplastic. Dat kan en moet anders!

Finsulate is een zelfklevend folie met kleine vezels die op het onderwaterschip wordt aangebracht. Door de structuur van deze wrap is het lastig voor het onderwaterleven om zich te hechten aan de romp. Finsulate is goed schoon te maken onder of boven water, gebruikt geen gif en gaat gegarandeerd 5 jaar mee. We hebben zelfs al een aantal jachten 8 jaar varen! Gaan we dit jaar voor duurzame antifouling? Vraag een vrijblijvende offerte op via [www.finsulate.com](http://www.finsulate.com) of vraag naar mogelijkheden bij uw werf. Of check eerst of uw boot geschikt is voor finsulate via deze QR-code:



[contact@finsulate.com](mailto:contact@finsulate.com)  
085-0653470



# VOOR WOORD

Syise Schoustra

## Over doorzeilen en droog staan?

De eerste sneeuw is alweer gevallen! Veel was het niet, en het bleef natuurlijk ook niet liggen, maar ik ben uiteraard even naar buiten gerend om de sneeuwlucht op te snuiven. Als ik later weer comfortabel binnen zit met een kop warme chocomelk, dwalen mijn gedachten af naar Rotterdam, naar de Kagerplassen. Daar wordt op dat moment de Boterletter gevaren. Had ik ook aan mee willen doen, maar door een volle agenda en logistieke uitdagingen moest ik hem helaas toch aan mijn neus voorbij laten gaan. Volgende week mag ik wél weer het water op, lekker op Scheveningen. Die zondagen

hou ik zoveel mogelijk vrij voor de IJspiegelwedstrijden. Dan spring ik 's ochtends met mijn sporttas op de fiets richting de haven, zonder logistieke uitdagingen, heerlijk.

Winterzeilen is voor lang niet iedereen weggelegd en eerlijk gezegd geef ik ook wel de voorkeur aan de zomer. Maar het heeft ook altijd weer iets. In deze winterse special hebben we dan ook een aantal ijskoude verhalen voor je klaarstaan. Zo ging onze redacteur Femke een kijkje nemen bij het meertje vlakbij haar huis waar ze iedere zondag een groepje zeilers het

Watch video



# CXe 45

## ELECTRIC CODE 0 FURLING SYSTEM



### Relax and enjoy the power of Code 0 sailing - Effortlessly

Handling a Code sail has never been easier. CXe45 is a 2-speed electric powered Code 0 furler that will deploy your sail in 10 seconds, just by the push of a button, and it is just as fast when you furl it in. You will be amazed!

Available in two versions - TD (Through Deck) and OD (On Deck).

POWERED BY **SEL Bus**

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

**SELDÉN**  
for sailing


water op ziet gaan in open bootjes. Ze vraagt zich af wat deze zeilers bezielt en wat ze toch zo leuk vinden aan dat winterzeilen. Paul Hanraets zoekt het iets verder van huis. Hij vindt het ware zeilavontuur in Alaska. En, we vieren oud & nieuw op de Waddeneilanden!

In 'Wat zeilt daar', kom je alles te weten over een Avance 36. We gaan uitgebreid in op het checken van je tuig, zodat je volgend jaar weer veilig het ruime sop kunt kiezen. Wie er meedoen en waarom aan de Atlantic Rally for Cruisers, blader meteen door naar het verhaal over de ARC. Nu we toch op ruim water zijn, de Golden Globe Race staat garant voor spannende verhalen. We belden speciaal met Abhilash Tomy die halverwege de Indische Oceaan zit. Wie deze winter niet doorvaart en de boot op het droge heeft staan, zit ook goed met deze winterspecial. We nemen je namelijk mee in een aantal praktische winterse klussen, zoals het smeren van antifouling. Althans, we bekijken de meer duurzame opties. Ook praten we over het verduurzamen van je schip met Joost Martijn. Ik vind dit interessant leesvoer, het is namelijk nog helemaal niet zo eenvoudig om echt duurzaam te varen.

Duurzaamheid is een onderwerp waar ik me helemaal in vast kan bijten. Wanneer ik volgende maand afreis naar boot Düsseldorf, hou ik mijn ogen zeker open voor duurzame oplossingen op het water. De beurs is, net als de Mets afgelopen najaar, ongetwijfeld weer gevuld met allerlei duurzame beloftes van watersportproducenten. Denk je er ook over naar boot Düsseldorf te gaan? We blikken alvast vooruit op deze grootste watersportbeurs van Europa. Lees over nieuwe producten en boten die je op deze beurs kunt bekijken. En ik neem je mee in mijn eigen voorbereiding op een dagje naar deze beurs. Wie weet vind je mijn bezoeklijstjes handig als hulpmiddel.

Terwijl jij deze digitale winterspecial doorleest, zijn wij ons op de redactie alweer aan het voorbereiden op het nieuwe jaar. Het derde jaar van ons bestaan alweer! En, we hebben een aantal mooie plannen voor 2023. Zo gaan we veel meer verhalen maken, komt er maar

liefst vier keer per jaar een special en gaan we onze nieuwsbrieven in een nieuw jasje steken. Allemaal leuke dingen waar ik veel zin in heb en waardoor jij nog meer kunt genieten van Zeilwereld!

Maar zover is het nog niet, volgende week ga ik eerst de kou nog maar eens trotseren. Op het water test ik direct een nieuw pak van Musto. Die test verschijnt binnenkort op Zeilwereld. Echt zin in zo'n koud dagje op zee heb ik nog niet nu ik hier warm bij de kachel zit te typen, maar wie weet valt het winterzeilen mee met voldoende onder- en tussenlagen. Ach, het wordt vast weer hartstikke gezellig aan boord! 

Anke



# Doorzeilen in de winter

*Eenmaal op het water is het genieten geblazen*

**Tekst en foto's Femke van Straten**

*Het is 10 uur op een*

*zondagmorgen in december*

*en het heeft licht gevoren.*

*De meeste zeilers onder ons*

*staan dan niet te trappelen*

*om het water op te gaan.*

*Michiel Sinaasappel en*

*Hans Seegers wel.*

Onder de rook van Amsterdam in Landsmeer, bij WSV De Breek, tref ik beide mannen in het knusse clubhuis met een kop koffie. Ze hebben zin om een stukje in hun Laser te varen, ondanks de lichte vorst. Beide heren wonen vlakbij en om de week springen ze op zondagochtend op de fiets om een uurtje of anderhalf te gaan varen. "Het op tijd uit mijn bed komen is eigenlijk het moeilijkste moment, maar als ik eenmaal op de fiets zit dan heb ik er ook echt zin in," vertelt Hans.

"Vroeger waren we wel met meer maar tegenwoordig zijn alleen wij tweeën nog overgebleven." Hoe dat komt weten de mannen eigenlijk niet. "De anderen vinden hun bed vast te lekker warm!"

## Vuurdoop

Na de koffie is het tijd om de boten op te tuigen, ieder zijn eigen boot. Hans zeilt nog niet zo lang. Een jaar of zes geleden is hij begonnen met zeillessen in de Randmeer bij WSV De Breek. Met zijn vijven in een boot en dan om de beurt ieder tien minuten aan het roer, vond hij toch wat saai. Een ander lid haalde hem over om een keer in de Laser te stappen. Een echte vuurdoop noemt hij het, maar hij was meteen verkocht. Hij kocht een bootje van de club en begon met hulp van andere leden de fijne kneepjes van het zwaardbootzeilen te leren. Elke keer krijgt hij weer wat tips om dingen anders of beter te doen. Vorig jaar vond Hans het tijd voor

een andere boot, zijn oude boot doneerde hij aan de jeugdzeilers van de vereniging. "Ik wil dat het materiaal beter is dan ikzelf, dan kan het daar in ieder geval niet aan liggen. Ik leer stapje bij beetje en ik heb er heel erg veel plezier in."

## Sneekweek 2023

Michiel is al wat langer lid van de vereniging, al zo'n zestien jaar rekt hij vlot uit. Toen zijn dochter zeilles kreeg in de Optimist, werd hij ook lid. Nu is hij ook al zo'n acht jaar als bestuurslid actief. "Ik doe wel steeds minder, maar zo lang er geen opvolging is, blijf ik aan voor de continuïteit van de vereniging."

Michiel vertelt met een grote glimlach dat hij aan het trainen is voor de Sneekweek van 2023. "Om een beetje in vorm te blijven moet ik wel in de winter blijven doorzeilen. Ik ben met mijn 58 jaar straks de jongste van de grand masters, dan moet ik wel wat laten zien." Michiel is ook veel aan boord van de klipper van zijn broer te vinden, de *Johanna Engelina*. "Ze ligt nu op de NSDM-werf, maar we varen altijd veel wedstrijden. We hebben begin november nog de Waddenrace gezeild. Als je dan net wedstrijden in je Laser hebt gevaren, sta je toch anders op het achterdek. Steeds op zoek naar wind en bekijken hoe we daar het beste kunnen komen. Ik ben inmiddels een ervaren navigator!"

## Warm en veilig

De mannen tuigen hun boot op met handschoenen aan, omdat het aluminium van de mast hen heel snel koude handen bezorgt. En met verkleumde handen starten is geen goed begin. Hans draagt een dik wetsuit met een lining, een lekker zacht laagje aan de binnenkant. Een wetsuit werkt het beste met een laagje water in je pak, maar in het water springen voor het zeilen, gaat Hans een stap te ver. "Vandaag waait het niet zo hard maar ik moet eigenlijk nog een spraytop kopen die me beschermt tegen de wind." Verder draagt hij een muts, zeilhandschoenen en neopreen schoenen. Michiel kiest voor een droogpak met een set warme kleding eronder. "De truc van het droogpak is dat je huid nergens direct het pak raakt, want dan krijg je het koud. Ook moeten je handschoenen niet te dik zijn, anders kun je niet goed in je schoot knijpen." Voor alle zekerheid hebben ze een set droge kleren meegenomen, die ligt in het clubhuis. Ze zijn niet van plan om vandaag om te slaan maar je weet maar nooit.

Uiteraard dragen beide heren een zwemvest, een ongeschreven regel tijdens het zeilen in de winter. Een andere ongeschreven regel is dat ze altijd minimaal met zijn tweeën moeten zijn. "Het is toch niet helemaal zonder gevaren, het water is koud en er is verder niemand op het water. Als er dan wat gebeurt, kun je elkaar in ieder geval helpen of hulp halen. Het is niet goed voor je ego, maar door het kleine vaarwater is de kant altijd dichtbij, waardoor je desnoods terug naar de club kunt lopen om je boot daarna met een karretje op te halen," zegt Michiel.



*Michiel Sinaasappel (l) en Hans Seegers (r)*



*Clubhuis van WSV De Breek*



*Clubhuisaans Seegers maakt het zeil klaar van WSV De Breek*



*Michiel tuigt zijn Laser op met handschoenen aan*

# STAZO marine equipment b.v.

**Boot Düsseldorf  
Hall 10/10/C66**

Sinds 1932 produceert en exporteert STAZO marine equipment bv accessoires voor de pleziervaart zoals Stuurwielen, Scheepsdekken en mechanische beveiliging.



## Ver kijken

Dan is het tijd om het water op te gaan. Er staat een zwakke wind en een bleek zonnetje breekt door. Nog altijd is er niemand op de kleine plas te zien. Het ijs wordt van de schoot gehaald en voor de zekerheid stappen de mannen via de zijkant in hun boot. Een Michieltje noemen ze dit gekscherend. Michiel en Hans varen eerst rustig wat heen en weer van boei naar boei, daarna varen ze samen gebroederlijk het hoekje om in de richting van Den IJp.

Meestal varen de heren een uurtje tot anderhalf, anders worden ze te koud. Zo ook vandaag, een klein uurtje later keren ze terug in de haven. Michiel: "Zo, we hebben alles weer gehad. Wind, geen wind, wind uit alle hoeken." Hans: "We hebben weer een frisse neus gehaald!"

Op de vraag wat nou het mooiste is aan zeilen in de winter, antwoord Hans: "Het is zo stil, er is niemand op het water. En het uitzicht. Zoals vandaag voeren we richting Den IJp. In de verte zagen we het kerkje met prachtige strepen zonlicht. Daar kan ik echt van genieten." "En voor de verhalen aan de koffietafel," vult Michiel aan. "Het is toch gewoon leuk om te vertellen dat je in een open boot hebt gezeild midden in de winter. We hebben ook wel eens met sneeuw gevaren. We voeren toen door de slootjes bij Den IJp, dan vaar je vlak langs de huizen daar. Er zat een gezin heerlijk aan de ontbijttafel lekker warm binnen toen wij voorbij kwamen varen. Dat zorgde voor een aantal verbaasde gezichten."

Een bijkomend voordeel in de winter is dat er geen waterplanten zijn. De Breek is een plas met heel schoon water en in de zomer stikt het van de waterplanten, dat bemoeilijkt het zeilen nog wel eens. Ook is er 's zomers veel overlast van jongeren die met aluminium platbodems motorboten heen en weer scheuren.

## Bijna altijd

Eigenlijk gaan Michiel en Hans iedere twee weken het water op, alleen als er geen wind staat gaan ze niet. Michiel: "Oh ja, en als het plentst van de regen en harder waait dan windkracht 6. We hebben vorig jaar op 2 januari een hachelijke situatie meegemaakt. De voorspelling was al niet zo goed, maar de wind trok ineens heel snel aan naar windkracht 8. We waren met zijn drieën en de derde was omgeslagen. Ik probeerde hem vanuit mijn boot te helpen maar dat lukt natuurlijk helemaal niet." Hans: "Ze schreeuwden dat ik terug moest gaan, maar ik ging ook om. Er was geen houden meer aan. Het was best dramatisch, maar we hebben het wel gedaan!"

De mannen raken niet uitgepraat, ze kunnen nog wel uren doorgaan. Ze hebben inmiddels hun boot weer afgetuigd en beginnen het toch wat koud te krijgen. Op naar binnen voor warme kleren en een kop koffie. Hans: "Zo dat hebben we er toch maar weer mooi op zitten. Het was weer heerlijk!" Na afloop sturen ze trots een foto die ik heb gemaakt in de Whatsapp groep. Spontaan melden zich twee jeugdleden die ook heel graag binnenkort een keer mee willen zeilen. Zou het vuurtje voor het winterzeilen aangewakkerd zijn? 🌊

## Over WSV De Breek

Watersportvereniging De Breek is gevestigd aan 'Het Luijendijkje' in Landsmeer en bestaat al meer dan 75 jaar. Het clubhuis heeft de uitstraling van een echte ouderwetse zeilvereniging met veel sfeer. Het grote terras biedt een prachtig uitzicht op het water en alles wat daar gaande is. Je kunt ook wandelend langs het water de prestaties van de zeilers tijdens evenementen en trainingen goed volgen en tevens genieten van de natuur om je heen. Het Luijendijkje ligt namelijk midden in een waterrijk gebied met aan de ene kant de Westplas en aan de andere kant de Breek. Het dijkje verbindt Landsmeer met recreatiepark Het Twiske. Zowel op de Breek als de Westplas kan uitstekend gevaren worden met eenmansboten zoals de Optimist en de Laser, maar ook met grotere open boten waaronder de Randmeer en de FJ.



Michiel zijn eerste meters die zeilend



In de winter heb je de plas voor jezelf



Een dik uur zeilen was genoeg



Veersedijk 83 | 3341 LL Hendrik-Ido-Ambacht

Tel. 0031 [0]78 6832222

Website: [www.stazo.nl](http://www.stazo.nl) | E-mail: [info@stazo.nl](mailto:info@stazo.nl)



## Profiel Anke

### Soort zeiler

Ik zeil in een Laser, in de winter ben tijdens de IJspiegelwedstrijden op Scheveningen bemanning op een X-402 en in de zomermaanden ben ik actief als zeilinstructeur in het warme Libanon.

### Werk

Ik ben watersportjournalist met een specialisatie in de zeilsport.

### Waarom ga ik naar boot Düsseldorf?

Als zeiler is het interessant om nieuwe producten, boten en innovaties te ontdekken op zo'n beurs. De beurskortingen zijn altijd fijn wanneer je nieuwe producten of kleding nodig hebt. Ik vind het ook inspirerend om eens voorbij zeilen te kijken en zo nieuwe watersporten te ontdekken. Als journalist is deze beurs dé plek om te netwerken, research te doen en veel ideeën op te doen voor nieuwe verhalen en artikelen.

**boot** MY HEART BEATS HERE 21-29 JANUARY 2023  
Düsseldorf



- |   |   |   |  |  |  |
|---|---|---|--|--|--|
| <b>1 MOTORBOATS</b> - Motor yachts, motor boats                                   | <b>6 SUPER YACHTS</b> - Motor yachts, motor gliders   | <b>10 EQUIPMENT/ACCESSORIES</b> - Motors, technical accessories, marina fittings and fixtures, boat equipment and accessories, boat instruments, watersports clothing, maritime publications, service providers, blue innovation dock | <b>12 DIVING</b> - Diving sport equipment, diving sport tourism, Dive Center, Diving Tower   | <b>14 DESTINATION SEASIDE - PADDLING</b> - Chartering, Associations, marinas, canoeing, World of Paddling, Classic Forum, love your ocean!, Seaside Camping  | <b>16 SAILING</b> - Sailing boats, sailing yachts, multihull boats   |
| <b>3 MOTORBOATS</b> - Outboard motors, power boats, fun products, Powerboat World | <b>7 MARITIME ART</b> - Gallery boat  | <b>11 EQUIPMENT/ACCESSORIES</b> - Boat equipment and accessories, watersports clothing and accessories, Boat Center   | <b>13 DESTINATION SEASIDE - DIVING</b> - Chartering, tourism organisations, diving destinations, Travel advice, cruises, Travel agents, house boats, Boatking Homes, advice on sailing trips, Destination Seaside, bootclub-Lounge | <b>15 SAILING/CAT</b> - Sailing boats, sailing yachts, multihull boats, cats, dinghy sailing, sport boat schools, authorities & associations, Sailing Center, boat Sailing School, Start Sailing/Start Boating | <b>17 SURFING SPORTS</b> - Wind-surfing, kite surfing, stand-up paddle boarding, wakeboarding, wing surfing, wing foiling, surfing, skimboarding, waterskiing, accessories, shops, water-sports schools, Beach World |
| <b>4 MOTORBOATS</b> - Motor yachts, motor boats                                   | <b>9 MOTORBOATS</b> - Trailers, launchers, dinghies, tenders, RIBs, jet skis and fun products |   |  |  |  |
| <b>5 SUPERBOATS</b> - Luxury tenders, chase boats, shadow boats, luxury toys      |   |   |  |  |  |

# Hoe plan je een bezoekje aan boot Düsseldorf?

*Eind januari ga ik naar boot Düsseldorf. Eerlijk gezegd krijg ik altijd een beetje stress van zo'n botenshow, en zeker eentje met de omvang van deze in Duitsland. De grootste watersportbeurs van Europa, hoe ga ik ervoor zorgen dat ik niets mis?*

Tekst Anke Haadsma

Voor iedereen die ook naar boot Düsseldorf afreist en eigenlijk niet zo goed weet waar die moet beginnen, lees en plan lekker met me mee. Ik besluit wat lijstjes te maken en een miniprogramma voor mezelf op te stellen. Aan de hand daarvan kan ik ook bepalen of ik aan één dag genoeg heb, of dat ik toch twee dagen moet boeken. Tijd om me voor te gaan bereiden op deze trip!

### Eén of twee dagen?

Mijn zoektocht begint met het kijken naar tickets. Er zijn geen early bird tickets, of misschien ben ik daar ik al te laat voor, ik hoef me hier in ieder geval niet druk over te maken, geen ticketkoopstress dus. Ik zie dat ik een dagticket (19 euro) of een 2-dagen ticket (33 euro) kan aanschaffen. Ook kan ik nog kiezen voor een middagticket van maandag 23 t/m donderdag 26 januari. Dan mag ik voor een tientje de beursvloer op tussen 14.00 en 18.00 uur.

Welk ticket ik ga kiezen, weet ik nog niet. Het middagticket zal vermoedelijk wel snel afvallen, gezien de grootte van de beurs. Maar

laat ik eerst maar eens kijken wat ik eigenlijk allemaal wil doen en zien hier. Op de website van boot (boot.com), klik ik in het menu naar de 'Visitor Highlights'. Hier zie ik dat de beurs is opgedeeld in negen thematische gebieden, daaruit ga ik al een eerste keuze maken.

### Keuzes, keuzes, keuzes

Voor mijn neus heb ik drie lijstjes liggen: 'Niet geïnteresseerd', 'Mogelijk' en 'Bezoeken'. Ik verdeel de themagebieden over deze lijstjes, hierbij komen de motorboten, superjachten en sportvissen sowieso op te staan. Als zeiler ben

### De themagebieden

- Zeilen
- Motorboten
- Superjachten
- Duiken
- Surfspots
- Reizen
- Motoren, apparatuur en accessoires
- Sportvissen
- Peddelen (kano)



## Mijn lijstjes

Niet geïnteresseerd	Mogelijk	Bezoeken
<p>Motorboten Superjachten Sportvissen</p>	<p>Themagebied duiken Themagebied peddelen Themagebied reizen</p>	<p><b>Themagebied zeilen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Topper (hal 15, G23)</li> <li>• RS Sailing (hal 15, D24)</li> <li>• Clipper Ventures (hal 15, E24)</li> </ul> <p><b>Themagebied Surfsport</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Windsurf Academy (hal 17)</li> </ul> <p><b>Themagebied Motoren, apparatuur en accessoires</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hal 10 &amp; 11</li> <li>• Hal 14: Love your Ocean campagne</li> <li>• Hal 15: Start Sailing</li> </ul>



Topper zeilboot, staat op mijn lijst

Ik hier totaal niet in geïnteresseerd, die hallen kan ik dus overslaan. Het themagebied zeilen komt natuurlijk op de lijst 'Bezoeken'. Hier zet ik ook de surfsporten en reizen onder. Deels uit persoonlijke interesse, maar ook voor wat research. Motoren, apparatuur en accessoires schrijf ik hier ook bij. Duiken en peddelen plaats ik onder 'Mogelijk'. Het heeft niet mijn grootste interesse, maar wellicht ga ik komend jaar weer eens een nieuwe watersport uitproberen.

Inmiddels heb ik dus een aantal dingen al op mijn 'Bezoeken'-lijst staan. Die selectie is nog steeds vrij groot, want ik ga echt niet alles in deze gebieden bekijken. Tijd om per gebied eens te kijken wat ik interessant vind.

### Zeilen

Ik lees: "Meer dan 100 bouwers, zeilassociaties en wedstrijdorganisaties vullen de zeilhallen 15 en 16 van de show. Zij laten ons de 'crème de la crème' van de zeilsport zien. Zeilen is, en zal altijd zijn, meer dan een sport." Dat het meer dan een sport is, gaan ze me dus laten zien in deze twee hallen. Het middelpunt van de hallen is het podium waar diverse topzeilers, professionals en experts ons meenemen in hun zeilverhalen. Enkele namen die alvast worden benoemd door boot Düsseldorf zijn Pip Hare en Robert Stansjek. Het exacte programma voor het podium is nog nergens vindbaar, hier moet ik op een later moment dus nog maar eens terugkomen.

Het lijkt erop dat ik mijn bezoekje in één dag red

Er is in deze hallen een aantal exposanten dat ik graag wil bezoeken. Ik ben niet op zoek naar een nieuwe boot, maar voor mijn werk is het wel weer interessant om een kijkje te nemen op enkele nieuwe boten. Welke boten een bezoekje waard zijn, vind je verderop in dit magazine (zie Nieuwe boten en producten).

Als Laserzeiler ben ik over het algemeen sowieso meer geïnteresseerd in de kleinere zeilboten. Zowel vanuit persoonlijke interesse, als vanuit werkperspectief. Dus speur ik in de lijst met exposanten naar interessante namen. Daar kom ik Topper tegen, een zeilboot met waarschijnlijk wel een mooi verhaal. Ik schrijf hal 15 stand G23 in mijn 'Bezoeken'-lijst. Daaronder noteer ik ook RS Sailing, hal 15 D24. Dan valt mijn oog op Clipper Ventures, hal 15 stand E24. Ik ben niet van plan zelf mee te gaan met de Clipper Round the World Race, maar er zijn altijd interessante verhalen te vertellen over deze race. En wie weet waar ze me nog toe kunnen overhalen! Inmiddels staat er zo al een aantal exposanten op mijn 'Bezoeken'-lijst, maar ik wil ook lekker vrij kunnen rondlopen in de twee zeilhallen (14 en 15) om me te laten verrassen.

### Reizen en surfsporten

Witte stranden, blauw water en de zon op je gezicht, terwijl je heerlijk vertoeft op het water. Ik ben altijd wel op zoek naar mooie bestemmingen om naartoe te reizen en als ik daar dan iets van een watersport kan beoefenen, ben ik helemaal happy. Het themagebied reizen bevindt zich in de hallen 13 en 14. Tussen de exposanten in deze hallen vind ik diverse chartermaatschappijen en veel verhuur van huisboten, enkele reisorganisaties en een aantal aanbieders van cruises.

Het is nog niet echt wat ik zoek, maar wat ik wel zoek weet ik eigenlijk ook niet. Ik scroll wat verder en kom bij de boardsport-reizen, ook een interessante combinatie. Helaas is hier nog geen programma van bekend. Ik besluit het kopje reizen daarom maar naar 'Mogelijk' te verplaatsen en later nog eens te kijken of er wellicht nieuwe aanbieders bij zijn gekomen.

De surfsporten had ik natuurlijk ook op mijn 'Bezoeken'-lijst gezet. Hier hoeft ik niet per se specifieke stands te bezoeken, het is meer vanuit mijn persoonlijke interesse dat ik door deze hal wil lopen. Even proeven aan het surferswereldje. Ik weet ook dat in deze hal altijd allerlei demonstraties zijn, en dat je zelf sporten kunt proberen. Nu wil ik al een tijdje het wingfoilen proberen en op de website lees ik dat dit gewoon kan op boot Düsseldorf. Eerst met een simulator, daarna mag je het proberen in het waterbassin. De Windsurf Academy in hal 17 staat genoteerd!

Het laatste thema op mijn 'Bezoeken'-lijst is motoren, apparatuur en accessoires in hallen 10 en 11. Natuurlijk ga ik kijken bij de nieuwe producten die in dit magazine beschreven staan (Zie Nieuwe boten en producten). Persoonlijk ben ik zo langzaam wel toe aan een nieuw reddingsvest en hopelijk kan ik qua kleding nog wat fijne tussenlagen vinden, want die winterwedstrijden op het Nederlandse water zijn best wel koud! Zo plan ik dus ook voor deze hal lekker wat tijd om rustig rond te lopen.



Wingfoilen, hopelijk mag ik het proberen!

29 juni - 2 juli 2023

# SAIL DEN HELDER 2023



## Boek uw hospitality event tijdens Sail Den Helder

Kijk op [www.saildenhelder.nl/arrangementen](http://www.saildenhelder.nl/arrangementen)

*Good to sea you again!*

[www.saildenhelder.nl](http://www.saildenhelder.nl) @saildenhelder

### Side events

Ik ben intussen aardig ver met mijn lijstjes. Nu is het tijd voor wat programmaspecifieke zaken. De exposanten zijn er natuurlijk iedere dag, maar er worden ook vele workshops gegeven, er zijn specifieke sprekers en campagnes worden uitgerold. Zo vind ik in hal 14 de campagne van 'Love your ocean'. Rondom deze campagne zijn er allerlei projecten die zich inzetten voor duurzaamheid in de watersport. Een onderwerp dat ik persoonlijk interessant vind, maar ook een onderwerp waar we met Zeilwereld meer aandacht aan willen schenken.

Een andere interessante vind ik het speciale 'Start sailing' platform in hal 15. Hier staan experts klaar voor alle beginnende zeilers om antwoord te geven op allerlei vragen. Nu ben ik geen beginnende zeiler, maar ook hier weer kan ik interessante input krijgen voor Zeilwereld. En, wie weet leer ik zelf ook nog wat!

### Data en vervoer

Mijn lijst met 'Bezoeken' is inmiddels lekker lang geworden, terwijl ik genoeg ruimte overhoud om ook gewoon rond te lopen. Ik pak de plattgrond van de beurs er even bij en zie dat de hallen die ik wil bezoeken, dicht bij elkaar liggen. Hier kan ik dus een mooi plan voor maken. Het lijkt erop dat ik mijn bezoekje in één dag red. Ik probeer alle afspraken daarom op die dag te plannen en zie dan wel of er interessante sprekers op het zeilpodium staan.

Ik maak een voorlopig programma voor mezelf en ga op zoek naar treintickets. Aangezien ik zelf geen auto heb en ik het ook wel lekker makkelijk én duurzaam vind, boek ik de vroegste trein vanaf Den Haag Centraal richting Düsseldorf. Die reis duurt slechts 1 uur en 40 minuten en kost me 20 euro voor een enkele reis. De terugreis is iets langer, wil ik voor hetzelfde tarief terug. Deze wil ik nog niet boeken, mocht ik toch besluiten nog een dagje langer te blijven. Via de website van boot Düsseldorf word ik ook doorverwezen naar hotels in de buurt, hoewel ik zelf toch altijd de voorkeur geef aan een fijne Bed & Breakfast. 🌊



Love your ocean

### Globaal dagprogramma

<b>6:25 uur:</b>	Trein Den Haag Centraal
<b>8:47 uur:</b>	Aankomst Düsseldorf Hbf
<b>9:00 – 9:30 uur:</b>	Koffiedrinken nabij treinstation (beurs opent pas om 10 uur, dus heb wat ruimte)
<b>9:30 – 10:00 uur:</b>	U79 (tram) naar boot Dusseldorf
<b>10:00 uur:</b>	Ik neem ingang oost, dan sta ik direct bij de zeilhallen
<b>Ochtend tot 13 uur:</b>	Bezoeken themagebied zeilen met betreffende stands en start sailing platform
<b>Rond 13 uur:</b>	Lunchen
<b>Middag:</b>	Windsurf Academy, Love your Ocean Campagne en rondlopen hallen 10 & 11.
<b>Opties:</b>	Sprekers op podium, en de themagebieden uit de mogelijk lijst.
<b>18:00 uur:</b>	Einde beurs, U79 richting Düsseldorf centrum
<b>19:00 uur:</b>	Hapje eten in het centrum
<b>21:08 uur:</b>	Trein Düsseldorf Hbf
<b>00:06 uur:</b>	Aankomst Den Haag Centraal

## Jachtwerf Heeg - Pointer 30

Eerder vertelden we op Zeilwereld al over Jachtwerf Heeg en de nieuwe Pointer 30. Deze is sinds kort eindelijk in de vaart en dus ook beschikbaar voor proefvaarten. Werfeigenaar Geert Wijma is blij met het resultaat: "Door de rompvorm en de dubbele roeren stuurt de boot als een malle! Ik dacht eigenlijk dat er teveel zeil op zou staan, maar dat is niet het geval. Hij is licht maar niet nerveus en voelt daardoor veilig. Hij zeilt relaxed en toch snel. Met maar 12 knopen wind liepen we 8.5 knopen met de gennaker." Het is geen daysailer volgens Wijma, meer een weekendboot waar je ook makkelijk een paar weken mee op vakantie kunt. "We willen niet concurreren met de Bénéteaus en Bavaria's, maar we wilden een moderne, hippe boot met fris interieur en dat is gelukt." De boot heeft een toiletruimte, aparte slaaphut, en twee loungestoelen en een bank in de salon. "We hebben een boot gemaakt met een mooie ruime kuip waar je met wel acht man kunt zitten." Die acht man heb je gelukkig niet nodig om de boot te zeilen. De boot is zo ingedeeld dat je alles ook eenvoudig alleen kunt bedienen. Volgens Wijma is er veel interesse vanuit zeilers met een Pointer 25 (waar 55 van gebouwd zijn in zes jaar tijd), maar ook zeilers die juist weer wat kleiner willen, maar wel vlot willen blijven zeilen, hebben al interesse getoond.

**Prijs: vanaf €134.900,- (inc. btw) - [Jachtwerf-Heeg.nl](https://www.jachtwerf-heeg.nl)**



## Jeanneau - Sun Fast 30 OD

Dat het Franse Jeanneau niet alleen comfortabele toerboden maakt, blijkt maar weer uit de interessante Sun Fast-serie. De Sun Fast 3200 en diens vervolg, de 3300 en de grotere 3600 zijn erg succesvolle wedstrijdboten. Jeanneau voegt nog een 30-voeter aan dat wedstrijdgamma toe: de Sun Fast 30 One Design (OD). De aantrekkelijke 30 OD is ontworpen door VPLP en oogt meer als een uit de kluiten gewassen mini. Hij laat zich misschien nog wel het beste vergelijken met de Dehler 30 OD. Het zijn relatief kleine en betaalbare boten waar je op open zee uitstekend mee kan racen, maar verwacht niet een uiterst comfortabel interieur.

Het mooie van de Sun Fast 30 OD is dat hij aanzienlijk duurzamer van de band rolt dan de gemiddelde wedstrijdboot. De bouw vindt plaats in Cheviré, waar Bénéteau ook de Figaro 3 bouwt. De gebruikte hars is voor 20% vervaardigd uit gerecyclede stoffen en het composiet zelf zou daardoor ook recyclebaar moeten zijn en dit geldt ook voor het bouwafval. De Sun Fast 30 OD is hiermee de eerste in serie gebouwde zeilboot die recyclebaar is. Het eerste exemplaar moet in het voorjaar van 2023 klaar zijn.

**Prijs: vanaf €142.500 excl. btw - [Jeanneau-Zeiljachten.nl](https://www.jeanneau-zeiljachten.nl)**

## X-Yachts - Xc 47

Het Deense X-Yachts maakt ons lekker met een nieuwe rappe cruiser die vanaf de eerste helft van 2024 beschikbaar zou moeten zijn. Het gaat om de 47-voeter uit de Xc-range, waar comfort en snelheid hand in hand gaan. Qua ontwerp slaat X hier een andere weg in. De vernieuwde niet-X-achtige kajuitopbouw is het eerste dat in het oog springt. De kajuit is getrapt en heeft op het hoge gedeelte een flinke raampartij. X noemt dit hun 'semi-deck saloon'. Het zou beter uitzicht bieden vanuit de kajuit met meer licht binnen en verschillende vloerhoogtes binnen. De drie witte strepen boven de waterlijn geven nog aan dat het een X is, maar verder is het wenen.

De kuip is zo vormgegeven dat je als stuurman alle lijnen kunt bedienen. Ideaal dus om met een kleine bemanning of zelfs alleen te zeilen. Verder zit de overloop vóór de buiskap, waardoor de kuip een mooie open ruimte blijft. De Xc 47 wordt gebouwd van een sandwich epoxy met epoxy en glasvezel in combinatie met het stalen frame, typisch voor X-Yachts. De gebieden die hoge belastingen te verduren hebben, zijn versterkt met koolstofvezels.

**Prijs: vanaf €750.000,- (excl. btw) - [X-Yachts.com/nl](https://www.x-yachts.com/nl)**



## Saffier Yachts - Se 24 Lite

De dagzeilers van de Nederlandse werf in IJmuiden leken alsmear groter te worden. Nu is daar een kleiner model bijgekomen, wat verfrissend is. De agressieve boeg met boegspriet en de geïntegreerde zonnepanelen voor de mast laten zien dat Saffier een specifiek doel voor ogen had: een duurzame, zelfvoorzienende boot maken die ook nog eens hard zeilt. De beoogde doelgroep is de jonge succesvolle professional die op zoek is naar een spetterend speeltje. De binnenruimte is beperkt en zonder opsmuk. Buiten is het gewoon typisch Saffier met een ruime kuip waar je ook goed onderuitgezakt kan zitten voor een borrel. In plaats van de elektrische motor standaard te maken, wordt de Se 24 Lite standaard zonder motor geleverd. Dat vinden we een bijzondere keus. De zonnepanelen bieden wel voeding genoeg voor de optionele elektrische Torqeedo-motor. Met motor, zonder opties ben je een krappe ton kwijt inclusief btw.



**Prijs: Zonder motor vanaf €69,900 (excl. btw) en 79,900 (excl. btw) met Torqeedo 3.0 kW motor**

Een aantal producten kreeg tijdens de METSTRADE van de DAME jury een prijs of speciale vermelding. METSTRADE staat voor Marine Equipment Trade Show die elk jaar in november in de RAI Amsterdam wordt georganiseerd. DAME betekent Design at METSTRADE

Ocean Signal



## Ocean Signal - RescueME PLB3

Tot voor kort had je maar twee keuzes als het ging om locatiebakens voor in je reddingsvest. Een versie die een AIS-sigitaal uitstuurt en dus alleen maar boten in de buurt op de hoogte brengt, en een versie die de hulpdiensten via satelliet waarschuwt. Vaar je dichtbij de kust en veelal in een groep boten of met meerdere mensen aan boord, dan kun je met een AIS-baken prima toe. Maar vaar je bijvoorbeeld solo op open zee, dan haalt dat AIS-sigitaal weinig uit. Deze nieuwe PLB3 doet het allebei en het is vrijwel zeker dat iemand op aarde erachter komt dat je hulp nodig hebt, of dat nu boten in de buurt zijn of hulpdiensten verder weg. Er gaat zelfs een lampje branden als het sigitaal via de satelliet is aangekomen bij de hulpdiensten. Je kunt dus enigszins ontspannen in je reddingsvest of -vlot en je vuurpijlen sparen voor als hulp dichterbij is. De prijs is wel pittig. Bijna het dubbele van de PLB1, die alleen een AIS-sigitaal uitstuurt. Maar op veiligheid is niet altijd een prijs te plakken. De PLB3 was de overall winnaar van de DAME Design Awards.

Prijs: €689,-

## Sunny Sailing - Samen het roer om

De eigenaren van Sunny Sailing hebben een boek geschreven. Het is vooral een boek van twee vertrekkers over hun avontuur, dat er net iets anders uitziet dan van vele vertrekkers, maar er tegelijkertijd ook vele gelijknissen mee vertoont. Zo verkochten Pim en Joyce huis en haard om hun dromen na te jagen, altijd een emotioneel en spannend moment. Waar veel vertrekkers geen specifieke aankomsthaven inplannen, was er voor

dit stel wel een duidelijke bestemming: Griekenland. Hier willen ze zeiltochten organiseren of mensen blij maken zoals ze familie en vrienden vertellen. In het boek beschrijven ze hun avontuur en leren we dat ook het waarmaken van je dromen stressvol kan zijn. De werkelijkheid blijkt soms iets weerbarstiger dan de 'wildste' fantasie.

Prijs: €19,95



## ICOM - IC-M510E

De smartphone is voor veel zeilers niet meer weg te denken bij het leven op het water. Navigeren kon al met je telefoon, maar nu kun je er ook je marifoon mee bedienen. De IC-M510E van ICOM is er in twee versies, met AIS ontvanger en zonder. Via de S-M500 app (voor zowel iOS als Android) kun je tot wel drie smartphones aan de marifoon koppelen. Je smartphone fungeert dan als afstandsbediening en als draadloze microfoon. Extra leuk: je kunt de marifoon ook gebruiken als intercom, met een gekoppelde smartphone. Verder is de marifoon waterdicht (IP68), heeft hij een erg goed afleesbaar TFT LCD-display en actieve Noise Canceling. Ook deze marifoon vond de DAME-jury een Special Mention waard.

Prijs: €569,-



## Regatta Safelock & Crewsaver Exolok

Regatta



Crewsaver



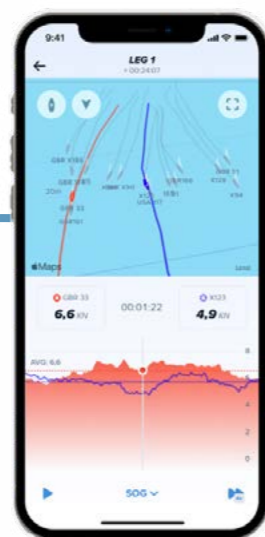
Haal jij vaak je reddingsvest open om te controleren of alles nog goed vastzit en het smelten CO2-patroon nog niet over de datum zijn? De Safelock van het Noorse merk Regatta is een opzetstukje voor in je reddingsvest en is bedoeld om het CO2-patroon te vergrendelen. De Safelock neemt amper ruimte in en zorgt toch voor een klein beetje extra zekerheid. De DAME-jury vindt het 'briljant' en Regatta zelf noemt het een 'nieuwe innovatie'. Op de stand van het Britse Crewsaver moesten ze er wel even om lachen. Hun Exolok bestaat al geruime tijd en doet precies hetzelfde: het vergrendelen van het CO2-patroon. Je kunt op de Exolok zelfs zien of het patroon nog goed zit. Crewsaver levert tegenwoordig alle vesten met het Exolok-systeem.

Prijzen: Regatta Safelock: Onbekend.  
Crewsaver Exolok: +/- €10,-

## Sailmon - MAX Mini

Tot nu toe kenden we Sailmon voornamelijk van de trackers met schermje. Voor de kleinere boten niet altijd even handig en daarom is er nu de MAX Mini. Deze kan alles wat de normale MAX kan, maar dan zonder scherm. De tracker geeft via Bluetooth of WiFi data door aan de Sailmon app. Denk hierbij aan snelheid, helling, pitch en koers. Dit kun je live uitlezen in de app of achteraf als je weer hoog en droog op de kant staat. Je kunt de MAX Mini tevens NMEA0183-data voeren, zodat je nog meer data bij elkaar hebt en jij of je coach kunnen zien hoe je vooruit gaat en waar de verbeterpunten zitten. De MAX Mini is voorzien van een geïntegreerde SIM-kaart, om de data op afstand live te kunnen uitlezen. De eerste drie maanden zijn gratis, daarna moet je betalen.

Prijs: €499,-



Sailmon

## Rooster Aquafleece Robe & Gill Aqua Parka

Dit kledingstuk werd uitgeroepen tot DAME-winnaar in de categorie 'kleding en accessoires'. Het is een soort waterdichte badjas waar je een fleecervoering in kunt ritsen. Lekker voor na het zwemmen, tijdens het zeilen, met of zonder voering. Het grote voordeel van de uitneembare voering is dat je deze kan wassen, zodat je jas goed fris kunt houden. Het gekke is wel dat Rooster de jas one-size-fits-most heeft gemaakt. Helemaal nieuw is het niet. De Aqua Parka van Gill is eigenlijk net zo iets. Het nadeel van de Aqua Parka is dan weer dat de fleecervoering niet uitneembaar is en dus moeilijker te wassen. Voordeel is dan weer dat de Aqua Parka in vijf verschillende maten beschikbaar is, waardoor je er niet volledig in hoeft te verzuipen.

Prijzen:  
Rooster Aquafleece Robe: €183,-  
Gill Aqua Parka: €180,-

Rooster



## WaterWorld Electronics POD motor

Op boot Düsseldorf presenteert WaterWorld Electronics haar nieuwe 3.5 kW POD aandrijving. Deze is geschikt voor zeilboten met een lengte tot 7,5 meter. De motor wordt onder het schip gemonteerd, hierdoor neemt deze weinig ruimte in. De duurzame motor onderscheidt zich door de aerodynamische vormgeving en hoge efficiëntie. De direct drive zorgt voor een hoog koppel en dynamische prestaties. De motor kan tegen een stootje door de robuuste constructie. Hij is leverbaar als geïntegreerd systeem met de WaterWorld Lithium batterijen. Het piekvermogen van de POD motor is 20kW. Te koop vanaf half januari 2023.

Meer informatie:  
Producent WaterWorld Electronics - [ww-el.com](http://ww-el.com).  
Distributeur: De Stille Boot - [www.destilleboot.nl](http://www.destilleboot.nl)



Smartmarine.nl  
OUR FAVOURITES



### WiFi Multiplexers

### AIS WiFi Multiplexers



smart, affordable & simply connected

# Round Denmark Race 2022



Madelon Kuiper

*In juni van 2022 deed Madelon Kuiper mee aan de Round Denmark Race, solo, op haar Winner 9,50 Bliss. Een week lang wedstrijdzeilen in je eentje op onbekend water, hoe doe je dat en wat komt daar allemaal bij kijken? De race wordt gevaren op lengteklasse, zonder ratingsysteem. Bliss is met 31 voet de kleinste boot in de solo inshore race. Welke kans op een goed resultaat heb je dan?*

## Bliss, Madelon en de klok

Tekst Klaas Smit  
Foto's Madelon Kuiper

Ik kwam Madelon op 9 juni tegen in het Kie-lerkanaal. Zij was onderweg naar de startstad Aarhus voor de wedstrijd en ik voer mee op de palingaak naar de Oostzee. Die avond, in Laboe, hoorde ik wat zij van plan was. Haar wedstrijdavontuur klonk zo mooi, dat we meteen afspraken daar naderhand contact over te hebben.

Solo een wedstrijd zeilen van meerdere dagen doen wel meer mensen, maar voor Madelon is dat wat ingewikkelder dan voor andere deelnemers vanwege hersenletsel. "Zeilen heb ik



Deze kaart gebruikte Madelon met ingetekende koersen en afstanden

als jong meisje geleerd en zit in mijn systeem. Na meerdere hersenschuddingen en inadequate medische begeleiding daarna, heb ik nu blijvend hersenletsel. Ik heb daardoor veel meer slaap nodig, en moet voor zo'n wedstrijd een week lang 12 uur per etmaal slapen om te kunnen starten. Daarnaast word ik sneller zeeziek, kan minder diep gaan en kan veel minder goed tegen stress dan voorheen. Zeiltechnisch kan ik alles, omdat zeilen mijn tweede natuur is. Maar ik moet heel goed uitgerust aan een wedstrijd beginnen, en qua routing en tactiek is het voor mij lastig geworden om snel een

nieuw plan te bedenken. Vertraagde informatieverwerking heet dat in jargon, en het voelt als een vastlopende computer die tegelijk ook de accu volledig leegtrekt."

### De wedstrijd

Bij de Round Denmark Race kan gestart worden vanuit Esbjerg of vanuit Aarhus. Madelon nam deel aan de inshore solo race die gevaren wordt op de Oostzee en het Kattegat. Na de start bij Aarhus rond je een boei bij Skagen. Vervolgens ga je door de engte bij Helsingør en langs Kopenhagen. Je zeilt daarna zuid



Rutekort Danmark Rundt Singlehand



Langs Hjelm



Helemaal donker wordt het niet in de zomer



Bovenboei bij Skagen



Drijvend langs Helsingør

van Zweden en rondt het eiland Bornholm dat je aan stuurboord houdt. De wedstrijd leidt je zuid van de Deense kust, zuid van Aarø, door de Kleine Belt en langs Middelfart weer terug naar Aarhus. Een race van zo'n 680 mijl waar je ongeveer een week over doet. Het doel is om deze route met in achtneming van de wedstrijdregels zo snel mogelijk af te leggen. "Die route is best te doen," vertelt Madelon, "want er zijn grote stukken waar je weinig andere scheepvaart tegenkomt. De regel met betrekking tot zeiltijd en rusttijd is wat anders dan we in Nederland gewend zijn. De race is opgedeeld in blokken van 44 uur waarin je steeds één maal 8 uur vast moet liggen in een haven of voor anker. Daarnaast mag je maximaal 36 uur achter elkaar doorvaren. Na de finish wordt voor elke 44 uur die je gevaren hebt 8 uur rusttijd in mindering gebracht. Rust je langer, dan geldt dat als zeiltijd. Door je rusttijden handig te kiezen valt veel winst te behalen, maar als je te vroeg in een periode al gaat rusten dan gaat dat later in de wedstrijd je tactiek in de weg zitten.

Het is dus tijdens de wedstrijd van belang om steeds weer je routing in de gaten te houden. Ik werd daarbij geholpen door routingssoftware (Weather4D), die een hoop van het denkwerk overneemt. Die had ik net voor vertrek op mijn iPad gezet en dat bleek voor mij cruciaal. De denkstappen die je anders in je hoofd doet, het nieuwe weerbericht en stroming interpreteren, uitrekenen wat het beste volgende rustmoment is en hoe laat je daar zal zijn, kon ik nu aan mijn tablet uitbesteden."

### Aan boord van Bliss

Madelon is inmiddels vergroeid met haar Winner. De 20.000 mijlen die ze solo heeft gevaren, waren uiteindelijk grotendeels toertochten. Wat een wedstrijd anders maakt is dat je ook bij minder prettige omstandigheden het water opgaat en je het moet doen met wat je krijgt. Over het stuk van Hjelm naar Skagen staat in Madelon haar logboek: "De wind nam

ondertussen toe en bij 22 knopen moest de spi er echt af. Ik had net een nogal pittige gijp gehad, dus vond het ook wel even best. Op een uitgeboomde fok ging het verder. De 30-34 knopen wind die het GFS-model voorspelde heb ik nooit gezien, maar bij 24-27 knopen plat voor de wind door de vernauwing tussen Hals en Læsø surfen was wat mij betreft spannend genoeg. Ik zat steeds de stuurautomaat in de gaten te houden, die balanceerde tussen klapgijp en broach. De klapgijp voorkomen deed hij aardig, de broach wat minder. Uiteindelijk heb ik drie uur zelf geconcentreerd zitten sturen. Je kan de surf langer vasthouden op die manier, dus het was ook goed voor de snelheid. Max 11,6 knopen geklokt. Na Læsø kon ik gelukkig wat opsturen, kon de boom eruit, een rif erin en de stuurautomaat erop."

Na Skagen volgt een lang rak naar Gilleleje voor de eerste 8 uur rust. In de ochtend gaat de strijd weer verder: "De eerste 12 mijl, tot aan Helsingør, liepen gesmeerd. Eenmaal echt in het nauwe deel van de Sund viel de wind vaak bijna weg. Het werd een 10 uur durend spel met wind en stroming. Ik heb twee keer geankerd, vijf keer de A0 erop gezet en er weer af gehaald, één keer de spi erop en eraf, en even zovele keren de nieuwe lichtweeffok gehesen en gestreken. Uiteindelijk, om 20.30 uur, kwam er zomaar uit het niets een briesje van 7 knopen uit het westen dat mij de Sund uit hielp. Inmiddels was ik Kopenhagen voorbij en had ik er vertrouwen in dat de wind nog wel even zou blijven."

Later in de race beginnen onverwachte gebeurtenissen hun tol te eisen: "Ik ben weer onderweg na een uitdagende nacht. Mijn hersenletsel begint nu wel even mee te spelen. Als ik kan plannen wanneer ik rustig aan doe en wanneer ik gewoon 100% ga, dan gaat het goed. Maar met een tegenvaller van een omweg van 6 mijl vanwege een werkgebied vlak voor de haven, terwijl de wind bijna op was (dus 3 uur langer varen) en een havenmeester die me na twee uur slapen chagrijnig wakker



Weining wind in de Sund



Ankeren bij Ven



Vlak water



Genieten

Daar wordt in  
Denemarken nog  
steeds over gesproken!

# Madelon haar geheim

**“Als ik het heel kort moet zeggen, dan is mijn geheim: slapen zodra het kan.”**

maakte omdat ik nog niet betaald had, was van mijn planning weinig meer over. Ik had me vanmorgen toch een wegtrekker toen de havenmeester stond te mopperen op de steiger! Ik was super duizelig, begon bijna over te geven, te trillen en trok helemaal bleek weg. Allemaal compleet normale klachten voor mij, maar hij dacht waarschijnlijk dat ik zeer besmettelijk ziek was, want deed spontaan een paar stappen achteruit. Gelukkig voel ik me na nog 5 uur slaap alweer wat beter.”

Na ruim 7 dagen varen finisht Madelon reglementair op vrijdag 24 juni in de middag. Ze werd met haar Winner tweede, waarmee ze toch een aantal veteranen zeer ruim achter zich liet. Daar wordt in Denemarken nog steeds over gesproken!

## Madelon haar geheim

“Als ik het heel kort moet zeggen, dan is mijn geheim: slapen zodra het kan. Zoals ik al zei, heb ik meer slaap nodig dan anderen, maar ook de winnaar van vorig jaar bleek dit motto te hebben. Zodra ik niets hoeft te doen tijdens de wedstrijd, pak ik een dutje. In principe nooit langer dan 20 minuten, soms korter als ik hoor of voel dat de boot mij weer nodig heeft. Die 20 minuten heeft zijn oorsprong in de tijd waarin we aan boord nog niet over digitale apparatuur konden beschikken. Je keek op zee om je heen en als je aan de horizon een groot schip zag, dan wist je dat de koersen elkaar op zijn vroegst na 20 minuten zouden kunnen kruisen. Met de drukte tegenwoordig is de AIS een betere raadgever wat dat betreft.

Maar het blijft handig om niet langer dan 20 minuten te slapen. Doe je dat wel, dan word je geradbraakt wakker. Minder is ook niet ideaal. Artsen zijn er inmiddels namelijk achter dat die 20 minuten net goed zijn om de vermoeidheid veroorzakende adenosine in je brein af te breken, zelfs als je niet in slaap valt. Na 20 minuten voel je je alerter en kan je meetbaar beter nadenken. Ook voor een powernap thuis is dit ideaal. Iets wat ik vanwege mijn handicap ge-

regeld toepas. Die oefening maakt het voor mij makkelijk om op zee snel in slaap te komen, maar ik kan het verder ook iedereen aanbevelen. Het is heerlijk!”

Madelon raadt wel aan om dit slapen te oefenen voordat je het wilt toepassen op een langere trip. “Het heeft wat tijd nodig voordat je echt kan ontspannen. In het begin sta je binnen tien minuten weer buiten. Ga echt binnen liggen, met je ogen dicht. Buiten krijg je het snel koud en met ogen open schoont je brein niet op. Verder wordt geadviseerd om met de voeten naar voren te gaan liggen, voor het geval dat je alsnog ergens tegenop botst.

Ik zet twee kookwekkers op 20 minuten. Als die afgaan kijk ik eerst buiten, en daarna op de plotter. De lengte van de koerslijnen van mijzelf en de AIS targets heb ik op 20 minuten ingesteld. Zo zie ik in één oogopslag of ik de komende 20 minuten vrij vaar. Als het nodig is trim ik de zeilen, en vul ik mijn logboek in. Je moet wel opletten dat je echt even wakker bent, want anders rijden die 20 minuten zich aaneen en wordt het een beetje halfslaap waarin je alles controleert. Dan is het tijd jezelf streng toe te spreken en even met je neus in de wind te gaan zitten. Met toerzeilen doe ik dit van 20.00 uur 's avonds tot 12.00 uur overdag. Dan voelt het als een goede nacht slaap. Tijdens wedstrijden pak ik mijn slaap zodra het kan. Ik vraag me voortdurend af: Wanneer kan ik weer slapen?”

## Veiligheid

Voldoende slaap is van levensbelang, evenals andere veiligheidsvoorzieningen aan boord. “Bliss voldoet bijna aan de hoogste eisen die internationale wedstrijdorganisaties stellen aan zeilboten. Naast AIS, met alarm voor als een ander schip te dicht in de buurt komt, heb ik een actieve radarreflector. Dat is een paaltje achterop de preekstoel dat actief een signaal terugstuurt wanneer een radar mij oppikt. Op een radar ben je daarmee veel beter zichtbaar





## FIRST 44

45 jaar FIRST! En dat viert Beneteau met de introductie van de prachtige, nieuwe Beneteau FIRST 44, de logische schakel tussen de spectaculaire FIRST 36 en de indrukwekkende FIRST 53. Ze combineert ongeëvenaard zeilplezier met sprekende prestaties, elegantie en comfort.

Zoals iedere FIRST, mag ook de nieuwe FIRST 44 met trots het 'cruiser/racer' label dragen: pure sensatie, schoonheid en comfort, zowel boven-, als onderdeks. Altijd zeilen met een grijs, solo, met familie en vrienden, of een serieuze crew. Tijdens BOOT 2023 vieren wij een FIRST feest en tonen wij u graag alle modellen tussen 24 en 53 voet. De FIRST 44 is leverbaar per juli 2023 voor een prijs vanaf € 405.350,- inclusief 21% BTW.

OFFICIAL DEALER

**NovaYachting** NY

Jachthaven Bruinisse  
T +31 111 481 810  
www.nova-yachting.nl



**BENETEAU**  
AVANT-GARDE IN BOATING

WWW.BENETEAU.COM

dan met een gewone radarreflector, ongeveer zo groot als een viskotter. En je bent ook zichtbaar in gebieden waar AIS-signalen van jachten uit de sequence gedrukt worden.

Uiteindelijk dek je natuurlijk nooit alles af. Wanneer er bijvoorbeeld veel jachten zijn zonder AIS, zoals in de Duitse Bocht, komt er van slapen helemaal niets. Maar omdat die jachten bijna allemaal rekening houden met het tij op de Elbe, is de groep jachten die je tegenkomt op een gegeven moment voorbij. Als je dat weet, is het mentaal makkelijker om je slaap nog even uit te stellen."

Bliss heeft een helmstok stuurautomaat die bijna al het werk doet. Zonder ben je als solozeiler volledig onthand, dus Madelon heeft twee reserves aan boord. De boot is daarnaast uitgerust met Epirb en een vierpersoons reddingsvlot. In haar zwemvest zit een PLB en Madelon zit vaak aangeliind aan boord. Aan haar lifeline zit een shackle die ze makkelijk los kan trekken wanneer ze te water gaat en de snelheid van de boot haar onder water zou trekken. In haar jaszak zit een light stick en wanneer ze bij wilde weersomstandigheden naar het voordek gaat om de spi te grijpen, draagt ze een helm. "Ik doe er alles aan om de risico's te beperken. Uiteindelijk is het cruciaal om aan boord blijven. Val ik bewusteloos overboord, dan is het afgelopen. De PLB moet ik handmatig activeren en daarna moet ik de antenne omhoog houden richting de satelliet. Kan ik dat niet, dan weet niemand dat ik in zee drijf. Solozeilen is geen ongevaarlijke sport. Je moet de risico's verstandig inschatten en managen. Tijdens de Round Denmark Race werden onze trackers 24 uur per dag gevolgd door de organisatie om zorgelijke situaties direct op te merken. Maar ook zonder een dergelijk vangnet kies ik graag het ruime sop. Door mijn hersenletsel is het met andere mensen aan boord meestal te druk voor mijn brein. Ik prijs mij gelukkig dat ik alleen zeilen heerlijk vind en dat ik in de haven op mijn eigen tempo de gezelligheid kan opzoeken." 🌊



Onheil op komst



Scheuren



Kookwekkers



De wedstrijdzeilers van 2022



# Mast & stagen!

## Checken kun je zelf

*Je boot is uit het water en je mast ligt wellicht plat. Voordat het seizoen begint is het goed om je staand want even na te lopen. Dit kun je zelf en zo pak je het aan.*

**Tekst en beeld**  
Jan Niemeijer & Riemer Witteveen



Die starre staaldraden die de mast overeind houden zijn een belangrijk onderdeel van je boot en verdienen net zo goed aandacht als de andere zaken aan boord. De meningen zijn erover verdeeld, maar wellicht zou een APK-keuring voor je boot, waarbij je mast en wanten de nodige aandacht krijgen, geen slecht idee zijn. Het is alleen niet simpel om zomaar een oordeel te vellen over je verstaging.

Eén van de weinige manieren waarop je de trekkracht van de verstaging kan controleren is door deze op een trekbank te belasten. Helaas geeft dit maar een eenmalig inzicht aangezien de stag hierna uit twee delen zal bestaan. Een andere methode is het scannen van de verstaging met ultrasone apparatuur. Helaas wordt deze techniek nog niet veel aangeboden en is het vooral erg kostbaar. Testen met kleurstoffen is een derde mogelijkheid, maar ook dan moet je wel echt goed weten wat je doet en waar je op moet letten.

Het is aan te raden om zelf jaarlijks een uitgebreide controle van het staand want uit te voeren. Voor wat extra gemoedsrust kun je eens in de vijf jaar een gerenommeerde tuiger inschakelen voor een keuring. Dit is ook aan te raden als je een grote tocht op de planning hebt staan. Bij zo'n keuring gaat een tuiger zelf de mast in om alle belangrijke punten te controleren. Hiervan ontvang je dan ook vaak een rapport. Zo kun je met een gerust hart weer van wal steken en maak je de verzekering ook blij.

### Zelf nalopen

Gelukkig is het niet heel ingewikkeld om zelf een indruk te krijgen van de staat van je tuigage. Je moet er alleen even de tijd voor nemen om alle onderdelen en mogelijke zwakke punten na te lopen. Je kunt eventueel ook foto's maken van de diverse onderdelen, om in het zeilseizoen, of over een jaar de oude met de nieuwe foto's te vergelijken. Zo kun je redelijk



# Zonnige zeilvakanties in Griekenland



Sunny Sailing is al jaren een bootverhuurbedrijf van Nederlandse eigenaren in Griekenland en in 2018 overgenomen door Pim Bastiaanssen en Joyce Corbée. Qua ondersteuning is alles mogelijk: vanaf verhuur (bareboat) tot en met het zeilen met een zeiljacht met instructeur/schipper of als meezeiler. Wat betreft flottielje zeilen is Sunny Sailing de unieke aanbieder van bijzondere meer weekse specials.

Sunny Sailing heeft als thuisbasis het plaatsje Sivota op het eiland Lefkas. Deze mooie locatie, midden in het prachtige zeilgebied, is een veilige thuisbasis voor de vloot. De vakantie begint zodra je de taxi en of de bus uitstapt!

Het vaargebied is de Ionische Zee, gelegen aan de westkant van Griekenland, met de eigen Sunny Sailing vloot zijn Bavaria's 31-footer t/m 47-footer beschikbaar. Alle schippers en ook de flottielje leiding zijn Nederlandstalig. Pim Bastiaanssen en Joyce Corbée zijn als eigenaar en beheerder van de vloot het hele seizoen ter plaatse en zijn ook het aanspreekpunt voor de kwaliteit van de vloot. Naast hun eigen boten kunnen zij ook andere type jachten inhuren, b.v. grotere jachten met meer dan 3 hutten.

Informatie en reserveringen  
[www.sunnysailing.com](http://www.sunnysailing.com)

Flottielje  
Bareboat  
Zeilen met schipper  
Meezeilen

Boekingskantoor Nederland:  
**Sunny Sailing Greece Vof**  
Oude Steeg 18 | 5482 LM Schijndel  
[info@sunnysailing.com](mailto:info@sunnysailing.com)  
Telefoon: 073 - 549 86 01

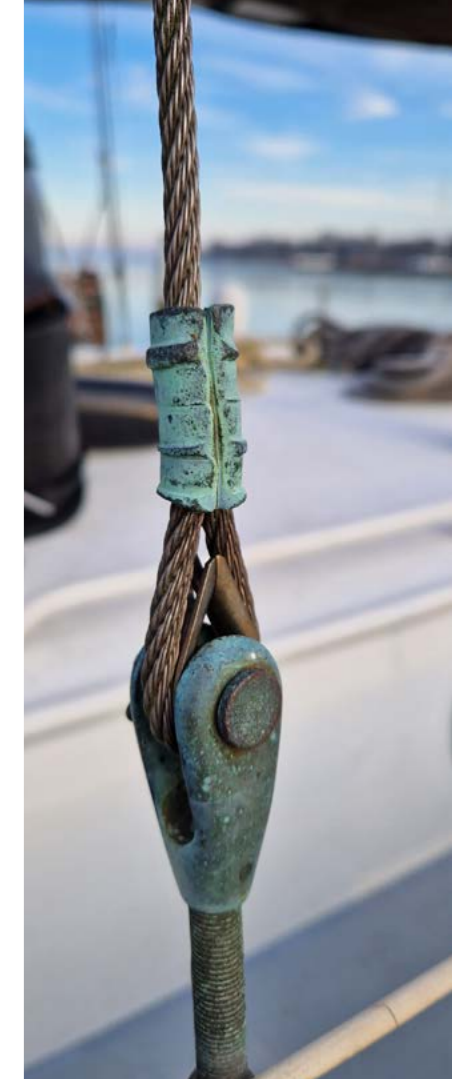
in de gaten houden of er meer roest is bijgekomen, of dat er haarscheurtjes te zien zijn die je eerder niet zag.

Het is natuurlijk het makkelijkst als je mast plat ligt. Je kunt dan overal eenvoudig bij en je kunt de check dan zonder hulp uitvoeren. Loop de mast langs van de masttop tot de basis. Kijk of de stagen geknikt zijn, beschadigd of misschien wel roestig. Roest bij overgang van de stag naar de terminal komt overigens veelal uit vuil vanuit de wals en is dus niet roest van het rvs. Die roest kun je wel goed wegpoetsen met wat antiroestmiddel en een (oude!) tandenborstel. Als er tieren (de individuele staalraadjes) geknapt zijn dan is de conclusie duidelijk: die stag sowieso vervangen.

Als de mast nog op de boot staat, bekijk dan het schroefdraad van de spanners. Als dit onregelmatig is, dan zul je ze moeten vervangen. Ligt de mast plat, dan kun je de spanners losdraaien om te kijken of ze nog soepel lopen. Zijn ze vies, maak ze dan schoon met een goede ontvetter en vet ze in met een geschikte wantspannerolie.

Daarnaast is het belangrijk om beslag, ankerplaten, ogen en harpen te controleren op scheurtjes en andere onvolkomenheden. Vergeet de aanhechting van de zalingen en de zalingen zelf niet. Vervang de onderdelen die verbogen of ingesleten zijn en bedenk hoe dit is gekomen om problemen in de toekomst te voorkomen. Kijk daarbij ook of kunststof ringen tussen aluminium en rvs nog in tact zijn. Zijn ze dit niet, vervang ze dan om corrosie te voorkomen.

Wanneer je met bovenstaande checklist bezig bent, is het een goede gewoonte om de split- en borgpennen aan boord te controleren, te vervangen of toe te voegen. Deze vind je in de wantspanners om losdraaien tegen te gaan en in het beslag van mast en giek. Voor de verstaging heb je ook handige borgpennen die je met klitteband vastzet. Dit maakt het vervangen een stuk makkelijker en het ziet er mooi afgewerkt uit en er steken geen scherpe delen uit die scheuren in je voorzeil zouden kunnen maken.



## Vervang op tijd

Zelf een jaarlijkse inspectie uitvoeren is dus goed te doen. Het geeft je inzicht in de drager van je belangrijkste voortstuwing: je zeilen. En, zo leer je je boot en de onderdelen nog beter kennen, vaar je veiliger en weet je sneller waar de problemen zitten, mocht er iets kapot gaan. Houd er rekening mee dat als de verstaging 15 jaar of ouder is, deze waarschijnlijk vervangen moet worden en dat brengt natuurlijk de nodige kosten met zich mee. Bedenk je echter dat de impact en kosten van een mast die onverwacht overboord valt vele malen groter is. 🌊

## Verzekering

Wanneer er verre bestemmingen en grote reizen op de planning staan, is het belangrijk om je goed te laten informeren door jouw verzekering. Deze kan bepaalde eisen stellen aan de verstaging en de rest van de tuigage. Zo kom je bij schade niet voor een dichte deur te staan. Vaak wil de verzekeraar een rapport dat stelt dat het staand want niet ouder is dan 15 jaar.

# Oversteken met een DEADLINE

*Met de Atlantic Rally for Cruisers (ARC) de oceaan oversteken betekent dat veel zorgen je worden ontnomen. Maar het betekent ook dat de datum van vertrek vaststaat: zondag 20 november 2022 vertrekken. Punt.*

Tekst Riemer Witteveen

Het is de dag voor de start. Het regent, het waait hard en de haven is in rep en roer. Ook nu nog hangen er verspreid over de haven mensen in de mast om de laatste dingen te repareren. Anders dan de afgelopen dagen staan de meeste gezichten niet op standje alles in orde, maar op standje bezorgd.

## Race tegen de klok

"Weet je," zegt een bezorgde Engelse zeiler tegen een bekende, "alles was in orde; we waren klaar om te gaan. Worden we vanochtend ineens gewekt door het gasalarm!" De frustratie en machteloosheid klinken door in z'n stem. Met nog maar 24 uur voor de start is dit een hele opgave.

Handige bemanningsleden worden uitgewisseld en hangen ondersteboven in bakskisten, ankerkluisen en bilges. Er klinken vloeken in meer dan 30 talen, maar gelukkig ook universele zuchten van opluchting. De steigers staan



Foto: Links rechts en midden: Amanzi



Paradox

vol met vers voedsel, vuilniszakken, en de inhoud van diverse bakskisten. Met nog een etmaal te gaan tot de start zou je verwachten dat de meeste boten wel klaar zijn, maar niets is minder waar.

### Alle tijd

Ik klop op de spiegel van *Paradox*, een aardig nieuwe Xp 55. Er verschijnt een blij hoofd in de kajuitingang. "Kom aan boord joh! Ik ben Peter. Ik zit nog even in een meeting, da's zo klaar. Koffie?" Terwijl Peter Melssen een meeting afrondt, kijk ik om me heen en verbaas ik me over hoe schoon, opgeruimd en ruimtelijk de boot is. Binnen klapt Peter de laptop dicht en met twee kopjes koffie komt hij naar buiten. "Als ik om me heen kijk hier," zeg ik, "dan zie ik overal mensen heen en weer rennen en van alles fixen. Jij hebt alle tijd voor een videocall en een bak koffie?"

Peter lacht. "Al in augustus zijn we begonnen met die enorme lijst van de ARC, dat was een hele klus," vertelt Peter. Onderweg hier naartoe hebben we maar weinig problemen gehad. In Las Palmas hebben we wat kleine, niet per se noodzakelijke dingen gedaan. Eigenlijk werkte alles wel. Alleen het toplicht moet nog vervangen worden. We kregen eerst de verkeerde toegestuurd, maar gelukkig was er iemand bereid om het vliegtuig in te stappen om ons te redden." Het is al geruime tijd het enige klusje op Peter's lijst.

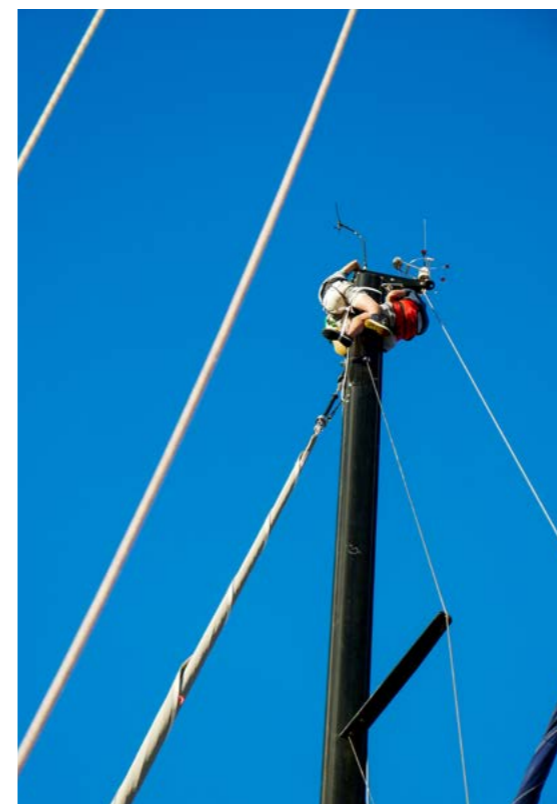
Roger Seymour doet een veiligheidscontrole en beoordeelt een reddingsvest.



Een paar boten verderop ligt *Amanzi*, een Oyster 56. Marc Noordhoek hangt hoog boven in het topje van de mast. Eenmaal terug aan dek vertelt Marc over het euvel is. "Na maanden voorbereiden dachten we alles af te hebben. Afgelopen dinsdag maakten we een testvaart met de stuurautomaat die net een servicebeurt had gekregen. Die deed het prima, maar toen bleek de windmeter het niet meer te doen. De richting krijgen we nog door, maar de windsnelheid niet."

Er worden monteurs bijgehaald en die zeggen dat het aan de kabel ligt. Maar een nieuwe kabel door de mast voeren is niet zomaar gepept. "We proberen nu een nieuwe kabel door de mast te krijgen," zegt Marc. "Ik heb net al drie kwartier bovenin gehangen in de regen, dus ik heb nu even pauze. Het is vervelend als het niet lukt, maar we vertrekken sowieso." Hij klinkt gelukkig ontspannen. Hij heeft de tijd en gaat na aankomst in St. Lucia door met de World ARC. Marc: "Het is niet alleen gezellig om met meerdere boten op pad te zijn met de

Met z'n tweeën in de mast van Paradox



## 100 bananen



Op een andere steiger kijkt Ben, een Nederlandse niet-ARC-zeiler en bij de organisatie ook wel bekend als NARC'ers (non-ARC'ers), toe hoe iedereen om hem heen volledig in de stress schiet. Zelf heeft hij al meerdere malen met zijn Hallberg Rassy 312 *Feeks* de oversteek gedaan, maar nooit met de ARC. Nadat de vloot vertrokken is vertrekt hij zelf met zijn vrouw Eva, vader Marcel en twee jonge kinderen (hun dochter is slechts enkele weken geleden geboren op Gran Canaria) richting Kaapverdië. "Het is best mooi om hier te liggen en alles te zien gebeuren," vertelt hij. "Iedereen is wel klaar, maar als de een begint met een specifieke klus, dan duurt het maar twee tellen of de buurman krabt zich achter de oren en vangt dezelfde klus aan. Zo gaan allerhande onnodige klusjes als een golf over de steiger en iedereen raakt ervan in de stress. En zie je die enorme tros bananen daar? Ben wijst naar een enorme catamaran met een nog groene tros van zo'n 100 bananen. Volgens mij weten ze nog niet dat die allemaal in een keer rijp worden, haha!"



World ARC, het scheelt ook in de bureaucratistische administratie en biedt wat veiligheid. Je ligt toch op bijzondere plekken zoals in Colombia. Daar is het wel fijn als iemand op je spullen kan passen als je aan land gaat." Vanaf *Amanzi* zie ik twee heren gebroederlijk naast elkaar in de mast van *Paradox* hangen. Zo die klus is ook afgevinkt.

## “I think you’re going to get a rather lively night tomorrow night”

### ‘Lively night’

Een lange stoet schippers loopt aan het einde van zaterdagochtend richting het sportcomplex waar om 12 uur de laatste Skippers Briefing plaatsvindt. Meerdere schippers scheuren de stoet voorbij op een elektrische step. Het lijkt dé vertrekkersgadget van 2022 te zijn. Andrew Pickersgill doet het algemene praatje. Nog één keer de details. Waar moet je op letten bij vertrek, hoe houd je contact onderweg, waar is de haven in Rodney Bay en waar moet je liggen als je boot meer dan drieëneenhalve meter diep steekt. Het meeste is inmiddels wel bekend. Pas als Chris Tibbs, de weerman van

de organisatie, digitaal inbelt en zijn scherm deelt met de 143 zenuwachtige schippers gebeurt er wat. De zeilers die onderuitgezakt op hun oncomfortabele houten stoeltjes zaten, zitten ineens rechtop, met pen of mobiel in de aanslag. Dat er de nodige wind aankomt is al bekend, maar het van een professional horen maakt het pas echt écht.

“I think you’re going to get a rather lively night tomorrow night,” klinkt het droogjes door de speakers. Geroezemoes gaat door de zaal. Voor velen is dit niet het lopende windje waarmee ze hun eerste oversteek mee hoopten te beginnen. De passaat meens business en hakt er meteen flink in. Het Azorenhoog zorgt voor een hele flinke bries, gelukkig wel de goede kant op. Windstoten tot wel 40 knopen worden niet uitgesloten. Vanaf de tweede dag wordt het langzaam kalmer en wordt het tot aan de overkant eersteklas champagne zeilen.

## De kleinste

Aan de enorme golfbreker van de haven liggen de boten met maten van sodeju tot sodeknetter. Boten die flink langer zijn dan 15,32 meter, de gemiddelde lengte van de deelnemende schepen dit jaar. Van oude, smalle klassiekers met krappe gangboorden en het dek vol met lijnen, bommen, blokken en lieren, tot moderne brede bakken met een zee aan ruimte op het dek en in de kuip.

Loop een stukje verder, naar het einde van de haven, en je ziet een paar mastjes boven een toiletgebouwtje uitsteken. Ze verraden nog een extra steigertje, weggestopt en veelal vergeten. Aan die steigers liggen de kleinere deelnemers. Alsof ze niet gezien mogen worden. Ze vallen flink uit de toon bij de meerrompige flatgebouwen met vaatwassers, was-droogcombinaties en stuurpositie op drie hoog.

Meteen naast de loopbrug naar beneden ligt het kleinste bootje van de ARC-vloot. Het is een Vancouver 28 genaamd *Oberoi*. Aan boord staat een wat oudere dame het dek te schrobben. De boot is eigenlijk niet vies, maar je moet wat als je alles op orde hebt en klaar bent om te vertrekken.

“We hebben de boot nu al twaalf jaar en hebben er veel mee gezeild,” vertelt Yelena. “Maar mijn man Andrey is de kapitein hoor! Hij is net gepensioneerd en eindelijk hebben we tijd voor zo’n grote oversteek.” Of ze het spannend vindt met z’n tweetjes op zo’n relatief kleine boot? “Ja natuurlijk! Ik word vrij snel zeeziek en deze kleine, smalle langkieler gaat op een voorwindse koers heel erg slingeren. Ik hoop dat het snel rustiger wordt.” Kapitein Andrey glundert als ik hem complimenteer met zijn boot en hem vertel hoe gaaf ik het vind dat ze dit doen met deze boot tussen alle reuzen.

Suzana Tetlow die vanaf 2023 de scepter zwaait over de ARC heeft al vele edities mee-gemaakt. Zij zou graag weer wat kleinere boten terugzien in de vloot. “Zeilers beginnen in kleinere boten en willen dan meer comfort en kiezen dan voor iets groters. We zien ook een toename van catamarans. Van klein naar groot, van één naar twee rompen. Helaas is het de realiteit. Meer van die kleine avontuurlijke bootjes zou leuk zijn. Maar ik weet niet waar ze zijn.”

*Suzana Tetlow en haar man Paul staan vanaf de komende editie aan het hoofd van de organisatie.*



# ELEKTRISCHE BOOTAANDRIJVING

10 JAAR INNOVATIE

Boot  
Düsseldorf  
Halle 10  
(E42)



Importeur voor  
de Benelux:

Drinkwaard Marine, Sliedrecht | +31(0)184-412332  
info@drinkwaard.com | www.epropulsion.nl

 EPROPULSION



## ARC met familie, vrienden of onbekenden

Voor de meeste deelnemers is het oversteken van de oceaan een jarenlange droom. Met wie ze die droom uiteindelijk waarmaken, verschilt sterk per boot. Rientz Willem Bol zeilde jaren geleden al mee met de ARC. "In 1991 deed ik voor het eerst mee aan de ARC met mijn ouders. Mijn vader is nu 88 en zegt wel eens 'als je zulke mooie dingen in je leven doet en je gaat wat mankeren, dan zijn dat de dingen waar je op terugkijkt en dan denk je daar leef ik voor.' Ik denk er ook nog vaak aan terug. We wilden dit met het gezin doen, met z'n viertjes dus. Mijn beide kinderen zijn allebei aan het studeren. Mijn vrouw was een beetje bang voor de oceaan, dus vaart dit stuk niet mee. Mijn zoon heeft een vriend uitgenodigd, en onze dochter een vriendin en mijn zus gaat ook mee." Om het team aan te vullen heeft Rientz Willem nog enkele zeilers uitgenodigd. Rientz Willem: "Ik heb zulke waardevolle herinneringen aan die ARC van 1991 en die wil ik graag doorgeven aan mijn kinderen. Al in het voorbereidingstraject hebben we met elkaar gelachen en gehuild. Die kinderen maak je tijdens de overtocht ook op een andere manier mee. In de loop van de tijd ontwikkelen ze zich natuurlijk en ik ook. Ze zijn nu zo'n drie à vier jaar het huis uit en we kunnen dan met verbazing naar elkaar te kijken. Het is zeker *quality time*. Ik hoop dat iedereen er over een jaar of 30 ook met een enorme glimlach op terugkijkt."

Ruud van der Stroom is al zeker een jaar bezig met de voorbereidingen en heeft een hecht team bij elkaar gebracht, bestaande uit zijn twee zoons en drie goede vrienden. Ruud: "Ik denk dat we een team hebben dat elkaar goed kent. We hebben de taken ook verdeeld. *Making memories* was het motto. We willen ook niet zomaar een wildvreemd bemanningslid mee, dat zien we niet zitten. Het moeten echt mensen zijn met wie we herinneringen willen maken en delen."

Bij Dick Kolenbrander, aan boord van *Artemis* vergaat het juist volledig anders. Hij gooit eerder in het jaar het roer wat om en koopt in

Rientz Willem Bol kijkt uit over de haveningang van Las Palmas



Schipper Dick (midden): "Het gaat bij deze groep vanzelf"

juli van 2022 nog een Bavaria 46 Cruiser om ermee te charteren. Wat de ARC is weet hij maar als hij er meer over hoort is hij pas echt enthousiast. Maurice wil graag meedoen en meldt zich aan en belt zeilvriendin Inge die er ook wel oren naar heeft. Studente Rebecca is op zoek naar een zeilreis en komt zodoende ook aan boord. Het lukt om *Artemis* last minute in te schrijven. De dag voor de start komt Gerrit, een vriend van Dick nog aan boord. Dat de bemanningsleden elkaar niet heel goed kennen baart Dick geen zorgen. "Het heeft veel te maken met hoe goed je je hebt voorbereid."

Een beetje plankenkoorts en druk erop en er kan heel veel gebeuren in goede zin." Rebecca is mee geweest om in de haven te tanken, maar heeft verder geen meter met de boot gezeild. "Ervaring met elkaar is niet belangrijk," gaat Dick verder. "Het gaat bij deze groep vanzelf. Iedereen pakt een taak op."

## ARC vibe

De Marina van Las Palmas vult zich langzaam met leegte. De komende dagen verplaatsen de schepen op de ankerplek naast de haven zich naar een van de vele steigers. Klaar om te foerageren en de laatste dingen te repareren voor een oversteek op eigen houtje. Voor beide manieren van oversteken is wat te zeggen. *Artemis*-opstapper Maurice beschrijft meedoen aan de ARC op kleurrijke wijze: "Je bent of op Pinkpop en je pakt de hele vibe, of je zit op de dijk, hoort de muziek wel, maar mist de vibe." Die vibe in Las Palmas heeft iets magisch. Maar op de oceaan ben je hoe dan ook alleen. 🌊

## De ARC in cijfers

De Atlantic Rally for Cruisers is een groot evenement waarbij bijna tweehonderd boten samen de oceaan oversteken over een afstand van zo'n 2700 mijl, vanaf Las Palmas (Gran Canaria) naar St. Lucia. Eventueel met een tussenstop op Kaapverdië (dat heet dan de ARC+). Dit jaar deden er 92 boten mee met de ARC+ en startten er 143 in de normale ARC. Zeven boten daarvan varen onder Nederlandse vlag. Elk jaar neemt de gemiddelde bootlengte iets toe. Dat lijkt met kleine stapjes te gaan, maar gezien de flinke toename aan catamarans (die doorgaans volumineuzer zijn maar wel korter dan monohulls) is de toename van lengte best indrukwekkend. De kleinste boot is een Vancouver 28 van 8,53 meter. De grootste is een Oyster 885 van 27 meter(!) lang. Van de 143 boten zijn er 37 multihulls. Dat is meer dan een kwart. Er zijn 35 nationaliteiten vertegenwoordigd in de ARC van 2022, verspreid over 813 zeilers. Een kwart daarvan is vrouw. De oudste deelnemer is 81, de jongste 2.

Kosten voor deelname verschillen per bootlengte. Voor boten tussen de 13,3 meter en 16,3 meter betaal je 1500 pond (ongeveer 1750 euro). Multihulls betalen iets meer. Per bemanningslid boven de 16 jaar komt daar nog eens 150 pond (ongeveer 175 euro) bij. Daarvoor weet je zeker dat je in Las Palmas wordt vermaakt. Je kunt je kinderen bij de Kids Club afgeven, bent verzekerd van twee weken aan feestjes en workshops in Las Palmas en eveneens twee weken aan activiteiten bij aankomst op Saint Lucia. Het belangrijkste is misschien wel de hulp bij het klaarstomen van bemanning en boot. Het uitgebreide handboek van de organisatie is als een bijbel voor vele deelnemers. Volg je het handboek, dan weet je in ieder geval dat je boot klaar is voor vertrek. Daarnaast kun je ook rekenen op dagelijkse weerberichten, kan het thuisfront je volgen en hoef je je niet druk te maken over het in en uitklaren.



**Beluister**  
op [Zeilwereld.nl](https://www.zeilwereld.nl)  
ook de podcasts  
over de ARC!

## Klaar voor de toekomst met een boot van meer dan een eeuw oud



Joost Martijn aan boord van de klipper

# “Die boot moet sneller zijn dan ooit!”

Een boot uit 1914 elektrisch maken klinkt misschien bijzonder, voor Joost Martijn (46) is het de logische stap. Nog een paar maanden en dan kan hij eindelijk weer op zijn geliefde *Overwinning* zeilen. Snel, stil en duurzaam. Hoe kom je erop om die stap te zetten?

Tekst Riemer Witteveen  
Beeld Gouden vloot

“Weet je, het leek me helemaal niks om met platbodems te varen,” vertelt Joost Martijn. Inmiddels heeft hij zijn strepen meer dan verdiend op de ‘snelste tjalk van Nederland’. “Het leek me saai en suf. Dat ik in die wereld terecht kwam, ging dan ook een beetje per ongeluk.” Zeilen kon Joost al wel, hij zeilde met zijn vader mee op een kajuitboot en zelf in een Flying Dutchman. Als het op de middelbare school niet zo wil vlotten, gaat hij eerst maar ergens werken. “Ik kwam op een schip terecht en vond dat eigenlijk wel heel tof. Dat heb ik toen drie jaar gedaan, voordat ik mijn middelbare school heb afgerond.” Het studentenleven in Groningen bevalt goed, maar Joost is meer aangetrokken tot het leven buiten

de boeken. “Uiteindelijk bedacht ik me dat ik weer wilde varen. Wat mij betreft was er maar één boot en dat was de *Overwinning*.”

Als maat gaat Joost jaren eerder al een keer mee op de tjalk en dat was anders dan hij gewend was. Joost: “Zeilen op de *Overwinning* is een zeilfeest. De boot zeilt heel dynamisch, meer als een jacht. Ze kan hoog en stuurt snel. We hebben ook een klipper en die is prachtig om te zien varen, maar als ik erop sta denk ik ‘tsjah, wat saai’.”

### Knoop doorhakken

Het lukt Joost om weer met het schip te varen als zetschipper. Na twee jaar benadert Joost de eigenaar om te vragen of hij het schip mag kopen. Het antwoord is nee. Of Joost wel nog een jaar wil blijven schipperen. Daarop is het antwoord ook nee.

Joost vaart met tegenzin nog een jaar op een ander schip en besluit dan een knoop door te hakken. “Ik dacht of ik koop die boot, of ik ga iets anders doen. Toen heb ik nog één keer gebeld. De boot bleek sinds diezelfde dag te koop te staan met al twee geïnteresseerden.” Joost leent wat geld en twee weken na het telefoontje was de tjalk van hem. Joost is dan 27.

Drie jaar later staat de *Overwinning* op het droge voor een serieuze verbouwing. Met een nieuw vlak en andere nodige vernieuwingen. De boot is al sneller na deze verbouwing, maar de boot moet nog sneller vindt Joost. “Ik ben altijd al een fanatieke zeiler geweest. Schreeuwen aan boord is verboden, maar we zeilen wel op het scherpst van de snede. Tijdens een wedstrijd altijd met de schoot in de hand, niets vastgezet, al moet je vier dagen racen.” Dat de *Eenvoud* -een andere tjalk- dichterbij komt, zit Joost toch niet helemaal lekker.

### “Idiote investering”

Joost en zijn vrouw Anna besluiten dat het 15 jaar later weer tijd is voor een flinke verbouwing. Ze willen de *Overwinning* klaarmaken voor de toekomst met de nodige aanpassingen. “Het is al een idiote investering, dan kunnen we er maar beter voor zorgen dat het nut heeft en de boot klaar is voor een duurzame toekomst. We kijken naar de impact op het milieu, maar willen er zelf ook nog zo lang mogelijk plezier van hebben.”

Het plan is om anders te varen, met een kleinere groep mensen, met meer comfort aan boord. De stapelbedden gaan eruit en er komen hutten in die de gasten meer privacy bieden. De grootste verandering is misschien wel de aandrijving. De oude motor gaat eruit en een nieuwe elektromotor komt erin. “De schroefas, elektromotor, verteringskast, stroomkasten, laders, omvormers; alles staat klaar om in te bouwen. Eind maart 2023 moet het project af zijn.”

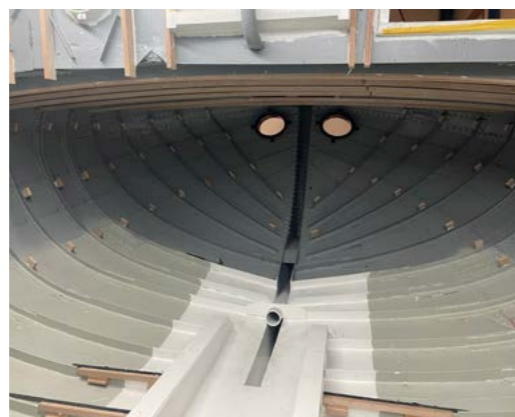
Het project gaat een stuk verder dan de eerdere verbouwing en maakt de *Overwinning* weer als nieuw. Joost: “De boot komt dan wel uit 1914, het is eigenlijk een nieuwe boot met wederom een nieuw vlak, nieuwe katesporen (wrangen, red.) en een nieuwe kop en kont. Ze is gestraald van binnen en van buiten. Ze oogt nog altijd traditioneel, maar heeft moderne tuigage en hardware. Zelfs de vallen zijn van dyneema. Mijn vrouw Anna en ik kijken altijd naar wat op dat moment het beste is. We maken de boot altijd beter.”

### Niet meer hoesten en proesten

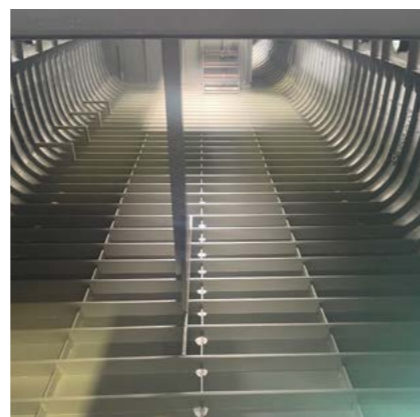
Door de elektrische motor zal de beleving op het water anders zijn, daar is Joost van overtuigd. “Misschien zie je het in eerste instantie niet, maar je merkt het op den duur



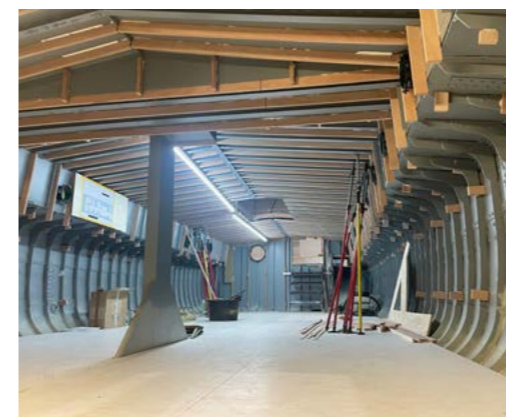
Het verse casco



Nieuwe kont



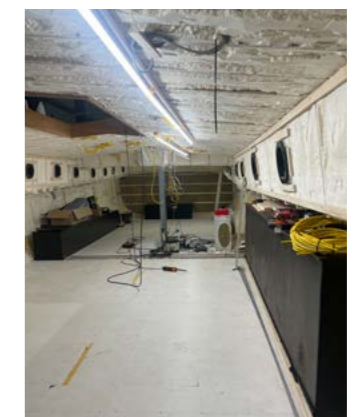
Het nieuwe vlak en de nieuwe wrangen



Opbouwen van het interieur



Installatiewerk



Isoleren



Verven bovendeks





**UITZONDERLIJKE KWALITEIT,  
STIJL EN ONGEEVENAARDE LUXE.**



**De Cervetti 44 combineert alle gemakken die men van een zeiljacht kan wensen. Het innovatieve en speelse ontwerp geeft grote en open ruimtes en biedt tegelijkertijd veel opbergruimte en kasten. De catamaran is te verkrijgen in 2 verschillende lay-outs en biedt slaapmogelijkheden voor 6 of 8 personen.**

*Nu ook in Nederland verkrijgbaar in Power versie, aangedreven door 2x 270 PK diesel.*

*Wilt u meer informatie over de Cervetti 44? Neem dan contact met ons op via [info@dufour-zeiljachten.nl](mailto:info@dufour-zeiljachten.nl) of telefonisch via +31 (0) 514 – 569 123.*



*Het oude model in een nieuw jasje*



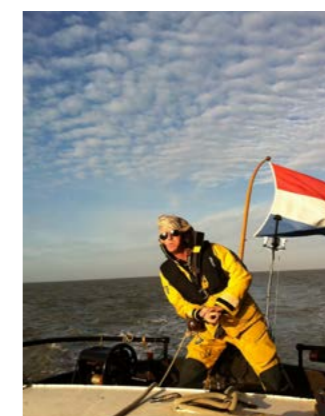
*De dekluiken zitten permanent dicht*



*Overwinning*



*Joost aan boord van de klipper*



*Joost aan het helmhout van de Overwinning*



*Overwinning onder zeil voor de restauratie*

toch. Doorgaans begint een zeiltocht met een kwartiertje hoesten en proesten van een motor en dan gaat-ie weer uit. Als je dat niet hebt, dan merk je dat wel, daar ben ik van overtuigd."

Die nieuwe motor past bij het hele verhaal dat Joost en Anna aan hun gasten willen vertellen. Joost: "We willen zuiniger zijn met alles en mensen bewust van maken van hun voetafdruk. Uiteindelijk kiezen wij ervoor om van het schip een inspiratiebron te maken. Duurzaam zijn is minder gebruiken. We wilden daarom ook niet een hele zware elektromotor en eindeloos veel capaciteit. We wilden juist aan de ondergrens zitten, zodat je hem zo min mogelijk gebruikt. Dat doen we net zo goed bij de catering. Vlees eten aan boord kan, maar is niet vanzelfsprekend. Gasten kunnen daar heel bewust voor kiezen.

### Allerleukste

Al meer dan een jaar heeft Joost nu niet kunnen zeilen met de *Overwinning*. Het kriebelt behoorlijk en hij koopt een Flying Dutchman om toch nog op het water te zijn.

"Met die FD blijf ik scherp en leer ik nog altijd bij. Je hebt ook maar twee mensen nodig om lekker te crossen!" Het hunkeren naar zeilen met de *Overwinning* blijft. "Ik heb zo lang niet met het schip gezeild en ik had me juist heel erg verheugd om de hele winter door te zeilen op het Wad. Dat is zo supergaaf." Nu is het einde van de verbouwing eindelijk in zicht en kan er weer snel en stil gevaren worden met gasten. "Ik leef daar heel erg naartoe. Dat is echt het allerleukste om te doen."

**Duurzaam zijn is  
minder gebruiken**

# Avance 36

## Heb je ooit een mooiere boot gezien?

*In de haven van Watersportvereniging*

*Makkum valt één zeiljacht meteen op.*

*Een lang, smal schip met een verfijnde*

*lichtblauwe bies. Een prachtige boot*

*die de snelheid uitstraalt van een*

*racemachine. Hier wilden we wel eens*

*meer van weten.*

**Tekst** Klaas Smit

**Foto's** Menno Onnes en Haye Huitema

“Wij zijn lang geleden begonnen met een Friendship 26,” beginnen Haye en Tea Huitema hun verhaal. “Daarna hebben we zo’n 15 jaar in een Contest 31 gezeild. We hebben voor de aanschaf van de Contest nog wel gekeken naar een veel mooiere Contessa 32, maar die was toen boven budget.”

De Contest 31 had bij aanschaf een rode romp. Rood verkrijgt en rood wordt vaal. Die maakten ze wit met een blauwe bies. Jaren hebben Haye en Tea er met hun kinderen vele mooie reizen meegemaakt. “Zo tegen 2013, 2014 moest er toch weer wat groter onderhoud gebeuren aan de Contest,” gaat Haye verder. “Opgeteld werd dat best wel weer een heel bedrag. We begonnen na te denken over een andere

boot.” “We hadden een aantal wensen waaraan een andere boot moest voldoen,” gaat Tea verder. “Allereerst wilden we een boot die zeilde. De Contest 31 was ruim, praktisch en nog veel meer, maar een snelle zeiler was het niet. Ik wilde een boot met open preekstoel, zodat je makkelijk op de wal kunt stappen en weer aan boord. Een rolfock werd een eis, net als het bedienen van alle lijnen vanuit de kuip. Ik wilde niet meer dat ik stond te sturen en dat Haye dan bij de mast in ruige weersomstandigheden met het hijsen van de zeilen bezig was. Een lage instap van het bed in de punt zouden we ook heel prettig vinden, in en uit bed kruipen op de Contest was niet makkelijk. Tot slot wilde ik heel graag een driepits gasstel.”



Avance te koop in 2014

“Nu we onze wensen op een rij hadden, begon de zoektocht op internet,” gaat Haye verder. “We keken naar een Victoire 933, een Comfortina 32 en 35, een V35 -dat had de opvolger moeten worden van de Victoire 1044- en toch ook weer naar een Contessa 32. Allemaal handzame schepen, want we zeilen vooral met zijn tweeën nu de kinderen volwassen zijn. We hebben van alles bekeken en ook veel maffe boten bezocht. Echt warmlopen voor wat we zagen, deden we nog niet.”

### Avance 36

Daar bracht de advertentie van een Avance 36 verandering in. “We waren op slag verliefd,” zegt Haye. “Wat een prachtige lijnen, wat een mooi model. Ik heb een afspraak gemaakt met De Valk in Hindeloopen waar ze te koop lag en ging er met havengenoot Lieuwe Feenstra naartoe. De Avance lag op de wal, als laatste boot van het rijtje. Zo kon ik de lijnen nog beter zien en het schip werd alleen maar mooier. Eenmaal aan boord, nam het enthousiasme niet af ook al was duidelijk dat er een hoop aan moest gebeuren. Sommige rubbers van bankdeksels ontbraken, op veel plekken in de kuip zaten wat beschadigingen, een paar planken van het teak moesten worden vervangen en de boot was vies, heel vies. Binnen was ze

zeker niet nieuw, het houtwerk had aandacht nodig en ik zag wel meer waar ik tijd in moest steken. We keken overal onder en achter en flink schoonmaken zou al veel helpen. Lieuwe adviseerde ons het niet te doen. Ik wist het nog niet.”

De Avance bleef na de eerste bezichtiging maar in zijn hoofd zitten. “Ik wilde er nog een keer heen. Die tweede keer zag ik dat de gelcoat van de romp en opbouw heel goed was. Ja, de boot had aandacht nodig, maar veel kon ik zelf. En als ik het zelf niet kon, dat ken ik altijd wel iemand die me kan helpen. Een voordeel was dat je volgens de brochure je oude boot kon inruilen. Op een Contest 31 had de makelaardij niet gerekend, maar na wat dagen praten, ruilden ze onze oude boot in op de Avance. We spraken duidelijk af dat wij de Avance afnamen zoals die daar lag en dat zij de Contest kochten zoals die was.”

### Kluswinters

Eind 2014 waren Haye en Tea de trotste eigenaren van een Avance 36. “Het schoonmaken kon beginnen en de meest noodzakelijke klussen hebben we meteen de eerste winter uitgevoerd,” zegt Haye. “Ik heb al het houtwerk mee naar huis genomen en daar geschuurd en gelakt. Dat gaf de boot al een heel ander



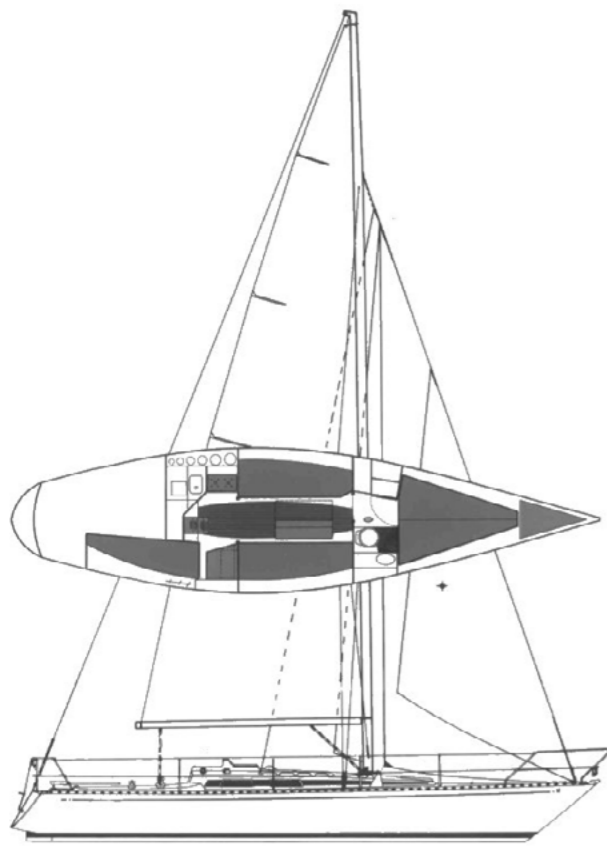
aanzien. Waar nodig heb ik het teak bijgewerkt en ook dat hielp. Later heb ik alle naden uitgefreesd en nieuw rubber aangebracht. Daar knapten het dek, dak en de kuip echt van op. Nu hoef ik alleen nog af en toe een dopje te vervangen. De schroefas uit de saildrive was behoorlijk ingesleten. Een specialist zei dat we een hele nieuwe saildrive nodig hadden. Daar was ik nog niet aan toe en met hulp van kundige kennissen doen de saildrive en schroefas al weer 8 jaar keurig wat ze moeten doen. De ingesleten stukken van de as hebben we opgelast, waardoor ze weer dikker werden. Door die verdikte stukken wat af te draaien, kreeg de as overal weer de juiste maat.”

In de afgelopen jaren is er veel vernieuwd aan de Avance. “Ik koop eigenlijk nooit iets nieuws. Als ik iets zie wat handig is voor de boot, dan schaf ik dat vaak tweedehands aan. Blijkt er dan iets kapot aan te zijn, dan maak ik dat. Ik heb er veel lol in om bestaande spullen weer werkend te maken en die dan te gebruiken.” Een mooi voorbeeld is wel het schuifkastje bij de kaartentafel. De plexiglazen deurtjes schoven wat stroef. Ze bleken ooit warm te zijn geworden en daardoor vervormd. “Ik had al een raar stukje hout zien zitten als afwerking in de buurt van die deurtjes. Ooit was er blijkbaar kortsluiting geweest in het bedieningspaneel

en een korte brand. Dat had de vervorming van de plastic schuifdeurtjes veroorzaakt. Ik heb de deurtjes mee naar huis genomen, ze op de inductiekookplaat gelegd met daar bovenop een pan kokendheet water en ik zag ze bijna voor mijn ogen weer rechte trekken. Probleem opgelost.”

### Snijden door het water

Veel slankere en verfijndere zeiljachten zijn er niet. De Avance 36 is 10,80 meter lang en 2,75 meter breed. Ze doet denken aan klassieke ontwerpen zoals een draak, 6- of 8-meterklasse en scherenkruisers. Daaraan is de Avance duidelijk verwant. “De zeileigenschappen zijn geweldig,” zegt Haye. “Met een beetje wind schieten we al vooruit. Waait het harder, dan gaat ze op één oor liggen en zet ze iedere vlag om in snelheid zonder veel meer te gaan hellen. Van de 5 ton die de boot weegt, zit zo’n 2700 kilo in de kiel. Daardoor is ze vrij stabiel. De snelheid komt niet door splinternieuwe zeilen, want die staan er niet op. Het grootzeil uit 1995 is van Dyneema en dat is duurzaam. Het is wel wat bol geworden na al die jaren. Voorzeilen vind ik op internet, daar is genoeg passend aanbod van jonggebruikt.”



Avance 36 lijntekening

“In het begin vond ik de boot wat wreed op het roer,” vertelt Tea. “Bij elke vlaag was het flink trekken aan de helmstok om veel oploeven tegen te gaan. Gelukkig is dat nu verholpen.” “Elke winter als de boot uit het water kwam, zag ik dat er wat water uit het roer kwam,” zegt Haye. “Ik besloot dat te willen verhelpen. Ik boorde eerst één gat in het roer en ontdekte zachte prut die water had opgenomen. Ook uit een tweede gat liep de drab. Aan beide zijden boorde ik gaten in het roer om de natte troep eruit te kunnen spuiten met een hogedrukspuit. Toen het helemaal schoon en droog was, heb ik het opnieuw gevuld en de uitgeboorde rondjes weer teruggezet. Nu ik het roer toch onder handen had, kon ik er meteen deels een balansroer van maken. Aan de voorzijde onder is het wat verlengd en nu stuurt de boot een stuk lichter.”

Een boot is nooit klaar, maar achterstallig onderhoud zul je niet meer vinden aan boord van de Avance 36. “We varen bijna elk weekend,” zeggen Haye en Tea. “Grote reizen hebben we nog niet gemaakt, maar in Zeeland kennen ze onze boot al goed. We hebben al meerdere tochten daar naartoe gemaakt. Wanneer we dan in colonne varen, zijn wij meestal het eerste schip. Waarom? Geen idee. Voorop varen past wel bij naam *Avance Garde*.

Ook op het IJsselmeer en het Wad zijn we geen onbekende. Toen afgelopen jaar de motor ermee ophield in de Boontjes, vanwege vuil in de tank en filters, konden we daar ook zeilend wel doorheen. De Boontjes is op sommige plaatsen erg smal, maar een Avance lijkt gemaakt voor kruisen in nauw vaarwater. Dat is dan wel genieten.”

Zo half maart 2023 gaat de boot er weer in. Waar de reis heen gaat, is nog niet bekend. “Ach, misschien wel weer naar Londen,” zegt Haye. “We zijn al eens zeilend de Theems over gegaan om vlak voor de Tower Bridge de zeilen te laten zakken. Onderweg kregen we applaus van de mensen die op het terras zaten en hun ogen uitkeken naar die gekke kruisende Nederlanders.”



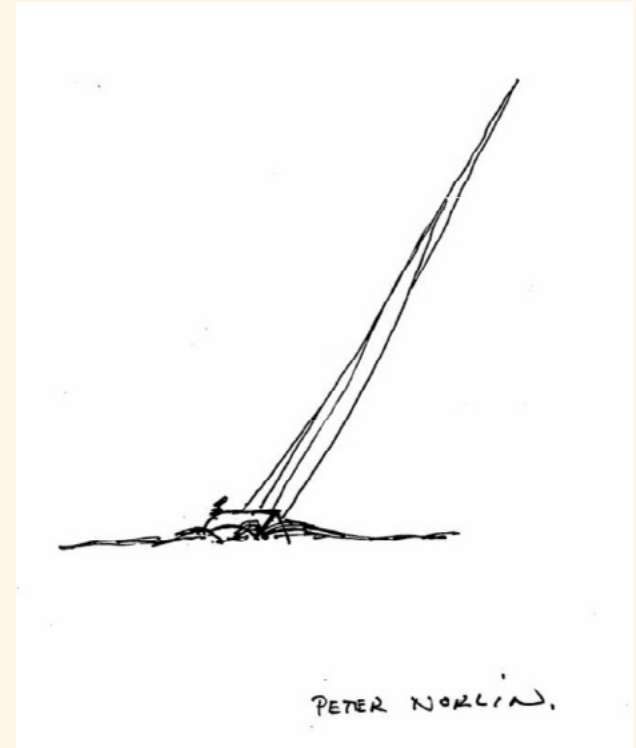
Originele vorm van het roer



Gaten boren in het roer



Het nieuwe balansroer



## Peter Norlin 1941-2012

De Zweed Peter Norlin is de vermaarde ontwerper van de Avance 36. Toen het eerste exemplaar in 1977 te water ging, snakten de ooggetuigen naar adem, zo luidt de overlevering. “Is er ooit een mooiere boot geweest?” was een opvallende reactie. Daar is een reden voor, want de Avance 36 belichaamt alle aspecten van een geweldig zeilbootontwerp.

Van een afstand gezien heeft ze sierlijke proporties. Ze is 36 voet lang, maar wel smal. De mast is hoog en de romp is laag. Peter Norlin had de 6-meter in gedachten toen hij de lijnen van deze Avance tekende. Zijn doel was om een boot te tekenen met een waterverplaatsing van 50% in de kiel, gemakkelijk te besturen en voldoende zeiloppervlak om door de windschaduw van de duizenden eilanden in de Zweedse en Finse archipel te glijden. Volgens zijn woorden was dit het type jacht dat hij altijd al mooi had gevonden en dat hij al heel lang graag zelf wilde ontwerpen. Gelukkig ontwierp Norlin een jacht in de lijn van traditionele zeiljachten en liet hij zich niet beïnvloeden door de offshore-racewereld van die tijd.

Later ontwierp Peter Norlin de Omega 42. Hij maakte een schets van dit zeiljacht zeilend aan de wind. Wanneer je naar die tekening kijkt en naar een foto van de Avance 36 aan de wind, dan vallen de gelijkenissen meteen op. Pure schoonheid.



Na zijn overlijden in 2012 werd een herdenkingstoonstelling gehouden. Alles begon met de Scampi in 1969 en op de tentoonstelling was de door Peter Norlin zelf gebouwde “oer” Scampi te zien. Na de Scampi kwamen verschillende Albins, Najad, Norlin, Avance, Sweden Yachts en Omega. In totaal zijn er zo’n 10.000 schepen gebouwd naar ontwerpen van Peter Norlin. Tijdloze ontwerpen, zo weten we nu.

# Golden Globe Race

## Blind boksen op de Zuidelijke Oceaan

Tekst Riemer Witteveen



Een race rond de wereld met de technologie uit de jaren zestig. Hoe realistisch is dat op de zeeën van de 21<sup>e</sup> eeuw? We bellen met Abhilash Tomy die halverwege de Indische Oceaan zit.





# HET ALLES IN ÉÉN ZEIL

North Sails presenteert de Helix Furling Gennaker, een nieuw zeiltype voor toerzeilers. De Helix voorlijkstructuur maakt een zware anti-torsie kabel langs het voorlijk overbodig. Hierdoor is de Helix Furling Gennaker het meest betrouwbare en makkelijkst te gebruiken top-down oprolbare toerzeil ter wereld.



Lees meer op  
[northsails.com](http://northsails.com)

Het is 10 november. Abhilash Tomy komt als vijfde aan in Kaapstad na bijna twee maanden op zee. Er is iets veranderd. De ervaren en altijd goedgemutste Indiase zeiler, maakt even geen grapjes. Zijn gezicht staat op onweer en het is duidelijk dat hij hier niet wil zijn. Dat hij voor aankomst enkele dagen geparkeerd lag in een hogedrukgebied helpt niet, maar dit gaat verder dan onvrede over zijn positie in het klassement.

## Einde Golden Globe Race?

“Het is verschrikkelijk,” vertelt Abhilash aan Don McIntyre, de organisator van de Golden Globe Race, die in een RIB naast hem vaart. “In 2018 was het leuk, dit keer absoluut niet. Ik kan het niemand aanraden, je verspilt een jaar. Dit kon wel is het einde zijn van de Golden Globe Race.” Het zijn pittige woorden, zeker voor iemand die weer mee wilde doen, na de eerste keer met een drievoudig gebroken rug van zijn boot in de Indische Oceaan te zijn gehaald. Op social media speculeren geïnteresseerden over wat er met Abhilash gebeurd kan zijn. Een enkeling is ervan overtuigd dat hij gek is geworden en Donald Crowhurst achterna gaat. In 2013 zeilde Abhilash al non stop rond de wereld, maar niet in wedstrijdverband. Dát moest nog wel van het lijstje, en dus startte de Indiër opnieuw, met een nieuwe boot, met frisse moed en met de hulp van Dick Koopmans Jr. bij de voorbereidingen. Abhilash weet als geen ander waar hij aan begint.

Als het aan organisator Don McIntyre ligt, gaat er gewoon een nieuwe race van start in 2026. “Alle deelnemers weten waar ze aan beginnen, het staat allemaal in de Notice of Race. De Golden Globe Race is juist bedoeld als zware uitdaging en daarom is het zo anders dan andere solowedstrijden rond de wereld. Deelnemers veranderen nog wel eens van mening onder druk en sommigen gaan daaraan onderdoor. Dat gebeurde in 1968, in 2018, dat gebeurt deze editie en dat zal ook weer gebeuren in 2026.”



GGR/Aida Valceanu



GGR/Aida Valceanu

## “In 1968 had je via de SSB-radio veel meer contact dan nu. Er waren toen nog meer stations en meer mensen op dat netwerk, nu nog maar een handjevol”

Mark Slats

### Beperkt contact

De lol die hij had in 2018 kwam vooral door het kameraadschap tussen hem en andere schippers. De competitie is sterk, maar toch hebben de schippers vrijwel dagelijks contact en spelen ze weerberichten naar elkaar door. Mark Slats, de enige Nederlander in de Golden Globe Race, herinnert het zich nog goed. “Wat de race zo leuk maakte, was juist het persoonlijke contact onderling. We spraken elkaar vrij veel. Met Abhilash had ik zelfs twee tot drie keer per dag contact. Dat was altijd leuk. Naast Abhilash en ikzelf waren Gregor McGuckin uit Ierland, Uku Randmaa uit Estland en Are Wiig uit Noorwegen ook altijd in de lucht.” Sinds de vorige editie zijn de regels veranderd en hier en daar aangescherpt. Persoonlijke weerberichten via zendamateurs zijn niet meer toegestaan en uitzenden op frequenties voor zendamateurs (HAM Radio) ook niet. Het was onmogelijk voor de organisatie om alle contacten te controleren op illegale informatie. Het delen van deze weerberichten onderling was in de vorige editie juist volstrekt normaal. Mark: “Vanaf halverwege de Indische Oceaan ging mijn moeder elke dag weerberichten vertellen voor mij en zeilers om me heen. Gewoon in het Nederlands en dan deed ik een relay naar de anderen. Dat ging via Ian, een zendamateur in Australië. Het ware vrij simpele weerberichten voor twee dagen met intervallen van zes uur: ‘1200 uur, 10 knopen west, 1800 uur 12 knopen zuid west’. Op die manier.”

Nu dat niet meer toegestaan is, moeten de zeilers zich tot andere scheepvaart wenden en kunnen ze gebruikmaken van een weather fax, een apparaat dat weerkaartjes print. Dit levert echter een groot probleem op. Andere scheepvaart is er in de Zuidelijke Oceaan amper en daar is ook geen ontvangst van de weather fax. “We hadden al lang tegen Don McIntyre gezegd dat die weather fax niet werkt,” vertelt Mark. “Je hebt echt niets aan weerberichten via die stations, want die zijn er gewoon niet. In 1968 had je via de SSB-radio veel meer contact dan nu. Er waren toen nog meer stations en meer mensen op dat netwerk, nu nog maar een handjevol.” McIntyre vindt dit niet relevant.

“Bernard Moitessier nam in 1968 niet eens een radio mee en die van Robin Knox-Johnston deed het vrijwel nooit. Met de technologieën die de zeilers nu wel mogen meenemen, kunnen ze dus al meer weerberichten krijgen dan toen.”

### Week omvaren

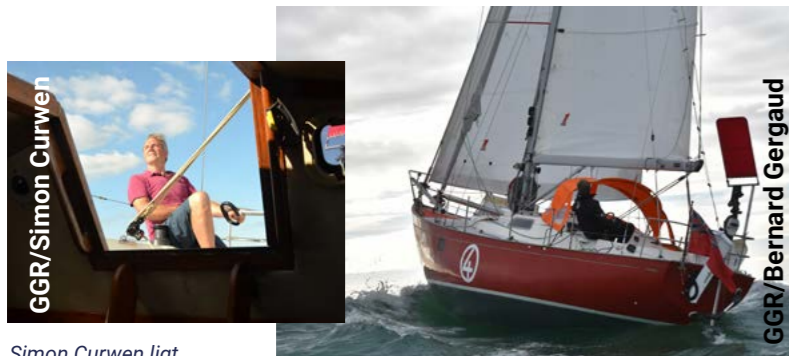
Het gebrek aan weerberichten en contact met de andere zeilers zit Abhilash goed dwars. Via DSC probeert hij stations op te roepen, maar niemand reageert. “De organisatie had geen idee wat de deelnemers doorstaan. Je kunt dit zo geen race noemen. Niemand heeft weerberichten en je weet niet waar de anderen zijn. Onderling is er hier en daar wel wat contact, maar de drie voorin zijn stil.” De extra stop in Kaapstad, volgens McIntyre ter ere van Bernard Moitessier die daar in de Golden Globe Race van 2018 zijn boegspriet repareerde, betekent dat de zeilers een dikke week moeten omvaren en de moeilijke wateren, wind en stromingen rondom Zuid-Afrika moeten trotseren. Volgens Abhilash is de stop er vooral om extra beeldmateriaal te vergaren en zo de race te kunnen dramatiseren.

### Verlichting

Vier weken na Kaapstad bel ik Abhilash op met toestemming van de organisatie. Los van wat fysieke ongemakken en wat kleine, overkomelijke schades aan boord gaat het goed met hem. “Ik ben blij dat ik hier ben. Na de race in 2018 had ik wat onrealistische verwachtingen voor deze race. Ik had een beetje een humeur-tje daar in Kaapstad en had mezelf niet echt meer in de hand,” lacht Abhilash inmiddels weer vrolijk, meer dan 7000 nautische mijlen van me verwijderd. Dat het een zeer prijzig telefoontje gaat zijn heb ik maar voor lief genomen.

Een Franse patrouilleboot brengt Abhilash in 2018 na zijn redding naar Île Amsterdam, een piepklein eiland in de Indische Oceaan. Tot aan de lengtegraad van het eiland voelt Abhilash zich nu, vier jaar later, niet lekker. “Herinneringen aan die tijd kwamen terug. Ik was kortadernig en voelde een fysieke pijn. Eenmaal oost

## De huidige nummer 1 en 2 in de race



Simon Curwen ligt nu op plaats 1



Kirsten Neuschäfer ligt op de tweede plaats

## Golden Globe Radio Club & het weer

In de Golden Globe Race van 2018 komt een aantal zendamateurs digitaal samen om de deelnemers via SSB te ondersteunen. Ook nu dat niet is toegestaan volgen ze de race op de voet. In de Facebookgroep ‘Golden Globe Radio Club’ lichten ze het nodige toe en uiten ze kritiek die aansluit bij wat Mark Slats en Abhilash Tomy zeggen. Op hun pagina zetten ze uiteen wat nu de vier opties zijn voor het ontvangen van weerberichten.

- 1. Gesproken weerberichten.** Deze zijn door de jaren heen echter veelal vervangen door een gecodeerd systeem waar de toegestane HF-apparatuur niet mee overweg kan.
- 2. Communicatie met andere scheepvaart.** Dit is in de Zuidelijke Oceaan eigenlijk alleen bruikbaar voor onderling contact.
- 3. Weather Fax.** Dit kan redelijk werken, maar dat gaat niet op voor de Zuidelijke Oceaan, waar weersinformatie het meest welkom is.
- 4. Instructies via de satelliettelefoon.** Daarover zegt de Golden Globe Radio Club: “De organisatoren mogen weersinformatie doorspelen via de satelliettelefoon, naar eigen welbevinden. Maar dit was absoluut niet mogelijk in 1968. Wat deze telefonische weerwaarschuwingen betreft, waarom noem je het een replica van de race van 1968, maar heb je wel andere restricties?” Het was ook deze club die tijdens de vorige editie openbaar maakte dat winnaar Jean-Luc Van Den Heede een persoonlijk clubje zendamateurs om zich heen had verzameld die hem voorzag van wel héél gedetailleerde weersinformatie en zelfs relatieve posities ten opzichte van andere deelnemers.



van dat punt voelde ik verlichting. Het ging meteen stukken beter." Met een blik vooruit hervat Abhilash de wedstrijd met hervonden energie.

### Blind boksen

Maar is het nog wel een wedstrijd? "Dat is een interessante vraag," mijmert Abhilash. "Ik heb geen idee tegen wie ik race. Het is in ieder geval niet een wedstrijd zoals in 2018, maar het is ook niet bepaald toerzeilen. Om echt te

racen moet je toch weten waar je opponenten zijn. Dit is alsof je in een boksring staat met tien tegenstanders, maar op het moment dat de wedstrijd begint gaat het licht uit."

Zijn marineverleden helpt hem om zijn hoofd leeg te houden. Na Kaapstad lukte dat weer beter. "Ik doe mijn best om helemaal nergens aan te denken. Op zee heb je hele diepe dalen, maar ook hoge pieken. Ik ben er redelijk goed in om die te vermijden. Wat moeilijk blijft, is

het gemis van mijn vrouw en kinderen. Dat is een groot verschil met 2018. Toen was ik nog niet getrouwd. Nu heb ik de eerste schooldag van de jongste gemist. Via de kortegolf had ik tijdens de vorige editie regelmatig contact met het thuisfront, dat moet ik nu missen en dat doet pijn. Zelfs in 1968 hadden deelnemers het makkelijker." Maar Abhilash moet door. Stoppen is geen optie. Zijn tactiek? "De barometer goed in de gaten, meer kan ik niet doen." 🌊

## Golden Globe Race?

Op zondag 4 september om 13:00 uur startten 16 deelnemers in het Franse Les Sables-d'Olonne in de derde editie van de Golden Globe Race. Op dat moment liggen 30.000 zeemijlen te wachten op de zeilers van deze unieke 'RETRO' non-stop solorace rond de wereld. Het doel is zonder hulp van buitenaf de vijf grote kapen te ronden zoals dat in de jaren '60 voor het eerst gedaan werd. Ze moeten in een productieboot varen met lengte tussen 32 en 36 voet. De schepen moeten voor 1988 ontworpen zijn met het roer aan de lange kiel bevestigd. Deelnemers moeten zelf de route bepalen met een sextant en met hun ervaring een inschatting maken van het weer. De race neemt ongeveer 250 dagen in beslag en de eerste deelnemers worden in juni 2023 terug verwacht in Les Sables-d'Olonne.

# Uitvallers

Op het moment van schrijven is meer dan de helft van de zestien deelnemers al uitgevallen. De zeilers zijn zo'n beetje halverwege, maar het zwaarste deel moet nog komen. De kans is dus groot dat er uitvallers meer zullen zijn. De redenen van uitvallen, lopen flink uiteen. Op volgorde van uitval:

### Guy deBoer - Tashiba 36 Spirit

Een onverwacht en zeer onaangename einde van de GoldenGlobe Race voor DeBoer (zoon van een Nederlandse zeeman). Hij komt zo vermoeid aan bij de mediastop bij Lanzarote dat hij te diep in slaap valt. Hij ontwaakt als de boot op de kust van het zuidelijker gelegen eiland Fuerteventura loopt. De boot is dusdanig beschadigd dat een snelle reparatie niet mogelijk is. DeBoer hoopt er de volgende editie weer bij te zijn.



Spirit van Guy deBoer spoelt aan op Fuerteventura

### Mark Sinclair - Brian Lello 36 Coconut

Hoewel Sinclair, of Captain Coconut zoals hij bekend staat, altijd geniet van zijn lange en langzame tochten, is het nu al bij de mediastop bij Lanzarote duidelijk dat hij behoorlijk achterop zal raken. In 2018 startte Sinclair ook al, maar stopte hij in Australië omdat hij al aardig laat in het seizoen was om nog naar Kaap Hoorn te varen. Voorafgaand aan de start van de editie van 2022 maakte hij de route af en volbracht zo zijn Golden Globe Race in de Chichester Klasse (de klasse voor boten die één stop hebben gemaakt).

### Pat Lawless - Saltram Saga 36 Green Rebel

Green Rebel is op papier een van de snelste boten in de GGR van 2022. Een van de lagers waar het pendulumroer van zijn Aries windvaanstuurinrichting in hangt, gaat kapot. Door tijdgebrek bij de voorbereiding van zijn campagne heeft hij zijn Aries niet laten nalopen en heeft hij geen reserveonderdelen meegenomen. Het is einde verhaal

voor Lawless in Kaapstad. Meteen stoppen met zeilen doet hij niet. Hij zeilt de Rustler 36 van 'collega' Beskardes terug naar Europa.

### Damien Guillou - Rustler 36 PRB

Al kort na de start van de Race moet Guillou terugkeren naar Les Sables-d'Olonne. Waarschijnlijk hebben de nodige aanpassingen aan de ophanging van zijn Hydrovane windvaan het systeem verzwakt. De Hydrovane wordt beter bevestigd en Guillou start opnieuw. Het is een van de betere zeilers en hij komt als zesde aan in Kaapstad. Helaas is het voor hem daar einde verhaal, omdat de ophanging opnieuw niet volstaat. Hij is competitief en neemt geen genoegen met de Chichester klasse.

### Ertan Beskardes - Rustler 36 Lazy Otter

Bij het zien van het Zuid-Afrikaanse vasteland hakt Beskardes de knoop door; hij stopt. Ook al deed hij het best aardig, hij blijft twijfelen onderweg naar Kaapstad. Hij voelde zich eenzaam en miste zijn

familie te erg. In de race van 2018 stopte hij vrij kort na de start al vanwege vergelijkbare problemen.

### Tapio Lehtinen - Sparkman & Stephens Gaia 36 Asteria

Ook Tapio deed mee in de vorige editie. Hij komt als vijfde en tevens laatste binnen. Het onderwaterschip van zijn boot is één grote hoop gesteelde zeepokken. Het heeft hem behoorlijk vertraagd. Deze editie heeft hij er vrijwel geen last van en Tapio komt als derde aan in Kaapstad. Nog geen anderhalve week later gaat het mis. Tapio ligt te slapen en hoort een luide knal. Binnen enkele minuten staat de boot vol water. Hij weet buiten te komen en zijn reddingsvlot op



Tapio Lehtinen toen nog volop in de strijd

te blazen. Hij ziet zijn geliefde Asteria vanuit het reddingsvlot in vijf minuten ondergaan. Hij wordt opgepikt door Kirsten Neuschäfer die hem later afzet op een vrachtschip.

### Arnaud Gaist - Barbican 33 mkII Hermes Phoning

Dat Gaist niet zou winnen, stond eigenlijk al vast. Zijn boot zit te veel in de langzame hoek en aangroei vertraagt hem nog eens extra. Toch zeilt hij stug door. Helaas krijgt Gaist schade aan zijn tuigage waardoor aan de wind zeilen niet meer mogelijk is. Hij geeft er de brui aan, viert de schoten en gaat terug richting het noorden.

### Guy Waites - Tradewind 35 Sagarmatha

Achteraan de vloot sukelt Waites. Zijn onderwaterschip zit vol met pokken. Op deze manier de zuidelijke oceaan induiken heeft geen enkele zin. In Kaapstad zet hij de boot op de kant en bekijkt hij zijn opties. Waites zeilt na het nodige onderhoud door in de Chichester-klasse.



# OUD EN NIEUW OP TERSCHELLING

## Van traditie naar rage?

*Wat een traditie was voor velen, is inmiddels uitgegroeid tot een ware rage: oud en nieuw vieren op Terschelling. Jaarlijks trekken veel zeilers rond kerst het Wad over voor een frisse tocht naar het eiland. Zelfs tijdens de coronajaren was het nog relatief druk. Wat is toch de aantrekkingskracht van oud en nieuw vieren op dit mooiste Waddeneiland?*

# De zee, een land om te ontdekken

MIDDELLANDSE ZEE - CARIBBEAN - BAHAMA'S - INDISCHE OCEAAN - AZIË - STILLE OCEAAN - AMERIKA - SCANDINAVIË

Ontsnap aan de winterkou en maak opnieuw contact met vrienden en familie aan boord van een premium bareboat-, schipper-, bemande of cabin charter.

Kies uit onze prachtige bestemmingen in het Caribisch gebied - of u nu droomt van de zwoele briesjes en zonovergoten stranden op de Britse Maagdeneilanden, St. Maarten, Guadeloupe of de Grenadinen.

Of maak alvast plannen voor uw zomervakantie in de Middellandse Zee, waar wij de grootste keuze aan catamarans en monohulls bieden.

Reserveer nu om zeker te zijn van uw gekozen vaardata en jacht en maak gebruik van onze vroegboekorting tot 10%!



Jeanne Bommeljé

Wilson bij aankomst december 2021

## Alleen op het eiland

Het begon allemaal met zeilschrijver Eerde Beulakker, weet havenmeester Tjebbe van Weeren van Terschelling te vertellen. "Hij lag hier alleen met oud en nieuw op het eiland en schreef daarover in de Waterkampioen. Sindsdien werd het drukker en drukker. De laatste paar jaar hadden we tegen de 100 schepen in de haven liggen. Sinds een jaar of twee vlogen die cijfers hard omhoog." Wil je oud en nieuw op Terschelling vieren? Zorg er dan voor dat je op tijd bent, want reserveren is niet mogelijk.

## Van een verlaten IJsselmeer naar volle steiger

"Zeilen in de winter is het beste wat er is," vertelt Annelinde. Ze woont samen met haar vriend op hun boot Wilson. De tocht in de winter naar Terschelling is voor hen een vertrouwde traditie. "Je vaart op een totaal verlaten IJsselmeer. Terschelling is lekker druk, maar niet zoals in de zomermaanden. De steigers liggen vol en hier en daar ligt men dubbel. De sfeer in de haven is fantastisch. Je bent met alle winterzeilers in de haven. Iedereen is blij en heeft een fijne tijd." Het gemoedelijke sfeertje op het eiland zorgt er al jaren voor dat zeilers keer op keer terugkomen. "Er is hier doorgaans met kerst en oud en nieuw best veel te doen," vertelt Tjebbe. "Er heerst altijd een gezellig sfeer en er zijn wandeltochten over het eiland. De mensen maken er zelf ook wat van: elke boot is mooi verlicht."



Arjen Zeeders

Annelinde vult aan waarom het eiland een bezoekje waard is tijdens de feestdagen: "In 2020 en 2021 was het erg stil op het eiland vanwege corona, maar daarom was de haven extra gezellig. Verder zijn de meeste dingen open, is het eiland wel wat natter dan in de zomer (denk aan de paden meer richting het midden van het eiland). In cafés en kroegen kun je na een frisse wandeltocht terecht voor een warme chocolademelk (met rum). Je kan ook fietsen huren en het eiland rondfietsen."

## Oud en nieuw op Terschelling: een traditie

Jan en Annelinde vieren dit jaar voor de vijfde keer nieuwjaar op Terschelling. "Deze traditie zijn we begonnen met goede vrienden van ons, Eva en Michiel. Ze varen op de *Artemis*, een Etap 34. We proberen altijd een plekje naast elkaar te bemachtigen. Helaas voor ons zijn ze dit jaar een rondje Atlantic aan het varen en hopen zij met de jaarwisseling al aan de overkant te zijn. Jan en Annelinde verhuizen voor de feestdagen naar hun nieuwe boot. Een Bronsveen platte kotter van 18,5 meter lang. "Dit jaar gaan wij met ons nieuwe schip op zoek naar nieuwe burens. Ons leven op het water vinden we fantastisch. En de feestdagen en oud en nieuw op Terschelling ook. Daarna gaan we uitwaaien op Vlieland."



Duuk Baten



Jeanne Bommeljé



Jeanne Bommeljé



Jeanne Bommeljé



Arjen Zeeders

Fietsen Terschelling

Fietsen Terschelling

### Pas op met elektrische apparatuur

De tip van Annelinde? "Gebruik heel veel kerstlampjes! Houd er rekening mee dat de string lampjes twee keer zo lang moet zijn als je mast. Verlichting rondom de railing is ook super leuk. Niet te veel flikkerlichten, dat is maar onrustig, maar goed dat vind ik, doe vooral waar je zelf blij van wordt! Al val je zonder versiering wel echt buiten de boot." Er zijn op Terschelling nog wel eens problemen geweest met de enorme vraag naar elektriciteit rond de feestdagen. Havenmeester Tjebbe:

"Drie gourmetstellen en een kachel tegelijkertijd gaat niet. Verlichting is geen probleem, voor maar 10 watt aan lichtjes is je hele boot een kerstboom." Ook werd er in het verleden flink gefrituurd op de steigers. Nu is op Terschelling alles teruggebracht naar 10 ampère. Er komt nu dus niet meer het maximale vermogen uit de kasten en de zekeringen zullen nu aan boord springen, niet op de steigers. Aan gasten vragen we om rekening te houden met anderen en niet een hoop apparatuur tegelijkertijd te laten draaien.

### Vuurwerk

Oud noodvuurwerk aan boord? Tijdens oud en nieuw steken zeilers nogal eens noodvuurwerk af, dat over datum is. Door het vuurwerkverbod is dit niet toegestaan, maar het is sowieso een beter idee om noodvuurwerk dat over de datum is in te leveren bij bijvoorbeeld een milieu- of keuringsstation. Zeiler Frans van Buuren ondervond zelf op Terschelling de vervelende gevolgen van vuurwerk: "Op de oudejaarsavond troffen we elkaar bij het havengebouw. We wensten elkaar geluk met een hapje en een drankje en voor het havengebouw werd van alles aan vuurwerk de lucht in geschoten. Maar niet alleen regulier vuurwerk, ook oude lichtkogels, vuurpotten en al het overjarige spul dat men nog aan boord had. Die oude pijlen komen niet meer zo hoog en komen dus al brandend op de grond of in het water. Iemand riep 'Let op, er ligt een brandende vuurpijl op je voordek!' en ik wist niet hoe hard ik naar het voordek moest rennen om het ding eraf te schoppen, maar het leed was al geleden: De vuurpijl was achter z'n parachute aan door het gangboord gestuiterd

en had een best brandspoor achtergelaten op het teak. Het dek was behoorlijk ingebrand. Zo kreeg een leuk uitstapje een flinke kater. Ook al ben je verzekerd, je bent zo weer een behoorlijke tijd bezig om het te herstellen."

### Meer informatie

Wil je zelf nog het Wad op om oud en nieuw op een van de eilanden te vieren? Check eerst de website van de haven waar je naartoe wilt en neem contact op met de havenmeester aldaar. Zo voorkom je teleurstellingen. De havens op Schiermonnikoog en Texel zijn dicht. De havens van Terschelling, Vlieland en Ameland zijn wel geopend.

- Website: *Passantenhaven Terschelling*, <http://www.jachthaventschelling.nl/>
- Website: *Jachthaven Vlieland*, <http://www.waddenhavenvlieland.nl/>
- Website: *Jachthaven Ameland 't Leijegat*, <http://waddenhavenameland.nl/>

Natuur Terschelling

**ZEEZEILERS.NL**  
ZEEZEILOPLEIDINGEN 0517-434300

**AVONTUURLIJK ZEILEN**  
Caribbean met onze Swan 60  
Wintercursus Portugal & Spanje

**UITDAGENDE TRAININGEN**  
Bretagne, Ierland & Schotland

**NIJWE VAARGEBIEDEN**  
Schotland & Scandinavië

**LEREN ZEILEN NAAR ZEE**  
Ijsselmeer, Wad & Zeegaten  
Goede voorbereiding

**DE ZEEZEILERS VAN MARKEN**

**RVA Training Centro**

**CWO**  
Stichting Centrale Watersport Opleidingen



Jeanne Bommeljé

# Geen gif én geen aangroei meer onder je boot

## Gaat dat samen?

*Aangroei onder je zeilboot, daar heb je geen zin in. Daarom gebruiken we allemaal al jaren antifouling. Al jaren zijn hier ook discussies over. Het aangroeiwerende goedje komt ook in het water terecht en dat is niet echt goed voor het milieu.*

*Aangezien we allemaal ook een schone onderwaterwereld willen, zijn er nu steeds meer milieuvriendelijke middelen. Maar hoe milieuvriendelijk zijn deze in de praktijk en doen ze wel wat ze moeten doen?*

**Tekst en foto's Anke Haadisma**

Regelmatig krijgen wij op de redactie mailtjes van bedrijven die milieuvriendelijke antifouling verkopen. Zo kwam er afgelopen zomer ook weer een bericht binnen over een revolutionair nieuw antifoulingproduct zonder giftige stoffen. Ik besloot me hier eens in te gaan verdiepen. Zelf zeil ik in een Laser waardoor ik eigenlijk niets te maken heb met antifouling. Maar een interessante discussie vind ik het al jaren.

### **Antifouling, moet dat?**

De beloftes zijn groot: van mooie persberichten tot transparante webinars en we mogen de producten in sommige gevallen zelfs gratis testen. Hoewel gratis, dan verwachten ze er ongetwijfeld wel een positieve review over. In plaats van de persberichten zo over te nemen of in te gaan op de aanbiedingen om te testen, ga ik op zoek naar meer informatie over milieuvriendelijke antifouling. Allereerst stel ik eens de vraag of we überhaupt antifouling nodig hebben op onze zeilschepen. Die vraag is vrij snel beantwoord wanneer ik de plaatjes van aangroei op de rompen zie. Aangroei remt natuurlijk flink af, en dat kost snelheid én extra brandstof. Die extra brandstof is niet alleen prijzig, ze zorgt ook voor meer emissie van broeikasgassen.



Veel antifouling is gebaseerd op de werking van giftige stoffen en dat is niet zo leuk voor het milieu. Het gaat dan wel aangroei tegen, want kleine larven en organismen komen niet in de buurt van die biociden, maar biocidehoudende antifouling is ook erg vervuilend voor de waterkwaliteit en het waterleven. De overheid stelt daarom steeds strengere eisen aan de eigenschappen van deze producten.

### **Fouling Release**

Vanwege de strengere milieuwetgeving zijn verfleveranciers gaan kijken naar alternatieven. Zo is er nu de fouling release, een coating die zich baseert op siliconen-bindmiddelen. Zo'n siliconen ondergrond zorgt ervoor dat aangroei zich er niet, of niet goed, aan kan hechten. Vaar je met een bepaalde snelheid door het water, dan zullen de eventuele aangehechte beestjes er snel afvallen. In mijn verdere zoektocht naar zo'n de ervaringen met dergelijke siliconenverf, lees ik reviews van zeilers die zo'n laagje op hun boot hebben aangebracht. De reacties zijn overwegend positief.

### **Wrap je boot**

Een andere manier om je boot milieuvriendelijk te beschermen tegen aangroei, is het plaatsen van een wrapping. Dit is een folie die op het onderwaterschip wordt

aangebracht. Op deze folie zitten zachte stekels die de aangroei van mosselen, algen en zeepokken moet voorkomen. Het klinkt als een slimme en eenvoudige oplossing, maar de meningen blijken erg verdeeld. Her en der lees ik positieve reacties, voornamelijk van zeilers die altijd op dezelfde plek varen en het liefst op zoetwater. Zeilers die in meerdere gebieden varen, wisselen tussen zoet en zout water en van warme naar koude gebieden gaan, merken wel problemen met dergelijke folie. Stukken laten los en ze zien alsnog aangroei aan de romp.

**In de toekomst zullen  
minder schadelijke producten  
verplicht worden**

## Regelmatig poetsen

Sam van Haaster ziet in dat je zo'n biocidehoudende coating ook gewoon achterwege kan laten. Hij vaart zelf veel in noordelijke en meer afgelegen gebieden, geen plaatsen om giftige stoffen achter te laten in de natuur. Na wat onderzoek besloot hij zijn aluminium schip te laten stralen en er een harde coating op te zetten die ook wordt gebruikt op bijvoorbeeld ijsbrekers. "Ik woon aan boord en poets het onderwaterschip van tijd tot tijd," zegt Sam van Haaster. "Ik heb duikspullen aan boord of ik laat het schip droogvallen. Of er tijdens het poetsen ook microplastics loslaten, dat durf ik eigenlijk niet te zeggen."

Sam denkt dat de coating die hij er nu op heeft zitten wel 10 tot 15 jaar meegaat. Maar hij snapt ook dat een zeiler die vooral tijdens het seizoen in de weekenden met de boot weggaat in Nederland misschien minder tijd heeft om regelmatig te poetsen. Sam zelf woont aan boord, dus voor hem is het een kleine moeite. Af en toe haalt hij de boot uit het water voor een grondige poetsbeurt.



## Harde coating

Dit is naar voorbeeld van onder andere Sam (zie kader). Deze coating heeft geen speciaal afweersysteem tegen aangroei, maar de coating is heel eenvoudig schoon te maken met borstelen of afsprengen. Daarbij gaat de harde coating ook nog eens lang mee, dus op de lange termijn bespaar je ook nog eens geld.

In Noorwegen stimuleert de overheid om harde coating te gebruiken en geven ze financiële steun voor meer schoonmaakmogelijkheden, om zo de Noorse bootbezitters van biocidehoudende antifoulingverf af te krijgen. Aangezien zo'n harde coating dus vraagt om meer schoonmaakwerk, willen ze het voorbeeld van buurland Zweden volgen en meer schoonmaakstations langs de kust plaatsen.

## Informeer jezelf goed

Natuurlijk is het helemaal afhankelijk van diverse factoren hoe je aangroei op je onderwaterschip wilt tegen gaan. In sommige gevallen kunnen we zelfs zonder antifouling rondvaren. Misschien kom je uiteindelijk wel uit bij een antifouling, check dan vooral onderstaande tips. Bedenk dat de overstap naar minder schadelijke producten echt mogelijk is. In de toekomst zal die mogelijkheid wel vervangen worden door een plicht. Je daar nu al vast op voorbereiden kan geen kwaad, zeker niet voor al het leven onder je boot.

Ben je er nog niet helemaal uit wat je met het onderwaterschip gaat doen en overweeg je misschien om toch nog even met biocidehoudende antifouling door te varen? Zorg dan dat je de antifouling op de juiste manier gebruikt. Een aantal tips van Milieucentraal zijn:

- Kijk altijd op de verpakking! Gebruik alleen antifouling die bestemd is voor particulieren. Op de verpakking moet dan staan dat het middel voor 'niet-professioneel' gebruik is
- Vermijd producten waar het volgende op de verpakking staat:
  - Zelfslijpend
  - Eroderend
  - Polijstend
  - Zelfschurend



- Zorg dat je op de hoogte bent van de regels. Producten waar koperpoeder aan is toegevoegd, zijn bijvoorbeeld niet toegestaan. Check daarom of er een toegelatingsnummer op het etiket staat. Een overzicht van toegestane biocidehoudende antifouling vind je op <https://varendoejesamen.nl/kenniscentrum/artikel/update-voor-lijst-toegestane-antifouling-en-onderwaterverven>
- Overleg met een expert welke minder milieubelastende antifouling geschikt is voor jouw boot. Welk middel het meest geschikt is, is namelijk afhankelijk van het onderwaterschip, vaargebied en vaargedrag.

## Biocidenvrije antifouling

Hieronder een overzicht van biocidenvrije antifoulingverf

- B-Free (AkzoNobel)
- Intersleek Pro (AkzoNobel)
- Silic One Fouling Release (Hempel)
- Eco-Power (Hempel)
- Hempaspeed Tf (Hempel)
- AllCoast Biocidenvrije Antifouling (Star brite)
- Bioclean ECO (Seajet)
- Foul Away (Epifanes)
- Werdol Koper-vrij (Epifanes)
- Ecospeed (Subsea)

## VOORKOM VERVUILING IN JOUW KIELZOG

Vergelijk verschillende soorten antifouling

	Milieu-belasting	Werkzaamheid (praktijktest)		Hoe lang gaat het mee?	Zelf aanbrengen of door bedrijf?	Gemiddelde kosten per jaar
		zoet water	zout water			
Boottif/droogstallen	●●●●●	●●●●●	●●●●●	10* jaar	🏠	€€€€
Bootrailer/droogstallen	●●●●●	●●●●●	●●●●●	10* jaar	🏠	€€€
Wrap met vezeltjes	●●●●●	●●●●●	●●●●●	5-10 jaar	🏠	€€
Harde coating	zeer hard	●●●●●	●●●●●	5-10 jaar	🏠	€
	hard	●●●●●	●●●●●	1-5 jaar	🏠	€€
Non-stick of fowl release coating zacht**	●●●●●	●●●●●	●●●●●	1-3 jaar	🏠	€€
+ Ultrasoon systeem (combinatie)***	?	●●●●●	●●●●●	10* jaar	🏠	€€
Vetten****	?	●●●●●	●●●●●	<1 jaar	🏠	€
Harde koperhoudende antifouling	●●●●●	●●●●●	●●●●●	1 jaar	🏠	€
	●●●●●	●●●●●	●●●●●	1 jaar	🏠	€€
Zelf-slijpende antifouling	koper-vrij	●●●●●	●●●●●	1 jaar	🏠	€€
	koper-houdend	●●●●●	●●●●●	1 jaar	🏠	€€

\* Fabrikanten melden dit type product niet aan voor de praktijktest of werking was onduidelijk.  
 \*\* Let op dat er geen perfluor- of tinverbindingen in zitten.  
 \*\*\* Ultrasoon systeem altijd in combinatie met harde of fowl release coating.  
 \*\*\*\* Vraag de jachthaven of ze boten met vetten accepteren in de kraan, of er extra geld voor vragen.

€ minder dan € 100 per jaar.  
 €€ tussen € 100 en € 200 per jaar.  
 €€€ tussen € 200 en € 300 per jaar.  
 €€€€ meer dan € 300 per jaar.

Berekening gebaseerd op boten tussen de 5 en 8 meter lang.

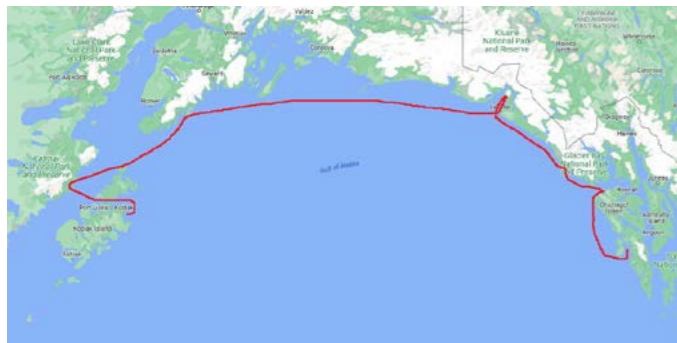




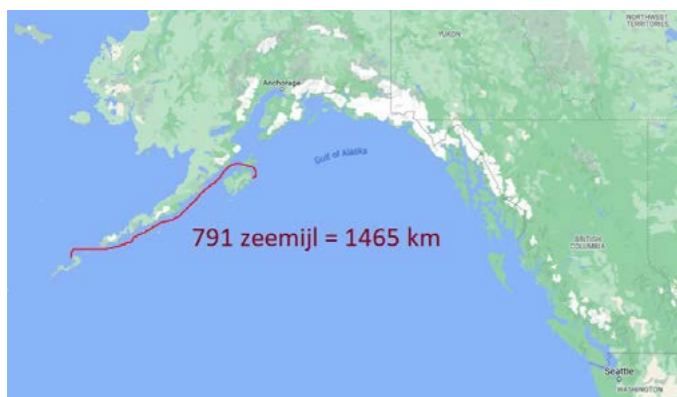
# Zeilen door de ongerepte wildernis van Alaska

*Avontuurlijke zeiltochten over de wereld maken kan in allerlei vormen. Er zijn zeilers die vertrekken om jaren weg te blijven. Zelf heb ik altijd gekozen voor wat langere vakanties om overal op de wereld op te stappen en mee te zeilen op mooie, avontuurlijke tochten van ongeveer drie weken tot twee maanden.*

Tekst en foto's Paul Hanraets



Route 2016



Route 2022



Zwaar weer onderweg naar Dutch Harbour



Dutch Harbour

De reis naar Alaska begon jaren geleden met een zoektocht of en hoe het mogelijk was om per zeilboot de Noordwest-Passage te door-kruisen. Zo ontstond het contact met Erik de Jong die voorstelde om eens naar Alaska te komen waar hij woont. Tijdens de eerste tocht in 2016 zeilden we in drie weken van Kodiak Island langs de kust in oostelijke richting naar het plaatsje Sitka. Dat smaakte naar meer en al snel volgde de afspraak om nog eens terug te komen. Dan zitten er ineens allerlei agenda's in de weg, komt er een coronacrisis tussen-door en ben je zo maar zes jaar verder. In de zomer van 2022 spraken we opnieuw af op Kodiak Island voor een reis de andere kant op naar Dutch Harbour op de Aleoeten. Een derde reis naar Alaska zal er ook nog wel een keer van komen.

Velen denken bij Alaska aan iglo's, ijsberen, sneeuw en kou. Dat is maar een deel van het verhaal. Als grootste staat van Amerika kent het enorme verschillen. Het is een uitermate fascinerend gebied met een indrukwekkende ruige natuur en een rijk dierenleven. Zonder boot of watervliegtuig mis je de mooiste plekken, want die liggen voor een belangrijk deel aan de kustlijn. Er zijn ook plaatsen waar je niet heen wilt. Zo is het eiland Amchitka op de Aleoeten de Amerikaanse equivalent van Mururoa waar zware atoomproeven zijn gehouden. Ik las een keer een reisverslag van een andere zeiler die pas op het eiland zelf ontdekte dat hij in een voormalige atoomtestlocatie terecht was gekomen. Oeps.

### Zeilboot en restaurantboot

We pakken de draad op in 2016 voor de eerste reis van Kodiak naar Sitka. Van de twee reizen biedt deze tocht de meeste afwisseling met onder andere indrukwekkende gletsjers en de iets meer bewoonde wereld. De vliegreis naar Kodiak loopt via Seattle en Anchorage. Op Anchorage kom ik medereiziger Tom tegen, zodat we het laatste stukje samen vliegen. Het is half augustus als we op een druilerige middag aankomen op het kleine vliegveld Kodiak. Erik staat al samen met zijn vrouw Krystina en de taxi op ons te wachten voor het laatste stukje naar de vissershaven.

Niet een, maar twee schepen liggen buiten de haven voor anker die de komende weken ons huis zijn. Erik heeft als scheepsarchitect zijn schip de *Bagheera* zelf ontworpen en gebouwd. Daarnaast ligt *Snow Dragon II*, een aluminium Koopmans 49 van Frances die gedurende de reis dienst zal doen als restaurantboot en drijvende stamkroeg. Aan boord maken we kennis met Richard en later voegt ook Heather zich nog bij de groep. Tot slot hebben we de scheepshond Fukimi die het gezelschap compleet maakt. Zo gaan we met een gezelschap van zeven personen, één hond en twee schepen op pad de wildernis in.

### Wild life

De eerste twee dagen verkennen we enkele baaien aan de westzijde van Kodiak Island. Dit is pure wildernis zonder een spoor van menselijke activiteit. Het weer klaart op en de zon laat zich zien. In de baaien drijven vele families zeeotter in grote aantallen rond als strandgangers op een luchtkussen. Dat blijft een leuk gezicht. We geven ze voldoende ruimte, zodat ze zich niet opgejaagd voelen. Verder zijn er zeearenden, walvissen en natuurlijk ook beren. Bij ieder uitstapje aan land nemen we allemaal een spuitbus met berenspray mee voor het geval dat. Wandelen door natuur met groot wild vraagt nu eenmaal om speciale gedragsregels. Wanneer beren je op tijd horen aankomen, zullen zij zich meestal uit de voeten maken. Meestal, garanties zijn er uiteraard niet. Op een zonovergoten dag steken we de Shelikof Strait over naar Geographic Harbour in Katmai National Park. De rijk met zalm gevulde rivieren trekken veel ander dierenleven aan en bieden een prachtig spektakel. We worden getraakteerd op walvissen, zeearenden en ook een hele groep bruine beren die we dankzij de boot redelijk dichtbij kunnen naderen. De beren zien ons wel, maar volgevreten met zalm negeren ze onze aanwezigheid. Dat levert een paar mooie fotomomenten op. Geographic Harbour is een van de plaatsen die je niet mag missen. Zoals met alle natuurritten is het wel een kwestie van rekening houden met de seizoenen. Augustus is een mooi tijdstip voor beren.



Bagheera

We moeten verder, want de reis heeft nu eenmaal een einddatum en zeilen is ook keuzes maken en overal voldoende tijd inbouwen. Na opnieuw een prachtige passage over de Shelikof Strait met snelheden tot 8 knopen over de grond, varen we naar Afognak Island aan de noordzijde van Kodiak. Het weer slaat om: mist, regen en helaas ook weinig tot geen wind. Ook dat is Alaska. Alle seizoenen kunnen vier keer op een dag voorbij komen. De motor gaat aan. In de mist bezoeken we onder andere enkele gletsjers op de Pye Islands en staan we voor ons volgende beslismoment. De Prince William Sound is te groot om er 'even' langs te gaan en verderop is nog genoeg te zien en te beleven. Die blijft voor een andere keer op de lijst staan.

### Averij

We maken ons klaar voor een driedaagse oversteek van de Golf van Alaska richting Yakutat, een tocht van 325 mijl. Wachtschema's



Geographic Harbour

zijn opgesteld. Met afwisselend regen en zonneshijn hebben we een pittige tocht voor de boeg. Het zal nog iets pittiger worden dan verwacht wanneer de stuurautomaat van de *Bagheera* het in de holst van de nacht begeeft. Dat betekent in het donker met de hand sturen en golven pas zien als ze je gezicht raken. Iedereen die nog een idyllisch idee heeft om lange tochten met de hand te sturen zou er op dat moment voorgoed van zijn genezen. Terwijl er wordt gestuurd, zijn anderen bezig met een noodverband om de stuurautomaat weer aan de praat te krijgen. Er zit een kabelbreuk in een magneetspoeltje. Met een vergrootglas en soldeerbout lukt het uiteindelijk om alles op een fractie van een millimeter weer aan elkaar te priegelen, zodat de stuurautomaat opnieuw tot leven komt. We zijn wel verbaasd dat er zo'n onderdeel in een hoogwaardig product zit.



Hubbard Glacier

### Gletsjerwind

Zonder boot of (water)vliegtuig is Yakutat een onbereikbaar gebied. In de zomer is het een leuk plaatsje met visserij en ook veel sportvissers. Wil je niet gevonden worden, dan is Yakutat zeker de overweging waard. Het is ook de toegangspoort naar de 30 mijl verderop gelegen imposante Hubbard Glacier, een ijsrivier van 120 kilometer lengte die er 400 jaar over doet om van begin tot eind te komen. Dat is onze volgende bestemming waar we kort voor middernacht aankomen.

Varen tussen het ijs in het donker en geholpen door zoeklichten waar een voetbalstadion jaloers op zou zijn, is een avontuur op zich. Gelukkig kunnen *Bagheera* en *Snow Dragon* tegen een stootje. Zoals wel vaker liggen we op onze bestemming aan elkaar vast achter één anker van 85 kilogram dat zich prima in de grond heeft ingegraven. Soms worden we wakker van ijs dat tegen de romp bonkt. Binnen creëert dat altijd meer lawaai dan buiten.

De volgende dag is het fantastisch weer, is er voldoende tijd om de omgeving te verkennen en op gepaste afstand langs de imposante gletsjer te zeilen. De gletsjer kraakt en verliest regelmatig forse ijsblokken. Geen plek om onder te staan. Gletsjerwind is altijd iets bijzonders en kan een mooie zeilwind opleveren.

### Ongerept

Lituya Bay staat op het programma. Deze plek heeft de twijfelachtige eer bekend te staan vanwege de mega tsunami uit 1958. Een aardbeving met een kracht van 7,8 op de schaal van Richter, veroorzaakte een vloedgolf van 518 meter hoogte. Volgens Wikipedia de hoogste ooit. Ooggetuigen vergeleken de gebeurtenis met een atoombomexplosie. Het water overspoelde grote stukken van de baai en miljoenen bomen werden ontworteld en weggevaagd. Het is nog steeds goed te zien tot waar die vloedgolf is gekomen.

De uitermate smalle aanloop tussen de branding en rotsen aan weerszijden is alleen mogelijk dankzij de aanwezige navigatiemarkering en alleen uitvoerbaar bij kalm weer. Eenmaal in de baai is er alle ruimte om de omgeving te verkennen.

Nog steeds is het mooi weer. De wind trekt aan tot meer dan 30 knopen en er kan er in ieder geval weer gezeild worden. We trekken verder naar Elfin Cove bij de ingang naar Glacier Bay. Dit is een boardwalk town. Er zijn geen straten, maar alleen op palen geplaatste loopplanken voor huizen en bergwand. Naast de zes vaste bewoners is het vooral een kleinschalig toeristenplaatsje. Een bijzondere belevenis om daar rond te lopen.

Vanuit Elfin Cove gaan we via de Lisianki inlet en fjord terug naar open zee. Op deze route zien we veel walvissen en krijgt Tom opnieuw de kans om zijn vishengel uit te gooien. Dat levert een heerlijk avondmaal op. Van daaruit is het nog een klein stukje naar de Goddard hot springs en ons eindpunt Sitka. Hot springs worden gevormd door water dat vulkanisch is verwarmd. Op enkele plaatsen heeft men er vrij toegankelijke houten huisjes omheen gebouwd die doen denken aan een sauna, maar dan met een warmwaterbad.

Op de laatste zeildag splitsen we de groep. Tom wil met de *Bagheera* gaan vissen, terwijl ik met de *Snow Dragon* richting Saint Lazaria Island meezeil, een vogelreservaat dat vanaf zee een spectaculaire aanblik heeft. Hier komen we ook Zweedse vrienden van Frances, Krystina en Erik tegen die met hun zeiljacht al vele jaren de wereld over zeilen. Die avond komen ook Heather en andere lokale vrienden langs voor een uitgebreid diner waarmee we een geweldige vakantie afsluiten.

### Zomer van 2022

En dan fast forward naar de zomer van 2022. Het is nauwelijks te bevatten dat we al weer zes jaar verder zijn. De contacten zijn gebleven, veel plannen zijn in de afgelopen jaren besproken en nu gaan we de Pacific op naar Dutch Harbour dat we in Nederland vooral kennen van de National Geographic serie 'Deadliest Catch'. Deze keer heb ik uit Nederland zeilmaat Andries meegenomen. Met Erik, Krystina, Frances en natuurlijk de scheepshond Fukimi vertrekken we vanaf Kodiak met de *Bagheera* en *Snow Dragon* voor een tocht door onbewoond gebied en actieve vulkanen naar zo'n beetje het einde van de bewoonde wereld waar de Pacific



Hot Spring

overgaat in de Beringzee. Een gebied dat ook bekend staat als de kraamkamer van de wind met meestal te veel wind of te weinig wind. Ons avontuur begint met een hartelijke begroeting en blij weerzien van goede vrienden op de verjaardag van Amerika, 4 juli. Voor Andries is het een eerste kennismaking met de groep. Met mooi weer nemen we twee dagen de tijd om delen van Kodiak te bekijken. Dan zetten we koers naar de andere kant van de Shelikof Strait om in Geographic Harbour beren te spotten. Er staat weinig wind. Met de genua uitgeboomd halen we voor de wind toch een snelheid van 6 knopen. Het weer slaat om naar grauw en grijs. Natgerend ankeren we om een uur of zeven 's avonds in Geographic Harbour, waarna een pasta maaltijd aan boord van *Snow Dragon* op tafel staat. De volgende dag begint met een gordijn van motregen. Na ontbijt en koffie aan boord van *Snow Dragon* gaan we rond het middaguur met alleen de *Bagheera* de baai in om beren te zoeken. Er loopt er eentje langs de waterlijn. Verder zien we geen beren en keren we terug naar de plek waar ook *Snow Dragon* ligt. Tegen het begin van de avond klaart het op en gaan we met de bijboot naar een strandje. In de verte loopt een beer



Beren bij Geographic Harbor



die we op gepaste afstand met de boot volgen. Zodra de kust veilig is gaan we aan land voor een wandeling.

### In dagtochten langs de kust

De volgende dag stellen we vertrek uit naar de middag door een te veel aan wind. Terwijl we wachten, zwemt een beer voorbij naar de overkant van de baai om zich tegoed te doen aan mosselen en schelpdieren. Je bent er toch weer even stil van wanneer dat allemaal voor je neus gebeurt. Het plan is om in dagtochten de kustlijn te volgen en steeds in de middag of avond te ankeren en aan land een wandeling te maken. Het is pure wildernis en dat betekent ook dichte begroeiing zonder wandelpaden. Soms komen we niet verder dan een strandje dat als het ware is omheind door dichte struiken, zompige grond of steile bergwanden. Land blijft ook vooral berengebied. Het is niet onmogelijk dat er uit de dichte struiken ineens een beer opduikt. En inderdaad gebeurt het

een keer dat een beer dichterbij opduikt dan handig is. Gelukkig laat de beer zich verjagen. Never a dull moment in Alaska.

Weer en wind bepalen elke dag het plan. Dit deel op het schiereiland van Alaska is een lange strook bebost gebied met weinig afwisseling. Veel ankerplaatsen hebben de eerste dagen daarom een vergelijkbare omgeving.

### Storm

Als we Kodiak steeds verder achter ons laten verandert het landschap langzaam. Bomen maken plaats voor lagere begroeiing en ook het dierenleven verandert. Het weer slaat om. Storm is in aantocht. We zoeken een beschutte ankerbaai op en weldra gieren windvlagen tot bijna 40 knopen over het dek. Het laat zich raden hoe het er dan buitengaats uitziet. In de nacht worden we wakker door het natuurgeweld dat binnen in de boot meer lawaai produceert dan wanneer je buiten bent. De volgende dag schijnt de zon weer alsof er niets aan de hand was. Vier seizoenen op een dag dus.



Bij een volgende stop hebben we opnieuw een wilde nacht. Valwinden van bergketens tot boven de 50 knopen uit verschillende richtingen schudden beide boten flink heen en weer. De Bruce ankers van 85 kilogram hebben zich goed in de kleibodem geploegd en geven geen krimp.

### Buurtsuper

Na twaalf dagen varen bereiken we weer bewoonde wereld met het vissersplaatsje Sand Point. Dat ligt vol met krabfuiken en ander visgerei. In de buurtsuper hoeven we ons niet meer voor te stellen. In een mum van tijd is het verhaal rond gegaan dat er twee zeilboten in deze uithoek van de wereld zijn aangekomen. Het is een sympathieke begroeting. Vanuit Sand Point zetten we eerst koers naar de er tegenover liggende Shumigan Islands en vervolgens weer terug richting Sand Point voor het 'petrified forest'. Alaska is een vulkanisch gebied. Bomen die in lavastromen terecht zijn gekomen zijn als het ware versteend. Die boomstructuur is goed terug te zien in veel zwarte stenen op het strand. Verder levert de strandwandeling een bijzondere ontmoeting op met een adelaarsnest op een navigatiebaken waar een koppel de wacht houdt. Op gepaste afstand staan we te kijken.

### Onherbergzaam

De vulkaan Pavlov begroet ons met rookpluimen en gerommel wanneer we verder varen. Voor een naderende storm zoeken we in de buurt een goede plek om verwaaid te liggen. De positie wordt zo gekozen dat de wind geen vulkanische asregen in de zeilen deponeert. In de nacht is er op veilige afstand een prachtige voorstelling van rook en vuur. Een dag later is de storm voorbij en vervolgen we onze weg naar King Cove. Pavlov kondigt met rooksignalen onze komst al aan. Net als alle andere dorpjes is ook King Cove helemaal gericht op visserij. Het maakt een armoedige



Gezelschap

indruk. Het eerste plan was dat dit het vertrekpunt zou zijn naar False Pass om in de Beringzee uit te komen. Het is een gebied met een rijk dierenleven dat zeker de moeite waard is. Maar Alaska zou Alaska niet zijn als het weer opnieuw tegen zit. Deze keer zit het meer dan een beetje tegen met een windverwachting van 11 Beaufort. Zelfs de vissersvloot vlucht naar binnen voor de naderende storm. Wij passen ons plan aan en blijven aan de Pacificzijde van de eilandengroep om koers te zetten naar een geschikte vluchthaven op Akutan Island, ongeveer anderhalve dag zeilen. Aangekomen bij de eerste beoogde ankerplek krijgt *Snow Dragon* met meer dan 40 knopen wind te maken, dus kiezen we optie twee. Deze vluchthaven staat plaatselijk bekend als 'the toilet bowl' en ligt aan het einde van een baai vlakbij een van de grootste visverwerkende fabrieken. Vissersboten leveren hier hun vangst af. Na ons volgen de vissersboten die allemaal schuilen voor de naderende storm. Niet veel later trekt de lucht zwart dicht en giert de wind over dek. Eindpunt van de reis is Dutch Harbour op het volgende eiland. We ankeren in een baai tegenover de plaats Dutch Harbour na tips dat daar een grote groep walvissen is gezien. De volgende ochtend leggen we het laatste stukje af naar de haven. Halverwege de oversteek gaan de motor en dieptemeter uit en laten we ons meedrijven met een groep walvissen die aan het foerageren is. De walvissen kunnen zelf bepalen hoe dicht bij onze boot ze willen komen. Dat levert schitterende plaatjes op. Die avond sluiten we in Dutch Harbour deze reis in stijl af met echte King Crab op het bord. 🦀

# ELEKTRISCHE BOOTAANDRIJVING

10 JAAR INNOVATIE

Boot  
Düsseldorf  
Halle 10  
(E42)



# Ik ben nu een topzeilster met een kind



Tekst Anke Haadsma

*Om 8 uur op een dinsdagavond spreek ik Marit Bouwmeester, dan ligt de kleine net in bed. Marit is net terug uit Hyeres, waar ze een dag eerder het Europees Kampioenschap ILCA6 met een bronzen medaille afsloot. Die ochtend is ze in alle vroegte haar reis naar huis gestart, vertelt ze. "Ik merk nu wel dat ik moe ben ja, maar hierna heb ik niets meer, dus kan ik ook lekker uitrusten."*

Ik voel me bijna bezwaard, dus vraag ik maar direct naar haar bronzen medaille. "Ik ben heel happy met die derde plek, al wil je natuurlijk altijd winnen. Maar ik moet ook realistisch zijn, mijn bevalling was heel pittig en ik moest echt goed herstellen. Mijn buikspieren hebben veel te verduren gekregen en die heb je wel nodig in de zeilsport."

## Dubbele topsport

Die bevalling was nog geen zes maanden geleden. Snel nadat Marit moeder van kleine Jessie was geworden, begon ze alweer met trainen in de sportschool en aan boord. Vijf maanden na de bevalling vertrok ze naar Houston, Texas, voor het Wereldkampioenschap ILCA6. Hier begon ze sterk, maar fysiek



Organisatie EK

Marit op het EK Hyeres



Richard Langdon - Ocean Images

Marit met broer Roelof

je concessies moet doen, je moet er veel voor opgeven. Dat heb ik eerder nooit zo gevoeld, het is namelijk ook wel echt een leefstijl.”

### Zo snel fit is een topprestatie op zich

Zelf ben ik geen moeder, maar ik hoor van moeders om mij heen wel wat een prestatie het is dat Marit nu alweer twee zeiltoernooien heeft gevaren en zelfs een bronzen medaille heeft behaald. Veel van die moeders geven aan pas na een jaar weer in staat te zijn geweest iets wat lijkt op een sportieve prestatie te leveren. Ik ben dus wel heel benieuwd hoe Marit zo snel weer fit is geworden.

“Ik ben 12 mei bevallen van kleine Jes. Daarna wilde ik heel graag weer de boot in, de campagne naar Parijs 2024 is namelijk heel kort. Mijn fysieke trainer heeft er hard aan gewerkt om te zorgen dat ik zo snel weer kon beginnen. Sowieso ben ik super dankbaar voor het hele team om mij heen. Niemand was gewend om een zwangere vrouw te trainen en vervolgens na de bevalling weer de topsport in te krijgen. We hebben er ook veel mensen bijgehaald om hierbij te helpen. Dat had echt niet gekund zonder de steun van het Watersportverbond en van mijn broer (Roelof Bouwmeester) en Jaap Zielhuis.

bleek het toch iets te zwaar en eindigde ze op een negende plek. “Ik was nog niet in staat om zes dagen op een rij te varen. Maar het gaat nu steeds beter.”

Moeder en topsporter, twee banen waar Marit zich 100% voor geeft. “Ik moet er nog mijn weg in zoeken. Er zijn niet veel andere topsporters die dit ook zo hebben gedaan. Gelukkig heb ik veel steun van familie en schoonfamilie, daar ben ik heel dankbaar voor. Het is nu alleen echt nog een balans zoeken. Ik ben ook super dankbaar dat ik beide mag combineren, topsport en moeder zijn. Maar, ik vind het nu voor het eerst wel echt uitdagend. Kijk, topsport betekent dat

Met het afgelopen WK en EK wilden we kijken waar ik nu sta en waar we aan moeten werken. Op het WK merkten we dat ik nog niet in staat was om 6 dagen op rij in de boot te zitten, die belasting was te zwaar. Op het EK ging dit alweer veel beter, hoewel dit toernooi ook wel pittig was. Er werden wedstrijden halverwege afgebroken, die moest je dan de volgende dag weer inhalen waardoor er in plaats van twee, drie wedstrijden op het programma stonden. Dat betekende dat we heel lang in de boot zaten. Ik had het uithoudingsvermogen nog niet om dit vol te houden.

Daarom zag ik het EK ook meer als training. Hoe graag ik ook alles eruit wilde halen, ik moest me wel blijven realiseren dat ik nog niet topfit ben. Het was ook pas mijn derde evenement in twee jaar tijd. De Olympische Spelen van Tokio was mijn eerste toernooi na een blessure. Direct daarna heb ik er een jaar niet gevaren vanwege mijn zwangerschap. Ik weet ook, het is een proces, dat gaat stap voor stap. Ik was ook heel blij toen ik weer mocht beginnen na de bevalling. Hoewel het wel echt voelde als helemaal opnieuw beginnen. De eerste keren in de boot mocht ik niet overstag gaan of boeien ronden vanwege mijn buikspieren. Ik zat dus echt rechtop in de boot!”

### Samen met Jaap en Team Turbo richting Parijs 2024

Op de Spelen in Tokio stond broer Roelof nog naast Marit als coach. Tijdens de eerste twee evenementen na haar zwangerschap hebben we hem niet gezien. “Hij heeft ook net een kleine gekregen. Richting Parijs gaan onze wegen hierdoor een beetje scheiden, hoewel hij nog steeds een belangrijke rol speelt voor mij. Maar ik ga met Jaap Zielhuis als coach richting Marseille. Dat wordt ook direct mijn laatste toernooi.”

Dat de kans erin zit dat een van de andere Nederlandse meiden zich kwalificeert voor de Spelen, in plaats van Marit, daar denkt ze niet over na. “Ik ga onwijs mijn best doen om op

Team Turbo. Van links naar rechts... Daphne van der Vaart, Marit Bouwmeester, Maxime Jonker en Mirthe Akkerman



Sander van der Borch

Marit tijdens Allianz Regatta 2021, in aanloop naar Tokio

de Spelen te komen, meer kan ik niet doen. Als blijkt dat iemand anders beter is, dan moet die natuurlijk gaan. Maar ik heb wel het idee dat ik daar nog een keer goud kan winnen.” Hier heeft ze wel de hulp van die andere Nederlandse meiden bij nodig. Ze noemen zichzelf Team Turbo, Maxime Jonker, Mirthe Akkerman en Marissa IJben maken samen met Marit deel uit van dit team. Dat ze met deze meiden samen intensief traint, is opvallend. Eerder had Marit eigenlijk geen vrienden in haar zeilklasse, simpelweg omdat ze op het water heel hard is tegen haar concurrenten. “Dat vind ik nog steeds heel belangrijk en dat bespreken we ook wel met elkaar. Op het water moet je heel hard tegen elkaar zijn, dat zijn andere landen straks namelijk ook. Je wilt het ook niet persoonlijk maken, op het water moet het hard tegen hard, maar op de kant ben je weer gewoon vrienden.



Jon West



HIGH QUALITY SAILING BOATS

POINTERYACHTS.COM



Richard Langdon

Toen we richting Tokio team Turbo hebben opgericht, merkten we dat het heel goed werkte. Onze krachten zijn heel complementair aan elkaar, hierdoor kunnen we elkaar naar een heel hoog niveau brengen. Vanaf komende winter gaan we weer samen trainen. Ik denk dat dit ook heel belangrijk is voor het Nederlandse zeilen, want in 2028 en 2032 wil je ook een goede Nederlandse zeilster op de Spelen hebben. Door samen te trainen versterken we elkaar, dat zagen we al in de campagne richting Tokio. Ik maakte hen beter, en zij mij."

**Einde topsportcarrière in zicht**

Het is nog anderhalf jaar tot de Spelen in Parijs, waar de zeilers op het water van Marseille gaan varen. Marit is vastberaden hier haar laatste toernooi van te maken, daarna stopt ze. Wat dan?

"Ik vind het belangrijk om mezelf straks te blijven inzetten voor de zeilsport. Het is mijn droom om meer kinderen te kunnen laten genieten op het water. Ik zie dat het nu best een elitesport is, je moet toch een zeilpak én een boot hebben. Daarbij zie je dat de sport ook

steeds meer high end wordt met de America's Cup en de SailGP. Mensen gaan voor zichzelf zorgen, maar wie gaat er dan zorgen dat we meer mensen kunnen laten zeilen?

Hoe mooi zou het zijn dat je met je zwemkleding naar een club kan komen en dat daar kleding en een boot klaarliggen. Ik wil de zeilsport toegankelijker maken, dat verdient deze sport. Daar ben ik al wel langer mee bezig, mijn broer heeft dit eerder ook gedaan door middel van trainingsvideo's bijvoorbeeld. Nu het einde van mijn carrière dichterbij komt, wordt het voor mij ook steeds actueler hierover na te denken. Hoe dit er precies uit komt te zien, daar ben ik nog mee bezig. Maar ik weet wel dat ik mijn broer en ook Jaap hierbij wil betrekken, zij zijn toch wel de belangrijkste personen in mijn zeilcarrière geweest."

Nog een keer goud op de Spelen en een toekomst waarin meer kinderen genieten van de zeilsport, een mooi streven voor mama Marit. "De zeilsport heeft mij zoveel gebracht, ik wil nu iets terug gaan doen. Ik ga alles geven om mijn ideaalbeeld uit te laten komen." 🌊

# COL OFON



Op de cover een foto gemaakt door Paul Hanraets tijdens een van zijn zeilreizen langs de kust van Alaska.

#### **Uitgave**

Winterspecial 2023, nummer 4, december 2022

#### **Deze special is gemaakt door**

Jeanne Bommeljé  
Anke Haadsma  
Paul Hanraets  
Jan Niemeijer  
Klaas Smit  
Femke van Straten  
Riemer Witteveen

#### **Eindredactie**

Klaas Smit

#### **Vormgeving**

Debby van Hees

#### **Sales & Marketing**

Paul Pekelharing  
Herco Tibboel

#### **Met dank aan**

Dream Yacht Charter, Drinkwaard, Dufour & Cervetti, Finsulate, Jacht-havengroep, Jachtwerf Heeg, KM Yachtbuilders, North Sails, Nova Yachting, Sail Den Helder, Seldén, Smartmarine, Stazo, Sunny Sailing, De Zeezeilers van Marken

Heb jij ook mooie verhalen te vertellen? We horen graag van je! Voor meer informatie kijk je op: [Zeilwereld.nl/jouw-verhaal](https://zeilwereld.nl/jouw-verhaal)

© 2022 Zeilwereld.nl

Alle rechten voorbehouden. Wil je wat gebruiken uit deze special, vraag ons dan vooraf om toestemming via [redactie@zeilwereld.nl](mailto:redactie@zeilwereld.nl).

Bij voorbaat onze dank.



# Waardeer jij Zeilwereld?

Zeilwereld is en blijft gratis. Met advertenties dekken we technische kosten, maar niet het werk van ons team en vaste schrijvers.

Met jouw hulp kan dat wel!



Scan de QR-code en doneer via iDeal een bedrag naar keuze.

## Dankjewel!

# Destination: Boot Düsseldorf.



KM Yachtbuilders is gespecialiseerd in het bouwen en afwerken van aluminium custom built zeil- en motorjachten. Naast het bouwen van nieuwe jachten is KM Yachtbuilders gespecialiseerd in het nieuw leven inblazen van jachten door middel van refits, reparatie, onderhoud en de afwerking van schepen tot 100 voet. Omdat wij alle expertise in huis hebben, van casco tot timmerwerk, kunt u rekenen op een soepel en efficiënt proces. Laat ons u meer vertellen over onze reis tijdens Boot Düsseldorf.

21 januari tot 29 januari 2023 | Hal 7a, D02