

ZEILWERELD

NAZOMERSPECIAL 2023



24 Uurs Zeilrace
Mijlen en muggen

Update
Olympische Spelen
Parijs 2024

**Door de
Duitse Bocht**

- **HISWA te Water 2023**
30 augustus t/m 3 september
- **De toekomst van
The Ocean Race**
- **Polyester in de winter**
Erin of eruit, that's the question
- **Navigeren zonder
apparatuur**
- **Nieuwe klassieke lijnen**
- **Driehoek Noordzee 2023**

Inhoud



5 Voorwoord

16 HISWA te Water 2023

Vergaap je aan nieuwe boten en bootspullen tijdens deze natte HISWA van 30 augustus en 3 september in Bataviahaven te Lelystad.

20 Boten

24 Producten

30 De toekomst van The Ocean Race

De schepen van The Ocean Race zijn de wereld sneller dan ooit rondgevaren. De IMOCA's zorgden voor spectaculaire beelden met hun hoge snelheden. Daarnaast was er ook volop drama op en naast het water. We kijken terug en vooruit.

36 Polyester in de winter – Erin of eruit, that's the question

In oktober eruit, in april er weer in. Een lekker seizoen zeilen en dan wacht weer de winterstalling met bijbehorende klussen. Jaar in jaar uit. Maar moet de boot wel echt elk jaar het water uit?

46 Navigeren zonder apparatuur

We hebben het over sextanten, plotters, passers en linialen met touwtjes. Navigeren zonder digitale apparatuur dus. Kunnen we dit nog wel?

64 Nieuwe klassieke lijnen

Als we dan toch een zeilboot gaan maken, dan maar meteen een hele mooie, bedacht Steven Boersma. Hij volgde zijn passie en begon te schetsen. Inmiddels heeft Leonardo Yachts al zeventig Eagles verkocht.

70 Driehoek Noordzee 2023

Tijdens de Driehoek Noordzee Challenge zeil je 1100 mijlen in twee 2 weken tijd. De tocht gaat van Den Helder via Kirkwall (Orkneys) en Farsund (Noordwegen) terug naar Den Helder. Meedoen en volbrengen is belangrijker dan winnen.

76 Colofon

8

24 Uurs Zeilrace Mijlen en muggen



Update Olympische Spelen Parijs 2024



Door de Duitse Bocht

25

KM
YACHTBUILDERS
1998-2023

Exploring new waters since 1998.

KM Yachtbuilders heeft meer dan 25 jaar ervaring in de bouw en afwerking 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 refits, reparaties, onderhoud en het afwerken van schepen tot 100 voet. Omdat we alle expertise in huis hebben, van casco tot timmerwerk, kunt u rekenen op een soepel en efficiënt proces.

Wij zijn aanwezig bij Hiswa te Water met de volgende schepen:

- Bestevaer 36 S/Y 'BVIII' (genomineerd voor Boot van het Jaar 2023)
- Bestevaer 62 S/Y 'Luskentyre' (grootste zeiljacht van de show)
- Bestevaer 53 M/Y 'Bryndis'

30 augustus tot en met 3 september 2023 | C38

kmyachtbuilders.com



Voorwoord

Plan A, B, C of D

Als zeiler heb je een behoorlijke portie aanpassingsvermogen nodig. Dingen gaan namelijk vaak niet zoals je gepland hebt. Bijvoorbeeld, wanneer het weer op jouw geplande vertrekmoment toch anders is dan je had verwacht. Dit kan zo je hele planning in de war gooien.

Het is iets dat ik de kinderen op de zeilschool waar ik lesgeef ook probeer te leren. Ze willen altijd weten wat we de volgende dag gaan doen. Ik vertel dan het plan voor de volgende dag, maar geef ook altijd de voetnoot dat het

afhankelijk is van de omstandigheden. Wat voor weer het is, hoe hard het waait en wie er allemaal zijn.

De zeilschool bevindt zich overigens in Libanon, een land waarvan de inwoners een groot aanpassingsvermogen hebben leren ontwikkelen. De kinderen die ik lesgeef komen veelal uit de welgestelde families, zij zijn het gewend om hun zin te krijgen. Toch zie ik dat ook zij zich steeds beter kunnen aanpassen aan de omstandigheden.

DE START VAN JOUW AVONTUUR



BESTO
LIFESAVER SINCE 1920



Ervaar ultieme vrijheid op het water met de **BESTO COMFORT FIT PRO**. Een high-end reddingsvest waarin optimaal draagcomfort en veiligheid samenkomen. Zo ben je altijd goed voorbereid en kun je ongestoord het avontuur tegemoet.

Zo test ik ze wel eens, dan geef ik aan waar de wind vandaan zou komen volgens de weerapp voordat we het water opgaan. Als deze dan in werkelijkheid uit een andere richting komt, moeten ze hier op het water direct mee leren omgaan. Krijg ik vervolgens natuurlijk de schuld, omdat ik ze verkeerd heb voorgelicht. Het is altijd een leuke discussie, maar het allerleukste is nog als ze de volgende dag zelf gaan kijken waar de wind daadwerkelijk vandaan komt en hier direct op reageren.

Zo leren ze ook direct dat ze niet alleen uit moeten gaan van digitale hulpmiddelen. Een onderwerp waar we in deze Nazomerspecial verder op ingaan. Want ook als je wel volgens planning vertrekt, kan er vervolgens onderweg van alles gebeuren. Je kunt bijvoorbeeld in een storm terecht komen, waardoor de elektriciteit uitvalt. Dan is het wel handig wanneer je nog op de ouderwetse manier op een papieren kaart kunt navigeren! Ik sprak hierover met navigator Jolbert van Dijk.

Goed, plannen dus. Het is belangrijk als zeiler om zo voorbereid mogelijk te zijn. Of je nu een dagje gaat zeilen, een oceaanoversteek gaat maken of een wedstrijd gaat zeilen. Er moet gepland worden, maar ook moet er altijd rekening gehouden worden met een plan B, want bijna nooit gaat iets volgens plan.

Ook binnen het team van Zeilwereld hebben we hier regelmatig mee te maken. Met een teamlid dat momenteel de wereld over zeilt en dus regelmatig met flinke tijdsverschillen inbelt voor een vergadering. Ikzelf die iedere zomer naar Libanon vertrekt waar ik moeilijker bereikbaar ben. En allemaal hebben we ook andere werkzaamheden naast Zeilwereld. Hierdoor moeten we nog wel eens schuiven in onze planning. Zo stond deze special eigenlijk wat eerder gepland. Door allerlei omstandighe-

den waren we genoodzaakt de publicatiedatum uit te stellen. Gelukkig worden Zeilwereld en de specials allemaal gemaakt door zeilers en die weten wat overschakelen is van plan A, naar plan B, C of D. Iets later dan gepland dus, maar daardoor wel met een mooie serie artikelen over onze mooie zeilsport! 🌊

Anke



24 Uurs Zeilrace

Mijlen en muggen

Voor de twintigste keer deden we mee aan de 24 Uurs Zeilrace met de boot van mijn vriend Theo Hin. Een makkie zou je denken, maar iedere race is anders en iedere race kent zijn eigen verrassingen. Welke dat zijn, dat ontdekken we onderweg, telkens opnieuw.

Tekst en beeld: Klaas Smit

Een eerdere editie startten we vol goede moed in Hoorn. Een half uur na de start lag zijn Hanse 400 *Geisha* al twee maal plat. Verraderlijke snel opkomende harde windvlagen grepen de boot en drukten de mast richting IJsselmeer. De drie onweersbuien om ons heen voegden zich samen tot een grote en om half elf 's avonds lag de boot weer in de box: onverantwoord om met drie personen door te zeilen in een onvoorspelbare nacht.



Weinig wind bij de start



Mijke Smit geconcentreerd aan het roer

Voor de winst

Dit keer waren we met zijn zessen: Theo Hin, Paul Nieuwenhuis, Peter Dekker, André Hin, Klaas Smit en mijn dochter Mijke Smit. Volgende bemanning om veilig een nacht en dag door te zeilen. Finishen was het doel en wel na het afleggen van zo veel mogelijk mijlen. Geisha ligt sinds 2019 in Enkhuizen en dat werd ook de starthaven. We waren niet de enige boot. Tientallen hadden zich verzameld tussen de havenhoofden van Enkhuizen en in het gekrioel van langzaam varende deelnemers kozen we onze startpositie. Om zeven uur drevan we over de lijn, zonder plan want wind was er nog niet.

De voorspelde oostelijke wind kwam langzaam opzetten. Binnen een half uur liepen we met vijf knopen richting het noorden. Bij de kaartentafel broedden Theo, Paul en Peter op de meest gunstige route. Als de wind zo zou blijven en misschien nog iets zou toenemen, dan was het Wad haalbaar. Rakken varen op het IJsselmeer deden we elk jaar al, dus de zee lonkte.

Raggen op het Wad

Om middernacht lagen we in de sluis van Kornwerderzand. Er liep nog wat stroom mee op de Boontjes richting Harlingen. Even was er twijfel: naar Harlingen of toch direct via Texel naar de uiterton? Volgens onze berekening hadden we tijd om de Boontjes op en neer te zeilen en samen met de meelopende stroom gaf dat de doorslag. Hoog aan de wind voeren we de Boontjes op. We moesten af en toe een klapje maken om in de geul te kunnen blijven, maar dat was ingecaluleerd. De Boontje buigen af richting noorden en de koers zou daarom steeds gunstiger zijn.

Precies op de kentering kwamen we aan bij Harlingen. Ideaal en zo zeilden we met stroom mee terug naar Kornwerderzand. De gennaker ging erop en de snelheid liep op naar 8 knopen. Midden in de nacht tikten we regelmatig 9 knopen snelheid aan richting de uiterton in het Schulpengat. Fantastisch, wat een zeilnacht! Om 9 uur 's ochtends zeilden we om de SG heen. Wat nu? Naar Den Oever of terug naar Kornwerderzand. De stroom liep weer mee



Van Texel naar Kornwerderzand zaterdagochtend. Mijke Smit en Peter Dekker



Raggen op het Wad

7 TIPS

voor een geslaagde 24 Uurs

Ondanks dat we niet elke editie afsluiten met een reglementaire finish, hebben we na meer dan twintig jaar toch enige ervaring opgedaan.

1 Veiligheid

Wat er ook gebeurt, veiligheid staat altijd voorop. Volg daarom altijd de regels van de organisatie. Reddingsvesten (doe ze aan!), lifelines, radio, marifoon, vuurpijlen en een goed driekleurentoplicht zijn essentieel. Ga je de zee op, dan is ook een reddingsvlot noodzakelijk. Zorg dat je schip op orde is en controleer een aantal weken voor de wedstrijd of alles nog voldoet. Zo heb de mogelijkheid nog een versleten val te wisselen of een slecht lopend blok te vervangen. Om je veiligheid te vergroten kun je een PLB (Personal Locator Beacon) bij je te dragen. Weet je 's nachts even niet meer of je de andere boot evenwijdig gaat passeren of dat jullie koersen elkaar kruisen. De veilige stelregel is groen op groen, rood op rood. Als dat het geval is, raak je bij voldoende afstand de ander niet. En, tot slot: Opgeven is een optie.

2 Licht

Zorg ervoor dat je een goede, felle en ver schijnende zaklantaarn meeneemt. Wanneer het nodig is kun je hiermee 's nachts in je zeil schijnen om je zichtbaarder te maken voor mededeelnemers. Niet alle boeien op het Markermeer en IJsselmeer zijn verlicht en houd er rekening mee dat boeien 's nachts sneller dichtbij zijn dan je denkt. Heb een aantal hoofdlampen aan boord. Je kunt jezelf bijschijnen in het donker, terwijl je dan toch beide handen vrij hebt. Erg handig bij onder meer het wisselen van zeilen en reven.

3 Route

Bepaal voor inschrijving of je meedoet aan de wedstrijd of de tocht, na inschrijving kun je je keus niet meer veranderen. Zoek rakken waarop jouw boot het snelste vaart. Wanneer dat ruimewindse rakken zijn en het is zuidwesten wind, start dan op het Markermeer. Je hebt dan veel meer rakken tot je beschikking. Het Markermeer kan vergeven zijn van fontijnkruid. Check vooraf of je er vrij kunt varen. Houd voldoende rakken over aan het eind en begin halverwege al na te denken over de finish. Houd het weer continu in de gaten en niet alleen digitaal. Kijk om je heen, want het weer is buiten. Tijdens een aantal edities kwam het voor dat de wind binnen vijf minuten veranderde van kracht 3 in kracht 10. Zorg er dan voor dat je snel je zeilen strijkt of inrolt. Na de finish is het een drukte van belang bij Medemblik. Iedereen is moe, maar blijf geduldig. Wacht bij harde oostenwind met het binnenlopen van Medemblik. Draai nog een rondje of ga even in de buurt voor anker liggen tot er minder schepen tegelijk naar binnen willen.



Toen waaide het nog lekker



Windstil en warm tijd om af te koelen



Moedeloos van de vliegjes



Diehards op weg naar de finish. Zij hebben hun rakken wel goed gepland



Windkracht nul zaterdagmiddag



Paul Nieuwenhuis en Theo Hin. Het zeil is ontdaan van vliegjes. Fikse klus in de hitte



Zullen ze het halen



Muggen of vliegjes zitten overal



Op de motor naar Medemblik. Andre Hin is ingepakt tegen de muggen



In konvooi naar de finish in Medemblik



Ga op tijd naar de finish



2018, de editie waarin drie onweersbuien uitgroeiden tot één grote

naar Kornwerderzand en we zouden om ongeveer half twee 's middags in de sluis kunnen liggen. Vanaf daar was het nog ruim 20 mijlen naar de finish en met een windje 3 Beaufort moest dat lukken. Op naar Kornwerderzand ook al realiseerden we ons dat het een overmoedig en te ambitieus plan zou kunnen gaan worden. De dood of de gladiolen!

Bizar fenomeen

Onze inschatting klopte, om twee uur dreven we het IJsselmeer op met inmiddels 115 mijlen op de klok. Dreven, want de wind was in staking gegaan. Er stond slechts een halve knoop en die nam nog af ook. Daar dreven we dan tussen Makkum en Workum met voortgang nul. Op enig moment zagen we rimpelingen in het water bij de ondiepe Friese kust. Daar schoten de boten vooruit, maar bij ons was het windstil met vlak water. We zochten de wind op en bereikten de vlagjes. Gelukkig, we zeilden weer en onze hoop om de finish dit jaar te halen nam toe. Helaas, na een kwartier hield de wind er weer mee op.



Deze onweersbuien drukten de boot tweemaal plat

Muggen

IJsselmeervliegjes kregen we ervoor in de plaats. Duizenden. Een aantal van ons kroop in de kajuit, de enige plek waar je je kon verstoppen voor de irritante beestjes. Tegen vijf uur kwam de vraag die we al een tijdje verwachtten: wat doen we? Gaan we motoren en geven we op of hopen we nog op wind? De af te leggen afstand was nog 15 mijl en dat zouden we met dit gebrek aan wind nooit meer halen. De muggen gaven de doorslag: motor aan en zo snel mogelijk naar Medemblik. Weer niet gefinisht, we kregen opnieuw DNF achter onze naam.

Tien jaar geleden zou niet finishen voelen als een blamage. Nu vinden we een heerlijke zeiltocht belangrijker dan het halen van de eindstreep. En wat hebben we lekker gezeild! Geweldig! Volgende keer doen we een poging deze twee te combineren: mooie zeiltocht en op tijd over de lijn varen. 🌊



4 Bemanning

Voldoende rust, goede en droge kleding, heldere afspraken en verwachtingen, en goed eten zijn belangrijk. Laat een aantal bemanningsleden al gaan slapen ook als ze nog niet moe zijn, en spreek een wachtschema af. Iemand kan zeeziek worden. Heb voldoende gewone thee en biscuitjes aan boord om de zeezieke er weer bovenop te krijgen. Weet wie je meeneemt en weet wat ze kunnen. Een goede sfeer aan boord is goud waard.

5 Eten en drinken

Neem ruim voldoende eten en drinken mee. Ga met een goed gevulde watertank op pad, ook al is het een race. Heb gezond eten bij en warme maaltijden die je alleen hoeft op te warmen. Neem ook lekkere dingen mee zoals chocola of andere hapklare brokken. Het kan 's nachts best fris worden en dan is soep een uitkomst.

6 Blijf netjes en geniet

De 24 Uurs wordt georganiseerd door de Nederlandsche Vereeniging van Kustzeilers. Deze vereniging telt zo'n 600 leden. Ruim 100 leden zetten zich vrijwillig in voor de 24 Uurs. Blijf ook na de wedstrijd in Medemblik hoffelijk en geduldig. Geniet volop! Vooral de aanloop naar de finish is vaak prachtig. Alle boten komen in de laatste uren samen en bij een voordewindse finish zijn de vele spinnakers en gennakers een feest om te zien. Dat beeld vergeet je nooit meer.

7 Wat is de 24 Uurs?

De 24 Uurs Zeilrace speelt zich af op het Markermeer, IJsselmeer, de Noordzee en de Waddenzee. Je kunt vanuit negen verschillende havens aan het IJsselmeer starten en vijf aan het Markermeer, maar na 24 uur finisht iedereen in Medemblik. De meeste zeilers doen mee aan de wedstrijdtocht, een kleiner aantal schepen dingt naar een eerste plaats in de wedstrijd. Het doel is in beide gevallen zo veel mogelijk mijlen afleggen binnen 24 uur. Er is geen vooraf vastgestelde wedstrijd baan, maar de organisatie heeft bepaald welke bestaande boeien schepen mogen rond. Je mag een rak tussen twee boeien maximaal twee keer varen om het te laten meetellen in je mijlenscore. De start van de 24 Uurs is dit jaar op 25 augustus om 19.00 uur en hij eindigt na een nacht doorhalen op zaterdag 26 augustus om 19.00 uur.

7 TIPS voor een geslaagde 24 Uurs



De drie genomineerden

HISWA TE WATER 2023

De HISWA te Water 2023 is nagenoeg uitverkocht, voor exposanten dan. Met maar liefst 412 boten en 250 exposanten belooft de beurs in de Bataviahaven in Lelystad groter dan ooit te worden. Dat is goed nieuws voor bezoekers waarvoor uiteraard nog meer dan genoeg tickets zijn te verkrijgen. Toch zien wij in het overzicht voornamelijk motorboten.

Tekst: Anke Haadisma

Zeilboot van het Jaar Innovatieprijs

De Zeilboot van het Jaar Innovatieprijs 2023 wordt uiteraard ook uitgereikt tijdens de opening van de HISWA te Water op 30 augustus. De drie genomineerde boten voor deze prijs zijn **Bestevaer 36 S/Y**, **Jeanneau Yachts 55** en **Saffier SE 24 Lite**.

De Bestevaer 36 S/Y is compact van formaat, maar groot in uitstraling. Hij is geschikt voor zowel solozeilers als double-handed zeilers. Of je nu rond de wereld wilt zeilen, of op het Wad wilt droogvallen, de Bestevaer 36 S/Y kan allebei. Met dit schip mikken KM Yachtbuilding en ontwerper Gerard Dijkstra op duurzaamheid: het is een onderhoudsarm schip, voor het casco is gerecycled aluminium gebruikt en de rondhouten zijn ook van hergebruikt aluminium.

Innovatief, gedurfd en origineel, dat is de belofte van Jeanneau Yachts als het gaat over hun nieuwste 55-voeter. Er is heel goed nagedacht over de inrichting van dit schip, waardoor het zeer geschikt is voor families die de wereld over willen zeilen. Afgelopen voorjaar is de Jeanneau Yachts 55 gelanceerd, nu dingt deze boot al mee naar de Zeilboot van het Jaar 2023 Innovatieprijs.

We schreven in de Winterspecial 2022 al over deze groene Saffier SE24 Lite. Een verfrissende kleinere dagzeiler met agressieve boegspriet en geïntegreerde zonnepanelen voor de mast. Hiermee laat Saffier volgens ons zien dat ze een specifiek doel voor ogen had: een duurzame, zelfvoorzienende boot maken die ook nog eens hard zeilt.

Ben je benieuwd welke nieuwe boten er afgelopen tijd op de markt zijn gekomen? Kijk dan even verderop in deze Nazomerspecial. Op Zeilwereld.nl plaatsen we vóór aanvang van de HISWA te Water nog een overzicht met alle zeilboten die je op de Hiswa kunt bekijken.

De meeste bezoekers gaan naar de Hiswa vanwege de vele motorjachten en sloepen op de beurs. Dit merken wij vorig jaar zelf ook toen we met een stand aanwezig waren in de Bataviahaven. Het zeilende publiek komt vooral doordeweeks, in het weekend vult de beurs zich met liefhebbers van de snellere vaartuigen.

Waar zijn de zeiljachten?

Hoewel de beurs gedomineerd wordt door de snellere jachten, is er nog altijd genoeg te doen en te zien voor de zeilliefhebbers. Naast de zeilboten, staan er genoeg jachtwerfen met een stand op de beurs. Zo kun je ook lekker 'window' shoppen, informatie opvragen en een afspraak maken de boot te gaan bekijken op de werf waar je wellicht direct een proefvaart kunt maken!

Op zoek naar een uitdagende baan in de Ionische Zee?

SAY YES TO
NEW
ADVENTURES!



Wie zijn wij en waar zijn we naar op zoek?

Sunny Sailing is een bedrijf dat zich richt op het aanbieden van zeilvakanties in Griekenland. En niet alleen de boot en de route... Sunny Sailing richt zich op de complete beleving. Van aankomst tot vertrek: het is een feestje voor de gast.

Om dat voor elkaar te krijgen werken wij graag samen met mensen die dit streven steunen en die hieraan willen bijdragen. We zoeken voor het seizoen 2024 twee mensen. Man/vrouw, vrouw/vrouw, man/man, dat maakt ons niet uit. Wat wel uitmaakt is dat jullie goed en effectief samenwerken met elkaar en met de andere medewerkers.

Wij zoeken mensen met ambitie die elke dag de beste willen zijn en deze werkcultuur verder kunnen uitbouwen. Kijk voor een complete omschrijving van deze vacature op: www.sunnysailing.com/actie/vacature

Kan je niet wachten om bij ons aan de slag te gaan?
Stuur dan snel je sollicitatie / motivatie brief naar pim@sunnysailing.com



Sunny
Sailing
Greece

Voor meer info over
Sunny Sailing kijk op
www.sunnysailing.com

Flottielje
Bareboat
Zeilten met schipper
Meezeilen

Kijk voor een complete omschrijving
van deze vacature op:
www.sunnysailing.com/actie/vacature



Dit jaar tref
je ons team op
het Podium aan
het Water

Niet alleen maar bootjes kijken

Naast boten kijken, is er veel meer te doen op de beurs in Lelystad. Zo wil je de uitgebreide boekenstand van LJ Harri niet missen. Kom lekker wegdromen met een fijn zeilverhaal, ga voor die handige vaarwijzer of spijker je kennis bij met een onmisbaar informatief boek over zeilen. Op de kade stands kun je een duik nemen in de vele accessoires en handige tools voor aan boord.

HISWA te Water speelt handig in op de laatste trends in de watersportsector. Neem bijvoorbeeld de alsmaar groeiende vraag naar duurzame vormen van varen. Steeds meer aanmeldingen kwamen van boten met een elektrische motor of andere fossielvrije aandrijving. Tevens biedt de beurs ook ruimte aan een hele andere trend, namelijk de zoektocht naar meer personeel. Op alle dagen van de HISWA te Water kunnen bezoekers terecht voor meer informatie over een carrière in de watersport. Toe aan meer activiteit? Dagelijks zijn er demonstraties op het water van onder andere: Flying Fish, Manta5 + Redshark, ASAP en de Seatfoil. Optimistenzeilers kunnen met zeilschool Pean hun volgende stap in hun zeilcar-

rière uitproberen met de supersnelle zeilboten in een matchrace of een rondje over het water. Of vaar eens uit met de KNRM, een unieke ervaring!

Zeilwereld op het Podium aan het Water

Tenslotte mag je, wat ons betreft, dit jaar het Podium aan het Water niet missen. Wij hebben hier dagelijks een interessante spreker staan die ons meeneemt in een echt Zeilwereld-verhaal. Op verhalen die in deze special de revue passeren gaan we op het Podium aan het Water nog dieper in. Iedere dag tussen 11.00 en 11.30 uur staat er een echt Zeilwereld-item voor je klaar op het podium. Schrijf je in op onze nieuwsbrief, volg ons op social media en bekijk deze pagina [Link: Zeilwereld.nl/HISWA-te-Water] voor alle updates rondom de sprekers en andere HISWA-waardige updates! 🌊

HISWA TE WATER

30 augustus - 3 september 2023

Dikke vette boot

Nee, het is niet de grootste Hanse. Die eer valt aan de 588, maar de 510 is nog geen anderhalve meter kleiner en ook al heel erg veel boot. Standaard zeil je met 128 vierkante meter zeil boven je, genoeg voor dubbele cijfers op het log. Lekker windje van achteren? Met de Gennaker erop maak je er zelfs 189 vierkante meter van, waarmee je de 16,5 ton flink op z'n staart trapt. De diepgang is 2,43 meter, misschien niet de perfecte boot om mee door Friesland te kruisen, maar langere afstanden op zee kun je met genoeg snelheid en comfort overbruggen. De zeilen bedien je middels de lieren die vrij ver achterin de kuip staan. Daarmee blijft het voorste gedeelte van de kuip vrij van lijnen en kun je ze vanaf de stuurpositie gemakkelijk bedienen. Vóór de stuurwielen heb je aan beide kanten een riante u-vormige bank met elk een eigen tafel. Deze aparte zitkuip is groot genoeg om de halve zeilvereniging voor een borrel uit te nodigen. Binnen vallen de ruime langskeuken op en de langwerpige salonbanken en -tafel. Standaard zitten er twee



toiletten aan boord en drie hutten met elk een ruim tweepersoons bed. Er is zelfs een optie met vier hutten met elk een tweepersoonsbed en vijf(!) toiletruimtes. Je zult maar nodig moeten en alles is al bezet... Extra leuk: Online kun je de 510 naar je eigen wensen configureren, waaronder ook de kleur, oppervlaktes en het type kiel. Is je boot helemaal naar wens, met één klikje extra bestel je hem. We probeerden het uit en in ferrarirood wilden we 'm zo hebben. De creditcard was het er helaas niet mee eens.

Meer informatie en 3D-configurator:
[Hanseyachts.com](https://www.hanse-yachts.com)

X-tra duurzaam



In de winterspecial van 2022/2023 schreven we al over de aanstaande Xc 47 van X-Yachts. De werf heeft nu aangegeven dat ze met een focus op duurzaamheid en naar aanleiding van klantverzoeken het eerste exemplaar van dit model uit zullen voeren als 'hybride' boot. Het type verandert nu naar XC 47E. Er komt een elektrische aandrijving in met een vermogen van 30kW (25kW continu), waarvoor een 46,4kWh lithium bank aan boord staat. Het is een hybride omdat er ook nog een 11kW DC-generator in de boot aanwezig is.

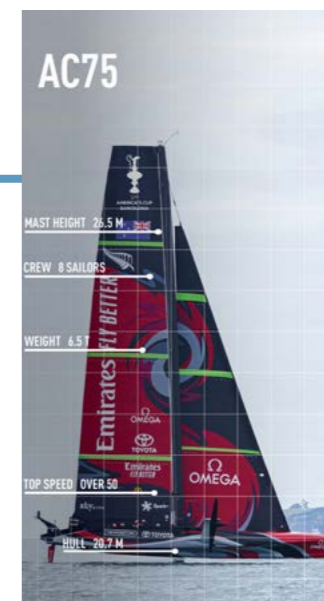
Meer informatie over de XC 47E:
[X-yachts.com/nl](https://www.x-yachts.com/nl)



America's Cuppers met een upgrade

Volgend jaar augustus is het weer zo ver: de America's Cup. Dit keer kunnen we eindelijk op normale tijden naar de wedstrijden kijken. Ze worden namelijk niet ergens aan de andere kant van de wereld verzeild, maar praktisch om de hoek, in Barcelona. Daar zal de titelverdediger Emirates Team New Zealand het opnemen tegen diverse uitdagers. De Challenger of Record is dit keer INEOS Britannia. De 'boten' (zeg gerust vliegtuigen) die komende editie op het water te zien zijn, zijn wederom AC75's. Nog altijd zijn het kielloze vliegende monohulls van bijna 23 meter lang (LOA) en bijna vijf meter breed. Natuurlijk zijn er ook verschillen met die van de vorige editie. In 2021 bleek dat de AC75's wel wat wind nodig hadden om op hun poten te kunnen staan, de prestaties bij licht weer vielen tegen. De regels zijn nu zo aangepast dat de boten beter kunnen gaan presteren met licht weer. De crew is nu acht man groot in plaats van voorheen elf. Een andere significante verandering is de terugkeer van de 'cyclors'. In 2017 zagen we dat de Kiwi's ineens gingen fietsen aan boord om zo meer hydraulische kracht op te kunnen wekken dan door te grinden met de hand. In 2021 kwam het weer op ellebogenstoom aan, maar voor de komende editie mag er dus ook weer gefietst worden. De Challenger Selection Series begint dit jaar al. Van 14 tot en met 17 september wordt er vlakbij Barcelona geracet, al is dit nog wel in de kleinere AC40. Anders dan de AC75 is de AC40 wel een one-design boot. Alle teams hebben tijdens de selecties dus een vergelijkbare boot. De AC40 zal gezeild worden door de America's Cup damesteams, jeugdteams, voor trainingen en specifieke evenementen zoals de Selection Series. Bij de eerste testen met de AC40 werd de 40 knopen al aangetikt. Pas in 2024 gaan we de nieuwere AC75's voor het eerst tegen elkaar zien racen.

Meer informatie over de AC75 & AC40:
[Americascup.com](https://www.americascup.com). Prijs: onbetaalbaar



Duurzame tweerompers

In een podcast van vorig jaar genaamd 'Stijlvolle luxe uit schroot', zitten we aan boord van de eerste Vaan R4 catamaran en spreken we met Nienke van 't Klooster en Igor Kluin, de drijvende krachten achter Vaan Yachts. De catamarans van Vaan zijn duurzaam gebouwd van gerecycled aluminium en volledig recyclebaar. Ben je ooit helemaal klaar met je boot, dan kun je 'm inleveren en kunnen zij er weer een nieuwe boot van bouwen, mocht je dat willen. Nienke en Igor hebben niet stilgezeten, inmiddels is de eerste R5 al afgeleverd aan een blijde klant en is de bijna 18 meter lange R6 in aanbouw. Een nieuw succesnummer dus, van Hollandse bodem, zo uit Helvoetsluis. De R5 en R6 zijn helaas niet op de HISWA te Water te zien, maar stap daar aan boord van de R4 en bedenk dat alles een stuk groter is en je komt uit op een R5. Bedenk dat alles mega is en je hebt de R6. Voordeel van de R6 is een extra cabine in het midden van de boot. Je kunt dus naar vijf hutten in plaats van vier, of kies voor een keuken beneden, waardoor de salon en keuken van elkaar gescheiden zijn.



Meer informatie over de Vaan R5 & R6:
[Vaan-yachts.com](https://www.vaan-yachts.com). Prijs op aanvraag



GAASTRA®

NIEUWE WINTER COLLECTIE

LIVE 18 AUGUSTUS

WWW.GAASTRASTORE.COM

OCEAN TESTED | LAND CERTIFIED

David & Goliath

De Argentijnse ontwerper Germán Frers is al op leeftijd, maar weet na vele decennia boten ontwerpen nog altijd moderne en schitterende Swans te tekenen. Begin juli werd de eerste Swan Maxi 108 te water gelaten in het Finse Pietarsaari. Op de site van Nautor Swan valt het volgende op bij de beschrijving van de 108: "De spiegel opent met een deel van het achterdek, om de klant een over-sized beach club te geven. Hiermee is er twee keer zoveel ruimte beschikbaar op deze belangrijke plek aan boord, en wordt het hanteren van de bijboot enorm vergemakkelijkt. Het beach-gedeelte heeft geen impact op het volume van het interieur." Hoewel deze beach club heel aantrekkelijk klinkt, kan het zijn dat je nog wat groters wilt. Geen zorgen. Er is ook een Swan 120 en zelfs de 128 staat al in de steigers!

Wil je juist wat kleinere, dan is de aanstaande Clubswan 28 misschien iets voor je. Clubswans zijn dan wel Swans, maar ze hebben voornamelijk wedstrijdbloed door hun carbonvezels lopen. De Clubswan 28 is een kleine David vergeleken met de Swan 108 van Goliath proporties. De 28-voeter is een zeer minimalistische raceboot die een beetje lijkt op de Clubswan 36. Dat is zo niet gek, want ook voor dit kleine monster heeft Juan Kouyoumdijan de lijnen getekend. Helaas zijn de bijzondere c-foils van het grotere broertje niet meegenomen. Helaas moet je nog even wachten, de eerste Clubswan 28 wordt in de zomer van 2024 verwacht. De prijs is nog niet bekend, maar reken maar op een prijzige 28-voeter, maar dan heb je wel een Swan!

Sneak Preview: naast de Clubswan 28, 50, 80 en 125 komt er begin volgend jaar nóg een Clubswan bij, de 43. Daarover later meer.

Meer informatie over de SwanMaxi 108 en Clubswan 28: Nautorswan.com. Prijs op aanvraag



Nautor Swan



Nautor Swan



Nautor Swan



Nautor Swan



Nautor Swan - Misa Poggi



Nautor Swan - Dan Erik

Zeilboten op de HISWA te Water

Ben je van plan om naar de HISWA te Water te gaan, dan hopen we allereerst om je daar te ontmoeten. Voor een overzicht van de vele zeilboten die je op de HISWA te Water kunt gaan bekijken, verwijzen we je naar Zeilwereld.nl.

Tijdens de productie van deze Nazomerspecial was nog niet bekend welke werven wel en niet naar de Hiswa zouden gaan.

HISWA TE WATER - 30 augustus - 3 september 2023

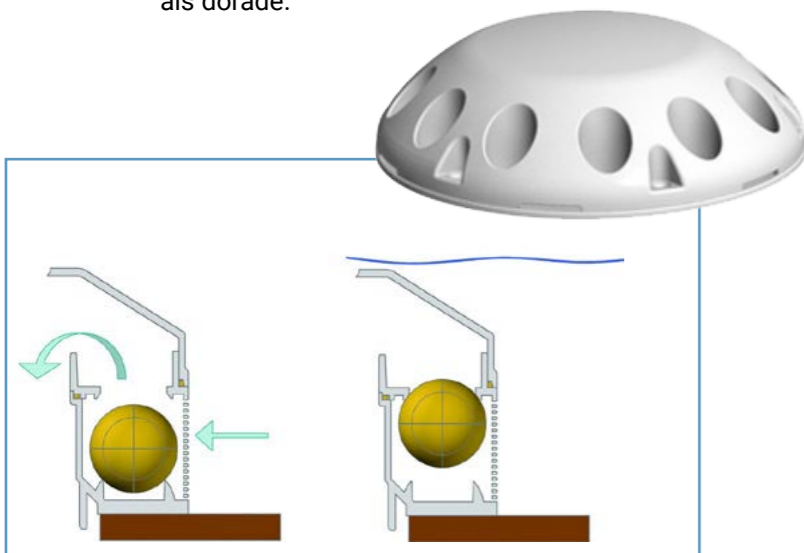
Dit jaar tref je ons team op het Podium aan het Water



Lucht met ballen

Oekraïne lijkt misschien geen watersportland, toch maken ze er erg mooie spullen. In een eerdere special bespreken we al de oer-

degelijke en gunstig geprijsde zeilkleding van Ordana (www.ordana.com). Een ander mooi product uit Oekraïne is de Air-Only Deck Ventilator, vaak aanwezig op een Hallberg Rassy. De techniek is even vernuftig als eenvoudig. Bij de luchtgaten in de 'paddestoel' zitten balletjes. Lucht kan door de gaten naar binnen, maar mocht er water overkomen, dan gaan de balletjes drijven en sluiten ze de luchtwegen naar binnen af. Zelfs met zwaar weer of bij volledige onderdompeling blijven ze waterdicht. In 2003 kreeg het ontwerp al een special mention van de jury van de DAME Design Awards tijdens de METSTRADE. De dekventilator is verkrijgbaar in verschillende uitvoeringen. De basisuitvoering, de Low Profile-versie, is verkrijgbaar in wit en zwart en kan in veel gevallen een oude ventilatiepaddestoel vervangen. Ook verkrijgbaar als dorade.



Meer informatie op
air-onlyventilators.com
Vanaf €60,-



Hoe diep?



Heb je geen kettingteller, maar wil je wel weten hoeveel ankerketting je uit hebt staan? Je kunt natuurlijk om de zoveel meter een spuitbus verf leegspuiten op de ketting, maar vaak houdt dat niet lang. Een andere optie zijn markeringen die je in de schalmen duwt, vaak gemaakt van hard rubber. In sommige gevallen kun je die markeringen kwijtraken, bijvoorbeeld als de ketting over een ruwe bodem schuurt. De ankermarkeringen van Anchoright schroef je vast in de schalm, waardoor er geen kans is dat de markering losgeraakt. De Anchoright-markeringen zijn verkrijgbaar in vele kleuren en je krijgt er een plaatje bij waarop je de kleurcodes en het bijbehorende aantal meters kunt aangeven, zodat je in één oogopslag kunt zien hoeveel ketting je uit hebt staan.

Anchoright ankermarkering,
verkrijgbaar bij sailspecials.nl
Vanaf €27,95

Lekker anders(en)?

Wat kun je nu vernieuwen aan een lier? We hebben wel eens lieren gezien waarmee je de schoot kon vieren door terug te draaien, of de Stemmler-lier, waarmee je de schoot zelf kunt gebruiken als lierhendel, maar uiteindelijk zijn lieren gewoon lieren en zijn die snuffjes leuk, maar zien we ze niet snel terug in het wedstrijd- of toerveld. Dit keer is de eer aan het Australische merk Ronstan om een lierrevolutie in te luiden en dat proberen ze met de Orbit Winch. Op het oog een vrij normale selftailing lier, uitgevoerd in matzwart, met verticale ribbels ('Power Ribs') zoals we die ook kennen op de roestvrijstalen Andersen-lieren. Dat is geen toeval, want Andersen valt onder Ronstan. De



Orbit-lieren zijn ontworpen voor boten tot zo'n 12 meter lang. Ze zijn gemaakt van lichtgewicht aluminium en zonder gereedschap uit elkaar te halen om ze schoon te maken. What's

new? De selftailers zijn 'Quick Trim' selftailers en die werken zo: In je ene hand houd je het losse eind van de schoot op spanning. Je andere hand leg je om de bovenkant van de selftailer heen. Die bovenste ring kun je een beetje tegen de klok in draaien en daarmee ontgrendel je de selftailer. Nu kun je de schoot eenvoudig laten vieren. Laat je de ring weer los, dan zorgt een veertje ervoor dat deze weer terugschiet en om de schoot klemt. Zo kun je de lijn laten vieren, zonder deze uit de selftailer te halen en zelfs zonder de lierhendel uit de lier te halen. De lieren zijn verkrijgbaar in drie gangbare maten: 20ST, 30ST en 40ST.

Meer informatie op ronstan.com/marine
Vanaf €714,51



Winnende formule



Meer informatie op rocna.com
Prijs: nog onbekend

De Rocna is misschien wel het bekendste anker binnen de vertrektersgemeenschap. Op menig toertank prijkt de spijker met rolbeugel fier op de boeg. Rocna ontwikkelde ook nog de Vulcan, die ook zonder rolbeugel om kon draaien, maar daarna bleef het stil. Waarom zou je twee winnende formules aanpassen? Toch klonk er gerommel uit Australië en kwam Rocna-ontwerper Peter Smith uit zijn schuur met een nieuw model, de Rocna MkII. Het ontwerp is iets vloeiender. Zo is de harde knik uit de schacht verdwenen en is de schacht, net als de Vulcan, geprofileerd. De rolbeugel is niet meer rond, maar is platter geworden en heet nu ineens heel hip de Roll Foil. De punt heeft bovendien meer profiel waardoor er meer gewicht bij de punt zit. Door deze veranderingen zou de houdkracht nóg beter moeten zijn, waardoor je met een kleiner anker toe kan, of bij hetzelfde gewicht, nog vaster ligt. De Rocna MkII wordt aan het eind van het jaar verwacht.

Grip op de zaak



Dubarry

Je kent ze wel, die stevige leren Gore-Tex laarzen van Dubarry. Het type schoeisel dat je meteen aan wilt trekken als vrijdagmiddag de vrijmibo is afgelopen en je weer naar de boot kunt. Maar Dubarry heeft meer dan die hele typische leren Ultima-laarzen. Voor de actievere zeiler is bijvoorbeeld de Hobart-laars. Net even lichter dan de bekende Ultima's, maar toch net zo comfortabel. De echte oceaanmijlsvreter gaat misschien voor de hoge Crosshaven-laarzen, met gaiter. Sinds kort is daar ook de Aquatech Valletta-laars bijgekomen. Een lichtgewicht en sportieve laars voor offshore zeilers, en ook mét een vaste gaiter. De schacht is wel een stukje lager dan die van de Crosshaven, maar dat helpt natuurlijk ook met het terugbrengen van het gewicht. Er zit een gloednieuw

[Meer informatie op dubarry.com](http://dubarry.com)

Valletta zeillaars €299,-

Mauritius zeilschoen €149,-

Sydney Zeilschoen: €129,-

Windseeker Klassieke Zeilschoen €179,-



we zool onder die flexibel, schokabsorberend is, en natuurlijk geen strepen achterlaat op je onberispelijke dek. Heb je al prima laarzen, maar zoek je nieuw schoeisel? In dezelfde Dubarry Aquatech-lijn zijn er twee nieuwe lichtgewicht schoenen; de Sydney en de Palermo. De Sydney is een stevige dekschoen, uitermate geschikt voor het zware werk. Heb je snel zweetvoeten aan boord? Overweeg dan de Palermo's. Ze zijn sneldrogend en voorzien van een antimicrobiële afwerking die nare geurtjes tegengaat. Ook als je een meer klassieke zeilschoen zoekt kun je bij Dubarry uit de voeten. De nieuwe Windseeker schoen heeft een uitneembaar EVA voetbed voor extra comfort. Alle schoenen zijn verkrijgbaar in meerdere kleuren.

Noorse degelijkheid

De Aegir-serie van Helly Hansen is nauwelijks meer weg te denken uit het offshore zeilcircuit. Team Jajo neemt er genoeg mee in de Ocean Race Sprint Cup en ook in de IMOCA-klassen zien we de nodige zeilers die zich volledig hullen in een pak van het degelijke Noorse merk. De Aegir Race Jas is inmiddels toe aan een tweede versie en die heeft een aardige facelift ondergaan ten opzichte van de eerste. Het materiaal waaruit de jas is gemaakt heeft vier lagen, is ademend en uiteraard waterdicht. Ook is nu 50 procent van het materiaal gerecycled! De manchetten zijn aangepast en ook de kraag, die bij het vorige model nogal wat irritatie op kon leveren, is onder handen genomen. Wat extra opvalt is de capuchon. Die is nu ook geschikt om te gebruiken in combinatie met een helm en is voorzien van doorzichtig materiaal, waardoor je zichtveld niet wordt verkleind, iets wat we jaren geleden al eens zagen bij jassen van Henri Lloyd.

Maar er is meer nieuws uit Oslo. Als je van een retro look houdt, maar het lekker op kustzeilen en varen op de binnenwateren houdt, dan is de nieuwe Newport

Coastal-serie iets om te bekijken. De jassen zijn er in verschillende klassieke, opvallende kleurstellingen waarvan het ontwerp gebaseerd is op de succesvolle en nog altijd graag geziene serie zeilkleding van Helly Hansen uit de jaren '90. Ook deze jas is voor 50 procent gemaakt uit gerecycled materiaal!

[Meer informatie op hellyhansen.com](http://hellyhansen.com)

Helly Hansen Aegir Race Jas 2.0, verkrijgbaar in zwart, rood en geel in een model voor vrouwen en voor mannen €750,-

Prijs van de Helly Hansen Newport Coastal Jas, verkrijgbaar in diverse retro kleurstellingen in een model voor vrouwen en voor mannen €330,-



Helly Hansen

Hollands vernuft aan boord

Boten worden steeds slimmer. De producten van Smartmarine haken daar perfect op aan en geven een kwalitatief hoogwaardig alternatief voor de producten van de welbekende elektronikaproducten. Smartmarine maakt niet alleen producten met de nieuwste technologieën, ze zijn ook nog eens bijzonder gunstig geprijsd. Neem bijvoorbeeld het nieuwe multifunctionele NMEA-display, de Quark-Elec IS20. Je kunt er al je NMEA0183/2000 en usb-data op aflezen, het apparaat heeft wifi en het heeft een touchscreen. Perfect voor bij de kaartentafel of gewoon buiten. Met 4.3 inch is het scherm ook prima af te lezen van een afstandje en je kunt zelf de hoeveelheid datavakken instellen. De toevoeging van wifi maakt het updaten van het apparaat makkelijk en kabelloos. Ook kun je audio- en visuele alarmen instellen. Een heel compleet pakket in een

compacte behuizing voor een concurrerende prijs van €319, waarmee het apparaat geschikt is van kleinere bootjes tot grotere zeegaande schepen. Heb je altijd het nieuwste van het nieuwste aan boord, dan beschikt je boot vast en zeker over LAN-based apparaten. Ook producten van grote spelers als Victron kun je tegenwoordig verbinden met LAN. Met de Quark-Elec R043 Managed Marine Ethernet Switch verbind je meerdere LAN-apparaten met elkaar, waardoor je een intern net aan boord maakt. Voor de echte tech-enthousiastelingen.

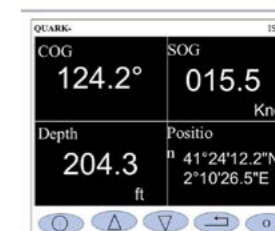
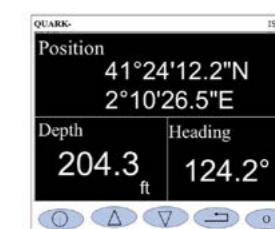
[Meer informatie op smartmarine.nl](http://smartmarine.nl)

Quark-Elec IS20 MFD scherm €319,-

Quark-Elec R043 Marine Ethernet Switch €239,-



Smartmarine



Finse held op zee

Hij had er 322 dagen voor nodig. Dat zijn er 110 meer dan de winnaar van de Golden Globe Race, Jean-Luc van den Heede. Geplaagd en vertraagd door een enorme hoeveelheid eendenmosselen die zich in de loop van de tijd comfortabel aan de romp hadden vastgeplakt

van Asteria, een S&S Gaia 36, kroop Tapio Lehtinen rond de wereld. Toch wist hij als vijfde te finishen en daarmee was hij in 2019 de hekkensluiter van de Golden Globe Race, waarvoor 18 deelnemers zich hadden ingeschreven. Ondanks de tegenslag is Tapio op z'n gemak op zee. Als een moderne Moitessier werkt hij met de zee, in plaats van ertegen te vechten. En dat maakt

dit nu net zo'n mooi boek. Lehtinen deed wederom mee in de Golden Globe Race van afgelopen jaar. Zijn geliefde boot Asteria zonk binnen vijf minuten onder z'n kont vandaan, maar Lehtinen wist de schipbreuk te overleven, mede dankzij de hulp van Kirsten Neuschäfer die later de Golden Globe Race won. Nu staat de Finse zeeheld in de startblokken voor de Ocean Globe Race. Een race in dezelfde geest als de oude Whitbread Round the World Race. Met een perfecte voorbereiding gaat de Fin ongetwijfeld hoge ogen gooien. Dit boek is een portret van een bijzondere zeeman.

On a Belt of Foaming Seas, Tapio Lehtinen met Ari Pusa, Paul Trammell en Barry Pickthall - verkrijgbaar via Amazon.nl, ISBN: 9798842631131
De Kindle-versie is €9,10, de paperback-versie kost €12,04

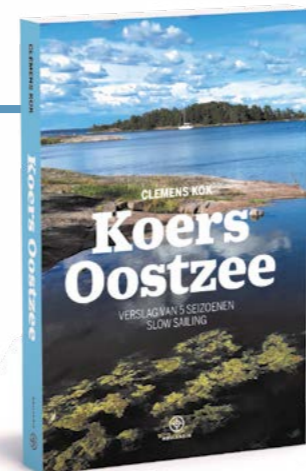


Slow, slow, slow your boat

Heerlijk zeilen met nauwelijks getij, geen gevaar voor orka's, schitterende ankerbaaitjes om te overnachten en genoeg leuke plekjes om te bezoeken, dat is de Oostzee. Zeilschrijver Clemens Kok voer vijf seizoenen lang in alle rust over de Oostzee en nabijgelegen wateren en schreef over zijn bevindingen een heerlijk boek vol met weetjes, geschiedenis, praktische informatie en aanstekelijke beschrijvingen. Ideaal als prozaïsche aanvulling op de Oostzeebijbel van René Vleut (Vaarwijzer Scandinavië

en de Oostzee). Begin maar vast met het plannen van de zomervakantie van volgend jaar. Handig na een enkeltje Noorwegen met de Colin Archer Memorial Race! Je moet alleen wel nog even wachten. Het boek komt namelijk in oktober uit.

Koers Oostzee, verslag van 5 seizoenen slow sailing, Clemens Kok, verschijnt oktober 2023, ISBN: 9789064107832.



Hollandia Watersport

**Meer informatie op hollandiawatersport.nl
Prijs: €24,99**

Mark Slats en mede-krankzinnigen (film)

Het is al weer bijna vier en een half jaar geleden dat Mark Slats tweede werd in de Golden Globe Race. Een derde editie van de non-stop solozeilwedstrijd rond de wereld is inmiddels ook al achter de rug. Het samenvoegen van al het beeldmateriaal dat de zeilers onderweg verzamelen, blijkt minstens zo'n opgave te zijn geweest als meedoen aan de illustere race. De film van de Golden Globe Race van 2018-19 is namelijk pas net uit. We hebben even moeten wachten, maar de film is zeker de moeite waard, vooral als je Mark Slats nog een keer in actie wil zien en jij een van die personen

on demand kijken op internet. Je huurt de film digitaal voor €6,62 en dan kun je een week kijken. Wil je 'm liever 'kopen', dan kun je hem voor €13,25 onbeperkt bekijken.

The Voyage of Madmen is te streamen via vimeo.com/ondemand/thevoyageofmadmen

bent die 24/7 aan de tracker zat vastgeplakt, terwijl je toekeek hoe boten op leeftijd kruipend rond de wereld zeilden. De film The Voyage of Madmen kun je



GGR

Alles kits achter de rits?

Zeilbroeken voor dames zijn vaak voorzien van een rits achterop. Door deze rits hoeft je niet je hele zeilpak uit te doen als je naar de wc gaat. Het outdoormerk Gnara heeft ook normale broeken en shorts die van zo'n rits zijn voorzien. Dit noemen ze hun GoFly Zipper Technology. In dit geval rits je niet een flap achterop los, maar rits je de beide pijpen op de naad in het midden uit elkaar. Handig als je even met de billen buiten de boot wilt hangen om je ding te doen. Helaas zijn de broeken in de webshop van Gnara alleen nog in Amerika te verkrijgen.

Gnara



**Meer informatie op gnara.com
Gnara-broeken met kruisrits: \$88 (short) en \$126 (lange broek)**

Niet vet!

Open de gemiddelde boordkluskast/-bak/-doos en je vindt er ongetwijfeld allerlei (chemische) bussen met smeermiddelen. Producten die vaak veel vlekken geven en ook nog eens heel slecht zijn voor het milieu. Vanaf nu kunnen we die bussen de deur uit doen, althans, als we ProLan mogen geloven. ProLan staat voor 'Professioneel Lanolin', een biologisch product met als basis lanoline dat wordt gewonnen uit schapenwol. In Nieuw-Zeeland gebruiken ze het product al decennialang en ook in de Scandinavische landen is ProLan een begrip. Haal je ProLan in de kuip, dan heb je oplossingen voor probleemloze montage van een huiddoorvoer, elektronica, dekbeslag, kabels, etc. ProLan is niet schadelijk voor het milieu en de gebruiker, en bovendien vlekvrij! De toepassingen van het product zijn echt ontelbaar. Het beschermt, isoleert, smeert en conserveert. ProLan belooft veel moois. Zo werkt het op alle oppervlakken, boven en onder de waterlijn, verdampt het niet, spoelt het niet weg en is het UV-bestendig. Je kunt het gebruiken voor onder andere kabels, lieren en kettingen. Ook stopt het corrosie. Smeren maar!

**Meer informatie en bestellen op prolan-benelux.com
ProLan Protective Lanoline, verkrijgbaar in diverse uitvoeringen
Vanaf €21,23**

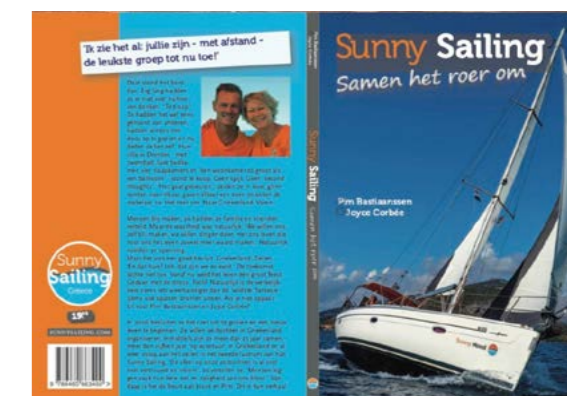


ProLan

Een plek onder de Griekse zon

Er zijn velen die ervan dromen, maar weinigen die het echt doen. Pim Bastiaansen en Joyce Corbée gingen wel hun droom achterna. Sinds 2018 zijn ze de eigenaren van Sunny Sailing. Bij Sunny Sailing boek je je zeilvakantie in Griekenland, charterzeilen, flottielje of bareboat zeilen. Die droom ontstond nadat ze in 2004 voor het eerst in Griekenland zijn gaan zeilen. In het boek 'Samen het roer om', vertellen ze hun verhaal. Vanaf het besluit tijdens de fietstocht naar hun werk in Nederland tot het nu succesvolle charterbedrijf in Griekenland. Het boek bevat niet alleen het verhaal van Pim en Joyce, die de nodige tegenslagen hebben gekend, maar ook ervaringen van familie, vrienden en gasten. Hoewel het boek vooral een heel mooi verkooppraatje is voor je zeilvakantie in Griekenland, bewijst het ook dat je je dromen echt waar kunt maken. Pim en Joyce laten in hun boek zien dat ze nooit hebben opgegeven. Met succes!

**Meer informatie op sunnysailing.nl
Sunny Sailing, Samen het roer om, Alex de Jong, Attest Communicatie, ISBN 9789460863400, verkrijgbaar via pim@sunnysailing.nl
Prijs: €19,95**



Sunny Sailing

De toekomst van

The Ocean Race

De schepen van The Ocean Race zijn de wereld sneller dan ooit rondgevaaren. De IMOCA's zorgden voor spectaculaire beelden met hun hoge snelheden. Daarnaast was er ook volop drama op en naast het water. Rampen, een grote crash, dagenlang meeslepend racen, ongekende snelheden die een nieuw 24-uurs afstandsrecord voor monohulls opleverde en natuurlijk de winst van het 11th Hour Racing Team.



De IMOCA-klasse zorgt voor spectaculaire beelden.

Einde VO65

En dan was er The Ocean Race Sprint Cup met de VO65. De opvolger van de Volvo Open 70 die tijdens de race van 2011-12 werd geïntroduceerd en waar in de race van 2014-15 voor het eerst mee werd gevaren. De campagnes voor de VO65 om de wereld rond te varen kwamen niet goed genoeg van de grond en dus besloot de organisatie een alternatief te bieden: een rondje Europa, zodat de teams toch een kans hadden deel te nemen. Het lijkt de laatste keer te zijn geweest dat de VO65 boten op het toneel van deze iconische race te zien waren.

Hoewel The Ocean Race Sprint Cup blijft bestaan, zal deze in 2025 gevaren worden met de IMOCA-boten. Een keus waar Antoine Mermod, de voorzitter van de IMOCA-klasse, ongetwijfeld blij mee is. Hij heeft deelname van de klasse aan deze race bepleit en is onder de indruk van wat de teams hebben bereikt.

Positief over de toekomst

Terugkijkend op deze eerste editie van de race voor de IMOCA-klasse, zegt Mermod het volgende: "Ik wil de vijf teams die deze race hebben gevaren feliciteren. Het was

erg zwaar voor de zeilers en het was ongelooflijk ingewikkeld en zeer inspannende voor de walploegen die dag en nacht werkten tijdens de zeer korte tussenstops." "Het was een zeer goede eerste race voor IMOCA in The Ocean Race. Ik ben er superblij mee, want als je iets verandert - als je iets nieuws begint - is dat altijd een uitdaging met veel onbekende factoren," vervolgt Mermod. "Maar we hebben laten zien dat de boten technisch gezien op niveau zijn om deze race te varen. En, we hebben ook veel geleerd over hoe we ze kunnen verbeteren. Denk daarbij aan de betrouwbaarheid, de manier waarop



Het leven binnen in de boot.

Charles Drapeau / Vironment - Team Europe

de boten moeten worden gezeild en de vermoeidheid van veel onderdelen. Er is een enorme hoeveelheid informatie uit de race gekomen. Op sportief gebied hadden we ondertussen een geweldige race met veel verschillende winnaars in de legs en in de In-Port races."

Ook bij Helly Hansen, de officiële partner van The Ocean Race, zijn ze positief over de IMOCA-klasse. Michael Uhl, voorzitter marketing en partnerschappen bij Helly Hansen: "The Ocean Race is één van de belangrijkste evenementen in het offshore zeilen, met een sterk erfgoed waarop voortgebouwd kan worden. Het is misschien wel de zwaarste uitdaging als teamsport. Dat alleen al maakt het tot een bijzonder sportevenement dat we moeten koesteren. De afgelopen editie heeft wederom voor veel belangstelling voor de sport gezorgd, wat bewijst dat er een markt voor is. Bij Helly Hansen geloven we heilig in het bestaansrecht van The Ocean Race. En wat betreft de toekomst; de samenwerking met IMOCA lijkt een goede beslissing voor de verdere evolutie van de race."

Twijfels over de nieuwe klasse

Toch zijn er ook de nodige bedenkingen over de IMOCA-klasse. Tijdens de finale in het Italiaanse Genua werden de legends van de race uitgenodigd om het 50-jarig bestaan te vieren. Onder hen vele iconische zeilers, waaronder Sir Robin Knox-Johnston. Hij schipperde de maxi Heath's Condor in de race van 1977-78. In een interview geeft hij aan blij te zijn te hebben geraced in de amateurdagen van de toen nog Whitbread Round the World Race. "Zeilers deden het omdat ze wilden winnen, ze deden het niet om betaald te krijgen en dat paste bij mij. Met de nieuwe generatie boten vind ik het fascinerend wat er gebeurt met foils, dat heeft veel veranderd. Net als carbon,

"Het heroïsche is een beetje weg"

– Roy Heiner



HANTEERBARE EN VEELZIJDIGE PERFORMANCE

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



Sir Robin Knox-Johnston in gesprek met Richard Brisius, CEO The Ocean Race.

satellieten, het spel is totaal veranderd. In sommige opzichten is het heel opwindend, maar in andere opzichten denk ik: waar is het teamwerk, waar is het werk van de bemanning die dat zeil heeft gewisseld? We verstopten ons niet de hele tijd beneden achter een computer, we stonden op wacht, waren aan dek en waren aan het zeilen. Ik denk dat we op een bepaalde manier betere dagen hadden.”

Ook Roy Heiner maakt zich zorgen over de toekomst van het oceanzeilen als hij kijkt naar de weg die The Ocean Race inslaat. “Die droom om de wereld over te zeilen met een team, die is er straks niet meer. Voor mij is het heroïsche een beetje weg. Van buiten zien de beelden er wel heel gaaf uit met die foilende boten. Als je aan boord kijkt zie je de zeilers binnen zitten, vaak ook nog aan lijzijde, met een bleke huid. Je ziet niet meer die zonverbrande huiden en uitgedroogde, kapotte handen. Het karakter is een beetje weg. Je zeilt veel meer op een computer, vroeger verloor je makkelijk vijf mijl als je niet hard genoeg aan het zeilen was omdat de zeilers aan dek bijvoorbeeld moe waren. De boten nu bleven veel dichterbij de theoretische snelheid.”

“De samenwerking met IMOCA lijkt een goede beslissing voor de verdere evolutie van de race”

– Michael Uhl, Helly Hansen

Roy Heiner vindt het overigens nog steeds een waanzinnige boot om de wereld mee over te racen, maar dan wel voor shorthanded zeilers. “Dit is niet de toekomst van het bemande oceanzeilen. Het baart me zorgen waar The Ocean Race nu naartoe gaat. Hun opdracht is het organiseren van een evenement waar ze boten voor nodig hebben. Hun visie is hierdoor meer geworden met welke boten ze in staat zijn dit te doen. Ik vraag me af of zij het belangrijk vinden met welke boten dit gebeurt.”

De stem van de oceaan

Als we de woorden van Richard Brisius, de wedstrijdvoorzitter van The Ocean Race, mogen geloven, dan blijft de race zich wel focussen op racen met een team. “De kernwaarden blijven: The Ocean Race is de zwaarste test voor een team in de zeilsport en we geloven in steeds meer actie om de gezondheid van de oceaan te beschermen, de inherente rechten van de oceaan te erkennen en te luisteren naar de stem van de oceaan. Dit zal nooit veranderen.”

Besturing van de boten gebeurt binnen.



11th Hour Ocean Race Team is de winnaar van The Ocean Race IMOCA-klasse.





Polyester in de winter

Erin of eruit, that's the question

In oktober eruit, in april er weer in.

Een lekker seizoen zeilen en dan wacht weer de winterstalling met

bijbehorende klussen. Jaar in jaar uit.

Maar moet de boot wel echt elk jaar het water uit? Kan een polyester boot

niet tegen (ijs)koud water? Waarom

zou je niet gewoon lekker blijven

liggen en je seizoen verlengen?

Tekst: Riemer Witteveen

De winterstalling lijkt nog ver weg en we zijn nog volop aan het (na)zomereren. Vaker dan voorheen zitten we in oktober overdag nog in een T-shirt aan dek en genieten we 's avonds van een BBQ, al dan niet met een truitje aan. Of we komende winter kunnen schaatsen weten we niet, maar wat we wel weten is dat die kans elk jaar kleiner wordt. Het water blijft warmer, en toch halen we aan het eind van het seizoen die boot weer uit het water. Want dat hoort. Wat kun je nu echt doen en laten met je boot in de winter? Dat is van een paar factoren afhankelijk. En om de theorie beter te begrijpen duiken we eerst kort in de materialen waarvan de gemiddelde polyester boot van is gemaakt.

Wat is polyester?

Boten die niet van hout, staal of aluminium worden gemaakt, worden in de volksmond al snel 'polyester boten' genoemd. Maar polyester is eigenlijk te kort door de bocht, omdat het alleen het type hars benoemt dat in het bouwproces is gebruikt. Logischer zou zijn om ze 'composiet boten' te noemen. De Engelsen hebben er een algemenere term voor: GRP, dat staat voor Glass(fibre) Reinforced Plastics. Glasvezel versterkt plastic dus. De glasvezels zijn op zichzelf niet sterk, maar worden sterk en stijf door ze te impregneren met een hars, het plastic.



Condens bij het lood in de kiel kan erger lijken dan het is. Een meting geeft uitsluitsel



Arjen Wuring

Een kaal onderwaterschip droogt beter en sneller dan wanneer er nog een verfsysteem op zit. Deze romp van een Friendship 28 is professioneel gezandstraald in verband met osmose.

Vanaf de jaren '60 worden boten in toenemende mate gebouwd met polyesterhars. Glasvezels worden met de hand verzadigd met polyesterhars. Hoe je boten moest bouwen met polyester, wisten ze toen nog niet precies. Vaak lamineerden ze zo dik als het hout waarvan ze gewend waren boten mee te bouwen. Erg dik dus. Inmiddels weten we veel meer over boten bouwen met polyester. Het is oersterk materiaal dat ook veel dunner nog altijd prima dienst doet. Zeker sinds werven boten zijn gaan bouwen onder vacuüm. Door de glasvezels onder vacuüm te impregneren met hars, weet je zeker dat de glasvezels er volledig mee verzadigd zijn. Hierdoor is er geen overtollige hoeveelheid hars en zit de hars ook daadwerkelijk op alle plekken waar het moet zitten, zonder luchtbellens in het laminaat. Door het gebrek aan lucht en de perfecte hoeveelheid hars, is het laminaat een stuk sterker, terwijl het dunner is dan dikkere laminaten die met de hand zijn geïmpregneerd.

De kwaliteit van het GRP-laminaat is dus in de loop van de jaren enorm veel beter geworden. Met de opkomst van andere harsen als vinylster en epoxy nam de kwaliteit van de lamina-

ten nog verder toe. Het grote voordeel van de grootste concurrent van polyester, epoxy, is dat deze harssoort meer dampdicht is. Het heeft een geslotener structuur, waardoor een epoxylaminaat beter tegen water kan dan polyester, wat een meer open structuur heeft. Door de 'open' structuur van polyester kan op den duur water in het laminaat komen. Als dat water in aanraking komt met reststoffen in het laminaat, ontstaat er osmose. Boten die gebouwd zijn met een vacuüm methode hebben minder last van osmose en osmose bij boten op basis van epoxy is vrijwel uitgesloten. Osmose is niet het einde van je boot, want het is te behandelen. Een osmosebehandeling bestaat uit het kaalhalen van de blaasjes, het laminaat herstellen en vervolgens voorzien van een epoxy coating, zodat er geen water meer in het laminaat kan komen.

Het belang van de rompvorm

Naast het gebruikte type hars en bouwmethode, speelt ook de rompvorm een grote rol. Aan het begin van de polyesterbouw, was de vinkiel nog niet gebruikelijk. Ze bouwden S-spanten en langkielers waarbij de kiel een integraal onderdeel is van de romp. Veel oppervlakte onder de waterlijn dus.

Met de komst van kleinere, diepere kielen, is het natte oppervlakte afgenomen. De aanhechting van de kiel met de romp is echter een punt geworden waar een hoop mis kan gaan. Doordat de krachten van de kiel zeer plaatselijk op de romp worden overgebracht, ontstaat er een kwetsbare plek. Als daar ook maar een beetje ruimte in komt, door de tand des tijds of door bijvoorbeeld grondberoering, dan kan er relatief eenvoudig water bij het laminaat terechtkomen, met roest aan de kielbouten, of water in het laminaat als gevolg.

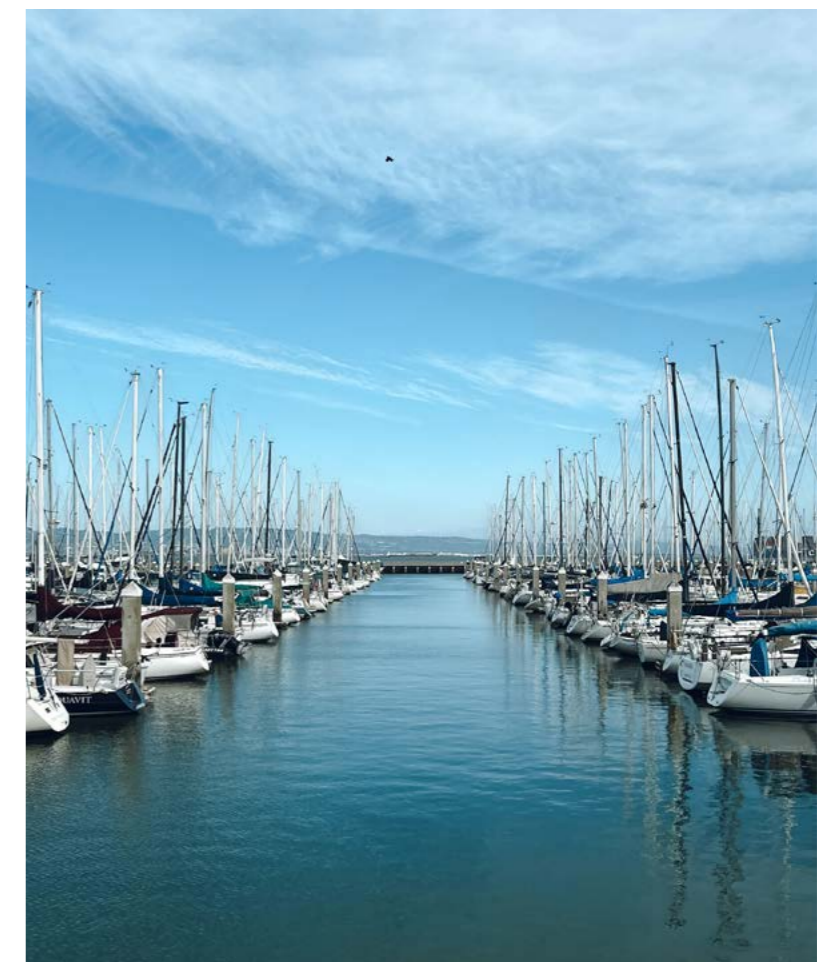
Oud versus nieuw

Om erachter te komen wat je nu het beste kunt doen met een GRP-boot in de winter, spreken we met Jaco Cossee van Modus Marine in Lelystad. Daar staan in de winter zo'n 170 boten op de kant. Bovendien hebben ze er zelf boten gebouwd en voeren ze allerlei reparaties uit aan boten die gemaakt zijn van polyester en nieuwere harssoorten als vinylester en epoxy. Jaco Cossee heeft genoeg kennis in huis om antwoord te kunnen geven op de wintervraag. Cossee legt uit dat het verschil tussen oude en nieuwe boten erg groot is, wat vocht betreft. "We zien veel oudere, natte boten. Als we ze neerzetten, zien we soms het water tussen de kiel uit spuiten. Maar water kan ook vast zitten tussen de ballast en de polyester kiel, daar kun je eigenlijk niets mee. Het polyester, en dan vooral de geïmpregneerde glasvezels, neemt vocht op. Zeker langs een aangezette kiel, als de verbinding tussen de kiel en de romp niet meer zo goed is. Het vocht trekt dan heel langzaam in het polyester en maakt het laminaat zwak en zacht. Als het laminaat vervolgens opdroogt, komt ook de sterkte weer terug. Als wij hier kielen van

oudere boten afhalen of schadegevallen van meer dan dertig jaar oud hebben, dan zien we vaak dat vocht zijn vernietigende werk heeft gedaan. Je trekt dan zo hele stukken laminaat mee met de kiel." Nieuwere boten hebben daar veel minder last van. Als die werf af een epoxy systeem eronder hebben, dan zijn ze al veel meer beschermd, maar ook dan moet je de verbinding tussen de kiel en de romp goed in de gaten houden. Zo'n nieuwe boot kun je rustig een paar jaar in het



Jaco Cossee





water laten liggen, al kan het geen kwaad om soms de kant op te gaan om te drogen. Oudere boten zou je eigenlijk om het jaar op de kant moeten zetten. Natuurlijk kun je een oudere boot ook in het water laten liggen. In Engeland zie je bijvoorbeeld veel oude barrels jaar na jaar in het water liggen. Alles kan, totdat het stuk gaat.”

En maakt het uit voor het drogen van het laminaat of een boot binnen of buiten staat? Cossee: “Nee hoor, dat maakt niet veel uit. Buiten waait de wind langs de romp. Als je boot bin-

nen droog en warm staat is dat wel een stuk comfortabeler. Goede luchtontvochtigers doen ook wonderen. Van binnenuit trek je een boot namelijk ook een stuk droger.”

Drogen en beschermen

Stel je hebt een oudere boot, kun je die goed beschermen tegen vocht? Is het zo eenvoudig als laten drogen en een epoxysysteem erop smeren? “Nee,” zegt Cossee. “Oude boten hebben doorgaans toch teveel vocht in het laminaat. Dat krijg je in de praktijk niet helemaal




Arjen Wuring
Is de kale boot droog, dan kun je er een epoxysysteem of andere primer op zetten.

droog, in ieder geval niet in één winter. Laminaat van drie centimeter dik droogt eigenlijk nooit, met dunner laminaat zou het wel kunnen. Is je boot nog wel vochtig en ga je aan de slag met een nieuw verfsysteem, dan drukt het vocht in het laminaat op den duur het verfsysteem of nieuwe epoxy van de romp af.”

Is je boot goed droog, dan kun je wel aan de slag. Maar, zo benadrukt Cossee, epoxy is echt geen toverwoord hier. Epoxy heeft veel meer last van vocht. Je kunt beter Primocon gebruiken, wat een één-component primer is voor onder de waterlijn. Maar je moet een oude boot nooit helemaal opsluiten. Als er vijf lagen Primocon worden geadviseerd, smeer er dan drie op, dan kan het nog een beetje doorwasmen.”

Erin of eruit?

Of je de boot de komende winter lekker in het water laat liggen of dat je hem op de kant laat zetten, is dus afhankelijk van de staat van het laminaat. Bij oudere boten, gemaakt met een laminaat met polyesterhars, is het aan te raden om in ieder geval om het jaar de boot uit het water te halen. Laat hem goed drogen en laat hem dan meteen inspecteren op vochtplekken en osmose. Is je polyester boot voorzien van epoxy of andere coating die het water goed buiten houdt, dan hoef je je wat minder zorgen te maken. Heb je een nieuwere boot gemaakt met vinylester of epoxy, dan is de kans dat het laminaat nat is veel kleiner en kun je de boot dus met een gerust hart in het water laten liggen. Bij onzekerheid is meten natuurlijk weten, al moet je boot daarvoor wel het water uit. En binnen of buiten stallen op de wal, is een keuze die vooral te maken heeft met je eigen comfort. 



Morgane of Sark
Als je je warm aankleedt, kan doorzeilen in de winter erg leuk zijn



Laminaat kan heel dik zijn, maar als er lucht in zit, kan er op den duur ook vocht in komen.

IJs, vorst en osmose

In het ijs liggen met je boot is volgens Cossee geen probleem. “Zoveel volume heb je met een boot niet in het ijs. Het vernietigende werk dat het vocht verricht aan je boot is iets wat in de loop van de jaren gebeurt, niet met een paar weken ijs. Als het laminaat vochtig is, is het wel gevaarlijk. Coen Meerbach van Solico, een bedrijf gespecialiseerd in composietmaterialen, sluit zich aan bij de adviezen van Cossee. Meerbach adviseert om een boot met osmose zeker hoog en droog te hebben staan in de winter. “Ik verwacht dat bevriezing zal leiden tot uitzetting van de osmoseblaasjes en dit maakt de schade in het laminaat erger. Mocht er osmose zijn opgetreden in een laminaat, dan zou ik adviseren om de boot droog en verwarmd op te slaan.”

ELEKTRISCHE BOOTAANDRIJVING

10 JAAR INNOVATIE



Hiswa stand KB20

Importeur voor de Benelux:

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



UPDATE

Olympische Spelen Parijs

Over iets minder dan een jaar vinden de Olympische Spelen plaats in Parijs, of eigenlijk in Marseille als het over het onderdeel zeilen gaat. De Nederlandse zeilers zitten vol in de voorbereiding en de eerste tickets kunnen na de Allianz Sailing World Championships al zijn vergeven*. Tijd om te kijken hoe de zaken ervoor staan voor de zeilploeg.

Tekst: Anke Haadsma

OS - Marit Bouwmeester in Marseille

Het Allianz WK Zeilen in Scheveningen is hét piekevenement van 2023 voor de gehele zeilploeg. De resultaten van dit kampioenschap zijn belangrijk voor de kwalificatie voor de Spelen. De eerste tickets kunnen na het WK zelfs al zijn vergeven. Dit is het geval in de ILCA 6, 49erFX en in de boardsports voor de IQ-foil Women.



Odile van Aanholt en Annette Duetz racen tijdens het testevent Marseille



49erFX Annette Duetz en Odile van Aanholt winnen goud op testevent Marseille

49erFX-team Odile van Aanholt en Annette Duetz

In de 49erFX zijn de ogen vooral gericht op Odile van Aanholt en Annette Duetz. Wij kwamen ze tijdens The Ocean Race stopover in Den Haag tegen in de haven en praatten even met ze bij. Het is op dat moment een jaar geleden dat we ze voor het laatst spraken en toen hadden we het over de start van hun samenwerking. “Het voelt echt alsof we al veel langer een team zijn,” geven de dames nu aan. “Toen we net samen begonnen, een jaar geleden, zaten we al halverwege de cyclus van de Spelen,” zo zegt Odile, die daarmee aangeeft hoe weinig tijd ze eigenlijk hebben. “We komen steeds nieuwe dingen tegen om aan te werken. Zo zijn we nu veel bezig met het verbeteren van onze starts. Dat is voor ons echt een focuspunt tijdens het WK.”

Zoals voor veel zeilers, is ook voor de 49erFX-zeilers het WK een belangrijk evenement. Een WK op thuiswater zou voordeel kunnen bieden. “We hebben alleen nog niet veel samen gevaren op Scheveningen,” zegt Annette. “Eigenlijk deze week, tijdens The Ocean Race, pas voor het eerst. Scheveningen is best moeilijk water met de stroom en de windshifts.”

Losjes goud en zilver

Sowieso hebben de dames in het voorjaar wat minder gevaren, onder andere door blessures. “We hebben de World Cups in Palma en Hyeres dan ook wat losser aangevlogen. We gebruikten daar onze reservespullen en zijn er vrij relaxed ingegaan. Het testevent in Marseille en het WK bereiden we natuurlijk wel goed voor. Zo proberen we een beetje een balans te vinden in relaxed en gefocust varen.”

Dat losjes aanvliegen van een toernooi gaat het duo overigens prima af. In Palma behaalde het duo een zilveren medaille en in Hyeres wonnen ze op overtuigende wijze goud. Al voor de afsluitende medaillewedstrijd waren ze verzekerd van de overwinning.

Olympische toegang in zicht

Op het testevenement in Marseille halverwege juli eindigen ze op de eerste plaats. Dit betekent dat ze op het WK in Scheveningen op de zevende plek of hoger moeten eindigen om verzekerd te zijn van een ticket voor de Olympische Spelen. Een tweede voorwaarde is, dat er geen andere Nederlandse 49erFX-zeiler tijdens het WK in de top 10 eindigt.

Voor Odile zijn de Spelen een meisjesdroom. “Dit is zo’n toernooi dat door iedereen heel hoog wordt neergezet. Het zou voor mij de eerste keer zijn dat ik naar de Spelen ga, het is echt een meisjesdroom.” Annette is al twee keer eerder naar de Olympische Spelen geweest. Samen met Annemieke Bekkering behaalde ze in 2016 de zevende plaats. In Tokyo 2020/2021 wisten ze de bronzen medaille te behalen. “Het blijft een heel bijzonder evenement natuurlijk en deze keer is het misschien wel extra bijzonder, omdat het zo dichtbij huis is.”

Als ze zich tijdens het WK plaatsen voor de Spelen, hebben ze nog bijna een jaar voorbereidingstijd. Dit lang lijkt, maar zo’n jaar is natuurlijk zo voorbij. Of ze zich hebben gekwalificeerd, dat lees je op 18 augustus 2023 op zeilwereld.nl/wk-scheveningen.

Andere vroege kwalificaties

Niet alleen voor de 49erFX-zeilers is het WK een evenement waarop ze zich vroeg kunnen kwalificeren voor de Olympische Spelen. Ook de ILCA6-zeilers kunnen daar hun Olympische ticket al binnenhalen. Favoriet in deze klasse is Marit Bouwmeester, zij veroverde op het testevenement in Marseille op overtuigende wijze het goud. Op de voorlaatste dag, al voor de medaillewedstrijd, verzekerde ze zichzelf van deze eerste plek.



Sara Wennekes op de IQ-Foil pakt een derde plaats in Marseille

“Dit evenement geeft een goed beeld van wat we kunnen verwachten in 2024,” geeft Marit aan. “Dat was een belangrijk doel van deze week. Daarnaast is de overwinning in Marseille voor mij ook belangrijk voor mijn Olympische kwalificatie. Marseille én het WK in Scheveningen tellen daarvoor mee. Dus ik kijk er erg naar uit om ook goed te presteren op eigen water.”

Wanneer Marit Bouwmeester ook op Scheveningen op het podium staat en geen enkele andere Nederlandse sporter in de top 10 eindigt, is ze zeker van deelname aan Parijs 2024.

Op de IQ-Foil Women is het Sara Wennekes die zich al kan kwalificeren voor Parijs 2024. Op het testevent in Marseille eindigde zij op een derde plaats en als ze tijdens het WK in de top 5 eindigt én geen andere Nederlander in de top 10 staat, dan heeft zij haar ticket binnen. Sara Wennekes is overigens geen onderdeel van het Nederlandse Team Allianz, zij doet deze campagne op eigen kracht. Lilian de Geus is de enige vrouw in de Nederlandse ploeg op de IQ-Foil. Zij voer het testevent niet, maar bereidde zich in plaats daarvan voor op het WK in Scheveningen.

Andere momenten van kwalificatie

In onze [Lentespecial 2023](https://zeilwereld.nl/rentespecial-2023) vind je een compleet overzicht van alle kwalificatiemomenten voor de Nederlandse zeilploeg. Op [Zeilwereld.nl/olympische-spelen](https://zeilwereld.nl/olympische-spelen) vind je regelmatig updates over de kwalificaties. Daar lees je ook interviews met de zeilers, coaches en staf over de aanloop naar de Olympische Spelen volgend jaar in Parijs.

*Tijdens het maken van de Nazomerspecial waren deze wereldkampioenschappen nog in volle gang. Volg alle updates via onze live blog: zeilwereld.nl/wk-scheveningen



Navigeren op zee ZONDER apparatuur

'Leuk onderwerp! Heb hier af en toe ook wel een discussie over.' Dit is de reactie van navigator Jolbert van Dijk wanneer ik hem vraag even te bellen over navigeren zonder apparatuur. We hebben het over sextanten, plotters, passers en linialen met touwtjes. Navigeren zonder digitale apparatuur dus. Kunnen we dit nog wel?

Tekst: Anke Haadsma

Eerder schreef ik op Zeilwereld.nl al over mijn avontuur tijdens de Vuurschepen Race, van Nederland naar Engeland. Door een kapotte dynamo, was onze accu niet opgeladen. Al vroeg in de race kwamen we hierdoor zonder elektriciteit te zitten, dus moesten we verder navigeren zonder digitale apparatuur. Ik kreeg een spoedcursus in plotten op de papieren kaart, want ook ik was gewend dat de digitale kaarten altijd beschikbaar waren. Op [Facebook](https://www.facebook.com) werd er al flink gediscussieerd over dit onderwerp naar aanleiding van het artikel.

"Ik kan het me goed voorstellen dat je digitaal navigeert," geeft Jolbert aan. Als nog jonge zeiler is hij opgegroeid met digitale navigatie. Toch heeft hij altijd een papieren kaart bij zich. "Je moet wel kunnen navigeren op papier, vind

ik. Het is een back-up. Ik vind ook dat je de skills moet hebben om je boot altijd veilig aan de kant te krijgen."

Altijd een liniaal en plotter mee

De navigator heeft net The Ocean Race Sprint Cup achter de rug. Hier kwam hij uit voor het Austrian Ocean Racing Team, Powered by Genova. "Ik ben denk ik een van de weinige navigators die nog een gewone papieren kaart meeneemt. Er kan namelijk altijd iets gebeuren onderweg, dan wil je niet alleen aangewezen zijn op je digitale instrumenten. Naast de kaart heb ik een Portland plotter of liniaal met een touwtje mee. Een passer laat ik thuis, die prikt namelijk nog wel eens door je waterdichte tas heen."

Wie denkt aan ouderwets navigeren, zal ook al snel aan een sextant denken. Een instrument dat niet onbekend is voor de jonge navigator, maar deze heeft hij niet altijd bij zich. "Alleen bij een oceaanoversteek vaak wel. Ik kan overweg met een sextant, maar daar is dan ook al-



les mee gezegd. Ik zal niet de beste navigator zijn als het gaat om navigeren op papier. Toch vind ik het hartstikke leuk om te kunnen, het is een soort puzzeltje."

Digitaal navigeren is de standaard

Als ik Jolbert vertel over mijn oversteek naar Engeland, zoekt hij als eerste oplossing naar de telefoon. "In jullie geval had ik iedereens telefoon gepakt en deze één voor één gebruikt om ieder uur de GPS-locatie te gebruiken voor een positie en deze te plotten op de kaart. Iedereen heeft tenslotte GPS op de telefoon. Digitaal navigeren is tegenwoordig nu eenmaal de standaard. Op papier kunnen navigeren is een back-up, je kunt het dan ook nooit helemaal weglaten."



Stefan Leitner

Praktisch

Ben je als zeiler nu nog heel erg afhankelijk van digitale apparatuur? Dan is het zeker slim om eens in de ouderwetse manier van navigeren te duiken. Zo kun je navigeren op basis van punten op het land, zogenoemde bakens. Dit is eenvoudig, als je tenminste land in zicht hebt én je een kaart hebt waar de diepte van het water op is aangegeven. Heb je geen land in zicht, dan kun je navigeren op basis van de zon, maan en sterren.

De meest voorkomende, en makkelijkste, manier van navigeren zonder digitale instrumenten is het navigeren op de kaart. Je positie bepaal je aan de hand van je coördinaten, je

snelheid kun je berekenen door je positie op diverse momenten te bepalen en de dan gemaakte mijlen te berekenen. Ook hier moet je wel een up to date kaart aan boord hebben die gevaarlijke punten en dieptes aangeeft. Naast het aflezen van je coördinaten, het bepalen van je positie op een kaart en het meten van je snelheid, is het ook handig als je enig verstand hebt van meteo. En vaar je op stromend water, wees je er dan van bewust hoe het getij op die betreffende locatie werkt.



Dat navigeren op papier nooit compleet zal verdwijnen, is te begrijpen. Iedere zeiler zou ook in ieder geval de basis van het navigeren moeten kennen. Enkele tips:

- Lees de boeken van Dick Hughes! Hij is, wat ze noemen, een oude rot. Hij heeft diverse boeken op zijn naam staan over ouderwets navigeren. Het boek 'Zelfredzaam Zeemanschap' is misschien wel de meest populaire. Hierin staan handige tips en tools voor als je elektriciteit uitvalt aan boord. Het boek beantwoordt de hoofdvraag: 'Hoe kom je veilig thuis?' De vraag die Jolbert ook al stelde.
- Plan je tocht in. Bedenk van tevoren op wat voor water je gaat varen en bereid je hierop voor. Jolbert: "Als je alleen op het IJsselmeer vaart en dus niet op stromend water komt, dan hoef je ook niet te weten hoe stroming werkt."
- Een andere tip van Jolbert: "Zorg dat je de nieuwste kaarten hebt. Zeker als je naar een risicovol gebied gaat, het liefst heb ik zelf een aantal verschillende kaartbronnen. Ik zorg ervoor dat één daarvan in ieder geval de laatste update heeft."
- Lees het boek 'Kustnavigatie. Klassieke / elektronische navigatie en tochtplanning', geschreven door Toni Rietveld en Adelbert van Groeningen. Op 30 augustus verschijnt een nieuwe editie.



Door de Duitse Bocht

Aan het begin van de vakantie zul je er wel niet van wakker liggen, die Duitse Bocht. Overwegend staat er een lopende zuidwester en blaas je in dik een etmaal zo richting Cuxhaven. De terugweg is vaak meer reden tot zorg. Het windje mee van de heenweg blijkt met het koersje terug-naar-huis ineens heel wat vervelender.

Het seizoen van 2023 begon vreemd. Weeklang stond er een stabiele oostenwind. In plaats van een voorspoedige heenreis, was het nu puzzelen aan het begin van de vakantie. Wanneer gaan we, hoe gaan we? Wat zou René Vleut hebben voorgesteld? Liever motoren en eerder bij Cuxhaven of wacht je nog even op Vlie, Lauwersoog of elders? Met dit artikel krijg je een indruk van wat je te wachten staat en waar je de juiste hulp kunt vinden om goed voorbereid op pad te gaan.

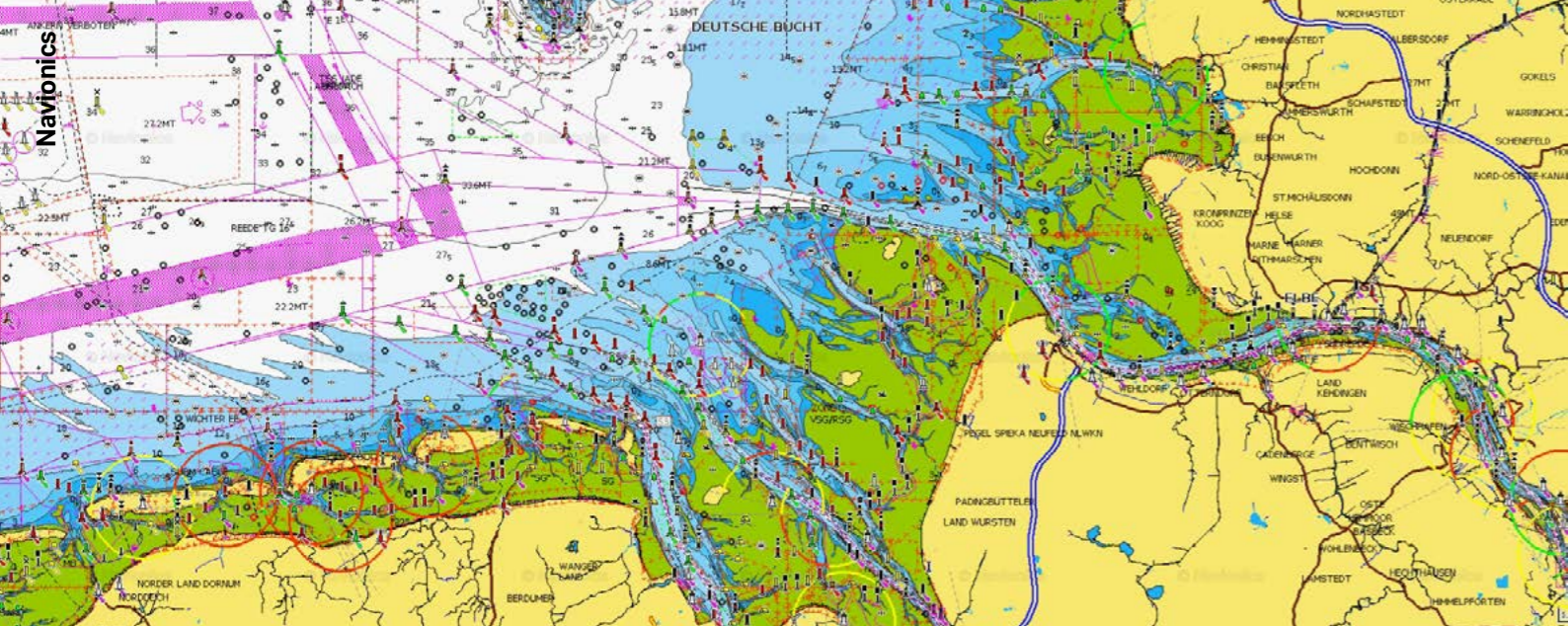
Uitdagingen

Of het nu je eerste keer is of dat de Duitse Bocht weinig geheimen meer voor je heeft, het kan zeker een zeer uitdagend stukje Noordzee

Tekst: Riemer Witteveen

Met dank aan: Klaas Jan Hoeve van Watersport Media, ZeilNoord en wijlen Zeilnoord-geroe René Vleut

Een mooie zeilvakantie op de Oostzee begint en eindigt met de Duitse Bocht. Daar waar het altijd lagerwal is, het vrachtverkeer je om de oren vliegt, en je goed rekening moet houden met wind en stroom.



zijn. Gelukkig is het niet alleen kommer en kwel; met een goede voorbereiding heb je niets te vrezen. Een beetje tijd hebben of nemen, helpt ook mee. Met de juiste bemanningsleden en een boot die op orde is, kan de Duitse Bocht een mooie springplank zijn voor een heerlijke vakantie op de Oostzee.

Als je naar de Oostzee wilt, kun je overweldigd worden door wat je allemaal ziet en waar je allemaal rekening mee moet houden. Eenmaal op het Noord-Oostzeekanaal valt er heel wat spanning weg, ook al doemt de gedachte aan de terugweg dan al op.

Tegenwind terug

Meestal waait de wind tijdenlang uit het westen en dat maakt de Duitse Bocht berucht. Water uit de Noordzee wordt zo de hoek bij Cuxhaven de Elbe opgestuwd. Het kan nare zeeën opleveren, waar je niet tegenin wilt beuken. Met nog maar een paar dagen te gaan voordat je weer op kantoor moet zitten, is het geen ideale situatie. Neem daarom ruim de tijd voor de terugreis en weet wat je te wacht

ten staat en waar je eventueel onderweg kunt stoppen. De ervaring van de terugreis kan het tegenovergestelde zijn als die van een relaxte heenreis.

Ondergewaardeerd: het Noord-Oostzeekanaal

Eenmaal de Elbe overgestoken, kun je weer een vinkje zetten. De Duitse Bocht is nu echt achter de rug. Nu wacht alleen een sluis en dan een dag motoren naar Kiel. Voor veel zeilers is het Noord-Oostzeekanaal, in de volksmond ook wel bekend als het Kielerkanaal, een saaie etappe. Maar zeker na een roerige overtocht vanuit Nederland kan het kanaal een ideaal verplicht rustmomentje zijn, als je niet solo zeilt althans. Je kunt een boekje lezen, wat bijslapen, zwaaien naar de vele fietsers langs het kanaal, de boot weer in orde maken, en ga zo maar door. Ook op de terugweg naar Nederland biedt het kanaal de mogelijkheid om de boot klaar te maken voor de nodige zeemijlen in de Duitse Bocht en op Noordzee.

René Vleut en ZeilNoord

Als je een trip naar de Oostzee voorbereidt, weet je zeker dat je de naam René Vleut zult tegenkomen. Deze zelfbenoemde *rommelaar langs de kust* bood menig zeiler met zijn vaarwijzer en e-boeken de juiste handvatten om goed voorbereid op pad te gaan. *De Vaarwijzer Scandinavië en de Oostzee*, die verscheen bij Hollandia, is even compleet als dat hij dik is. Een must-have aan boord. Ook de e-boeken die uitkwamen bij Watersport Media zijn niet alleen praktisch, maar ook leuk om te lezen.

Onder de noemer 'ZeilNoord' bracht René Vleut zeilers bij elkaar die hun dromen en ambities op de Oostzee hadden liggen. Zijn weer-updates met betrekking tot de Duitse Bocht op Facebook gaven menig zeiler al de rust en het vertrouwen om de Duitse Bocht te trotseren. Met zijn boot genaamd *Ugly Duck* zwierf Vleut zelf geregeld over de Oostzee en langs Scandinavische kusten. Begin 2022 stierf Vleut aan de gevolgen van kanker. Zijn bijdragen aan de zeilergemeenschap zijn enorm. Met de ZeilNoord-gemeenschap en zijn boeken laat hij een onuitwisbare indruk achter.



Gratis ebooks via ZeilNoord

Na het overlijden van René Vleut besloot vriend en WatersportMedia-uitgever Klaas Jan Hoeve, de e-boeken van Vleut gratis beschikbaar te stellen voor leden van de ZeilNoord-Facebookpagina. Ben je al lid van die groep? Onder het kopje 'Bestanden' kun je de boeken downloaden! Nog geen lid, maar wel plannen voor het Noorden, kijk dan op www.facebook.com/groups/zeilnoord



Duitse Bocht: Getijden heen



Duitse Bocht: Getijden terug



Duitse Bocht: Afstanden



Duitse Bocht: Afstanden hoppend



Tickets op hiswatewater.nl

HISWA^{TE} WATER

30 augustus t/m 3 september 2023

De Hiswa te Water in **Bataviahaven Lelystad** is met **ruim 424 boten** en **circa 220 exposanten** de **grootste botenshow** van Noord-Europa. Laat je inspireren door de **laatste ontwikkelingen** op het gebied van de **nautische watersport**. Kijk voor meer informatie op www.hiswatewater.nl

TIPS

Slaap voldoende voordat je aan de Duitse Bocht begint. Dan ben je alerter tussen alle scheepvaart, varende en voor anker.

Zorg voor voldoende eten aan boord. Maak eventueel vooraf al wat maaltijden klaar die ook koud lekker zijn, zoals een pastasalade.

Bekijk de weerberichten voor de Duitse Bocht al ruim van tevoren. Zo weet je wat de systemen gaan doen en kun je al vroeg een grove inschatting ma-

ken van het weer dat je kunt verwachten en daar je boot en bemanning op voorbereiden.

Hou je op de Elbe aan de bettoning. Vaar dus buiten de hoofdvaargeul op het 'fietspad' zoals René Vleut het noemde. De Duitse autoriteiten controleren wel degelijk wat er op de Elbe gebeurt en de boetes voor fout gebruik van de vaarwegen zijn niet mals. Luister ook uit op de juiste VHF-kanalen, zodat grote scheepvaart of de autoriteiten je op kunnen roepen.

Houd rekening met sterke stromingen, soms tot wel 6 of 7 knopen. Je wilt niet met tegenstroom de Elbe op- of afvaren.

Weet dat de heenweg doorgaans makkelijker is door meer stroming mee en een doorgaans gunstiger windrichting.

Bij voordurend westweer en een serie depressies is het makkelijker om eerst van Cuxhaven naar Helgoland te varen. Met zuidwestenwind goed bezeild. En daar wachten tot de wind draait naar noordwest na de passage van het laag. Meestal kun je dan Delfzijl, Lauwersoog of zelfs Vlieland bezeild aanlopen. Bijkomend voordeel is dat je ten noorden van het stelsel in dieper water bent zodat de golven een stuk langer en regelmatiger zijn.

Neem ruim de tijd voor de Duitse Bocht. Zo voorkom je een vakantie met haast.

Lees Vaarwijzers en overige informatie goed door. Zo ook de gratis e-boeken van René Vleut, verkrijgbaar via de ZeilNoord facebookpagina.



6 verhalen

Om je een inkijkje te geven in de Duitse Bocht in de praktijk, lees je hier zes unieke ervaringen.

Stomdronken: De dubbele betekenis van 'Duitse bocht'

Frans van Buuren - *Jannwater*

Na een heerlijke vakantie in de Deense wateren varen we terug via het Kielerkanaal. Vanuit Brunsbüttel besluiten we de reis af te sluiten met een bezoek aan Helgoland.

Een prima bezeild stukje varen. Onderweg valt de wind weg en komen we in potdichte mist terecht. We worden opgelopen door een jacht met een radardome. We gaan ervan uit dat hij de radar aan heeft staan en varen zo dicht mogelijk met hem op, om met een veiliger gevoel verder te kunnen.

Voor Helgoland klaart het weer op en lopen we met goed zicht de haven in. Het is voorjaar en Helgoland is dan één en al broedende vogels. Met name de Jan van Genten

en zeekoeten zijn fantastisch. Op het strand treffen we bijna makke zehonden die pas het water in gaan als je ze op een paar meter bent genaderd.

Na een aantal dagen hebben we het wel gezien en willen we terug naar Nederland

om weer aan het werk te gaan. Er staat een stevige bries, maar we maken ons geen zorgen, we hebben veel erger gehad. Omdat we twee dik liggen en wij aan de kant, geven we de buurman de keus wanneer hij wil wisselen. Vandaag nog of de volgende dag om 05.30 uur 's ochtends. Hij kiest voor de volgende dag.

Wij staan op tijd op, zetten koffie, eten wat en maken de buurman wakker. Tijdens het wisselen van plaats zegt hij: 'Nou tot straks, want het waait veel te hard'. Wij gaan, maar zetten eerst nog een tweede rif voor vertrek. Nog voor we echt zee op zee zitten, gaat het derde rif er ook in. Onze 30-voets Jeanneau ploetert hoog aan de wind. Nu zijn de golven rond Helgoland altijd hoger dan op open zee, dus we zetten door. Na een paar uur stampen en springen zijn we nog geen mijl opgeschoten. De harde zuidwester is pal tegen. Terug!

Goed acht uur 's ochtends liggen we weer vast, opnieuw naast onze Duitse buurman. Hij lachen natuurlijk. Wij hebben voor de hele dag koffie en nodigen hem uit voor een bakje. Hij komt aan boord en heeft ook een fles drank mee die hij in zijn en onze koffie giet. Het is heerlijk. Als de koffie op is, giet hij onze mokken vol met het pure drankje en dat gaat er ook prima in. Zo rond 9 uur gaat de buurman terug naar zijn eigen boot en wij naar ons bed. Stomdronken.

Ruim een week later hebben we een prima zeiltocht terug naar Nederland gemaakt. Een zeiler met tijd heeft altijd goede wind.

Overwinning

Lars Bosma - *Little Blue*

Ik ben 19 als ik met mijn Leisure 17 voor het eerst de Duitse Bocht in zeil. Vanuit Lemmer zeilde ik eerst binnendoor naar Lauwersoog. Daarna via Borkum naar Norderney en daar heb ik gewacht op beter weer. Na nog een tussenstop in Langeoog. spoelde ik met de laatste eb tussen Langeoog en Spiekeroog naar buiten. Eenmaal boven de eilanden valt de wind weg. Voor me liggen nog 60 zeemijlen en dat is met 17 voet best een eind. Het blijft rustig en op de motor pruttelen we voort. Precies zoals René Vleut het mij vertelde, steek ik de Jade en de Wezer over. Er is geen verkeer om me heen, dus het gaat gemakkelijk.

Ik ben te vroeg bij de Elbe. De stroom loopt nog tegen en de wind uit het westen begint flink aan te trekken. Ik vaar nog met een uitgeboomde genua en moet het voorzeil wisselen voor een kleinere fok. Door de toenemende westenwind ontstaan er nare hoge golven met dikke brekers. Best eng in dat kleine bootje! Het gaat zo ongeveer anderhalf uur door, voordat eindelijk de vloedstroom mee begint te lopen en de zee wat kalmeert. Met de kleine *Little Blue* stroom ik zo met acht knopen de Elbe op! Op voorbijgaande schepen zie ik de bemanning met verrekijkers kijken naar dat kleine doppie op het water. Ik hoor ze op afstand denken: 'Wat bezielt zo iemand met zo'n klein bootje?' Bij Cuxhaven moest ik mijn best doen om het gat niet voorbij te spoelen. Alle zeilen neer en op de motor hard stuurboord uit. Gewoon gaan en god zegene de greep! Eenmaal binnen voelt het als een echte overwinning. Wat was dat gaaf zeg!



Het grote niets

Jeanet Hilgers - *C'est Parti*

Na negen jaar willen we eindelijk eens naar het buitenland met de boot. Vanuit Zierikzee vertrekken we en met een tussenstop in IJmuiden komen we aan op Vlieland, verwelkomd door een zeehond.

Peter denkt alle mogelijkheden te hebben bekeken en het lijkt erop dat we voorlopig niet oversteken naar Brunsbüttel. Ik loop naar het havenkantoor en betaal het havengeld voor deze overnachting en Peter raakt met de burens van het schip *Demarrage* aan de praat. Zij vertellen ons dat ze een weergaatje hebben gevonden naar Norderney en wel vannacht. Met hoog water kunnen we uitvaren. Deze berekening had Peter nog niet gemaakt. Een half uur later kwam de mededeling dat we over twee uur, bij hoog water, vertrekken. Meteen aan de slag. De lijnen worden bevestigd aan het dek, zodat we ons kunnen vastmaken. Zwemvesten aan, watertank gevuld. We spreken af dat we elkaar om de twee uur afwisselen.

Samen met Robert en Anja van *Demarrage* verlaten we de haven van Vlieland om elf uur 's avonds. De zon gaat net onder en we zien nog een oranje gloed over het water. Prachtig. Voor ons zien we het silhouet van *Demarrage*. Het is mooi rustig weer buiten. Het is de kortste nacht van het jaar en het zal niet lang donker zijn. Voor Robert en Anja is het ook de eerste keer 's nachts op zee. Zelf ben ik geen ervaren zeiler, maar sta klaar waar nodig. Een koers uitzetten en de stand van de zeilen laat ik aan Peter over. Maar nu moet ik voor het eerst de wacht gaan houden. We hebben Lucky, een bruine labrador bij ons. Zeilen vind hij geweldig. Hij gaat dan ontspannen op zijn rug liggen. De hond is er klaar voor. Nu ik nog.

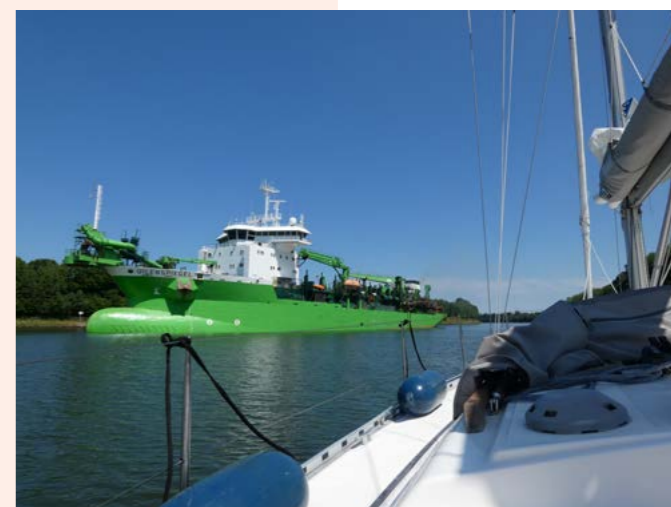
Het eerste stuk zijn we samen en genieten van wat we aan het doen zijn, de kleuren om ons heen en de rust. Geen hoge golven en we varen halve wind. We hebben alles mee, de wind, de stroom en een goede humeur. Ik mag als eerste gaan slapen en dat gaat prima. Rond twee uur word ik gewekt en moet de kapitein zich overgeven aan mij. Ik krijg een briefing. De autopilot staat aan, de koers is goed en er zijn geen schepen in de directe omgeving. Het enige wat ik moet doen is niet in slaap vallen en vooral op blijven letten en Peter wekken als we bij de schepen komen die voor anker liggen.

Het voelt als een enorme verantwoordelijkheid en dat is het ook. Ik zeg weleens als we op zee zijn dat we in het 'grote niets' terecht zijn gekomen, maar deze keer zie ik voor het eerst het grote niets. Tegelijkertijd is dit alles. Je voelt je zo klein en nietig, terwijl het enorm groots is. Alles wat je nodig hebt, is bij je. Alles waar je bang voor kunt zijn is er ook, maar dat is denk ik nu juist de kunst. Waar ben je bang voor? Wat zou er nu kunnen gebeuren? Ja, alles kan misgaan, maar het ziet er zo sereen uit.

Om me heen is alles zwart en alleen op de kaartplotter kan ik zien waar we zijn. Een beetje spooky is het wel. Ik haak me vast en stap de kuip in. Check de plotter om de 10 minuten. Op het scherm zie ik vissersschepen de havens uitkomen, maar die zullen ons niet kruisen. De schepen die voor anker liggen zie ik in beeld komen. Ik krijg het zelfvertrouwen dat ik daar makkelijk langs kan varen en besluit Peter pas te wekken nadat we deze gepasseerd hebben. "Peter? Pssst.. wakker worden. We zijn er voorbij," zeg ik met enige trots.

De zonsopgang is schitterend. Niets om je heen, maar wel die mooie zon die zorgt dat je dag goed begint. Wie zegt dat de zee saai is, heeft het mis. Een palet van kleuren gaat voorbij. Norderney moesten we eerst voorbijvaren en dan een stukje terug vanwege de zandplaten. In de middag komen we aan op het eiland, niet eens zo heel erg vermoeid. *C'est Parti* is voor het eerst in het buitenland, joehoe!

We willen op tijd bij de Elbe aankomen om een stukje stroom mee te krijgen. Daar wil je niet de volle tegenstroom hebben. We kruisen het vaarwater van de enorme zeeschepen tijdens de oversteek van de Elbe. Wat een monsterlijk grote schepen varen daar! De eerste keer maakt dit grote indruk. Ik kijk mijn ogen uit en hoop dat we de schepen goed passeren en dat is precies wat Peter doet. We doen dit onder zeil en het lukt zonder de motor bij te zetten. Uiteindelijk komen we aan in Cuxhaven en blijven er voor de nacht. Even bijkomen van dit spannende avontuur. De stad verkennen en morgen weer verder naar Brunsbüttel.



Op adrenaline met leermomenten

Roos Tielman - De Zwijger



De ochtend begint lekker rustig in jachthaven Noordergat in Lauwersoog. We ontbijten, doen wat boodschappen, douchen en drinken een kopje koffie. In de namiddag gaan we alvast naar de Waddenhaven, want we willen morgenvroeg vertrekken richting Norderney. Op *Hydra*, waar we al een paar dagen mee optrekken, doen we een kuipborrel en een aansluitend etentje.

Dan klopt er iemand op de boot. "Norderney ligt vol in verband met een Pinksterfestival. Deze informatie komt rechtstreeks van de havenmeester aldaar!" De boodschappers varen met *La Mouette* en hebben besloten om dan maar meteen door te gaan naar Cuxhaven, da's 24 uur varen. Ook zij hebben het nog niet eerder gedaan, maar het is erg luw en helder. Wij laten de informatie even op ons inwerken. Is het wat voor ons? Wat zijn de voors en tegens? Kunnen we dat? En *Hydra* is solo!

Na het avondeten zitten we met de bemanning van de drie zeilboten aan boord van *Hydra* en worden alle details gecheckt en nog eens gecheckt. We vinden het allemaal een dingetje, maar het is niet onmogelijk. Het waait twee tot drie Beaufort, dus waarschijnlijk moeten we 24 uur motoren, maar we gaan het doen! Om zeven uur vertrekken we en dan kunnen we met een gemiddelde van 4,5 knopen bij het krieken van de dag de Elbe opdraaien en meestromen naar Cuxhaven. We spreken af in elkaars zicht en binnen marifoonbereik te blijven, elke twee uur even een check te doen om de situatie aan boord te peilen, en als het moet stellen we de plannen bij en hebben we overleg. Op zee, dat dan wel.

De nacht is onrustig. Er vertrekken continu zeilboten. Iedereen heeft een eigen bestemming en planning, en moet met het juiste tij mee naar buiten. Rond drie uur gaat het Zweedse jonge gezin dat naast ons ligt weg. Om zeven uur gooien we los en zeilen eerst anderhalf uur richting het Westgat. Dan moeten we in de wind sturen, worden de zeilen ingerold en gaat de motor aan. Het is even heftig om tussen de eilanden door te stuiteren. Er staat een flinke deining met golven van een bijna een meter en de branding van de ondieptes links en rechts is duidelijk te zien. Het sterkt ons dat we anderen er ook doorheen zien komen en dat het maar een klein kwartiertje duurt. Helaas zijn we drie uur verder voordat we zijn ingeslingerd en weer tegen elkaar kunnen praten. Op *Hydra* en *La Mouette* ging het dito. De uren daarna gaat het gestaag op de motor en neemt het schommelen iets-

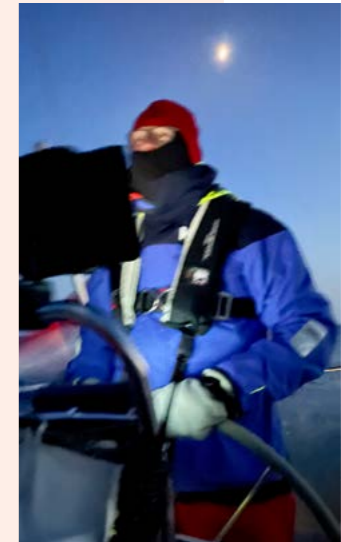
je af. Of raken wij eraan gewend? Aan het begin van de avond wordt het water echt kalm door de kentering van vloed naar eb en krijgen we wat stroom tegen, maar de drie scheepsmotoren lopen goed.

De warme luxe van de zon verdwijnt aan het einde van de dag. Het wordt kil en koud. We trekken zoveel mogelijk kleding aan (thermo-ondergoed, tussenlaag, fleecvest, windvanger, zeilpak, bivakmutsen, handschoenen) om warm te blijven. Later in de nacht pak ik nog een dekentje, want ik word rillerig. Het wordt het eerste leermoment. Zorg voor betere warme (wollen!) kleding op trajecten zoals deze.

We hebben net genoeg eten voorbereid. Dat komt vooral doordat ik bijna geen hap door mijn keel krijg. Het lukt om wat hapjes banaan, appel en droge knäckebröd naar binnen te krijgen. Warm eten hadden we niet voorbereid, want ik dacht dat ik dat onderweg wel kon maken. Maar als we even benedendeks zijn geweest, moeten we eerst een paar keer diep ademhalen en sterk focussen op de horizon. Het katterige gevoel houden we de hele reis ondanks de gemberthee en één geluidsstopper in mijn oor (een tip van een Deense zeilvlogger). Het tweede leermoment dient zich aan: Eten voor de hele reis voorbereiden en niet denken 'het komt wel'. Vooral eten met snelle koolhydraten, veel gekookt water en (voor mij) zure dingen.

De nacht is prachtig en overzichtelijk. We hebben geen wachtsysteem want deze eerste keer doen we op adrenaline. Om de beurt rusten we in de kuip. In de buurt van de Shipping Lanes in de Duitse Bocht is het fascinerend om alle lichten, tonnen, gigantische containerschepen, de vuurtoren van Helgoland en meer voorbij te zien komen. Geen fouten maken, want je bent nietig! Dick maakt vele uren achter de stuurstand; hij vindt het machting interessant!

Onze timing is perfect en precies 24 uur later liggen we in de jachthaven van Cuxhaven. We hebben 115 mijl gevaren. Op de steiger bedanken we elkaar voor de goede overtocht en de fijne samenwerking en spreken af om rond vier uur een kuipborrel te doen. Eerst kunnen we eindelijk allemaal gaan slapen!





OFFICIËLE DISTRIBUTEUR

QUARK-ELEC

ElectroMaax
OPTIMUM CHARGING SOLUTIONS



PREMIUM RESELLER

em-trak



Bezoek ons op de
HISWA 2023
KB38

Smart, affordable & simply connected

'Am teufel nicht!'

Suzan Huppes - Rooie Rakker

In de zomer van 2020 zou ik met mijn zeilschip *Rooie Rakker*, mijn broer Alle en goede vriend Dick voor het eerst de Duitse Bocht oversteken. Nog geen jaar had ik de boot en het aantal zeemijlen was verwaarloosbaar (op een non-stop tocht vol draaiende golven, knallende winden en eindeloos veel overgeven van Brest naar IJmuiden na). Als drie broekies met een knalrooie zeilboot waren we enigszins geïntimideerd langs strakke, glimmende zeiljachten met echtparen-vol-ervaring op Terschelling. Het kwam ons goed uit, want we hadden nog wel een paar vragen over de route. 'Am teufel nicht!' riep de bruingelooide enbebaarde Duitser uit toen we hem vroegen of hij ooit de bocht had overgestoken. We waren verbaasd, deze zeebonk had de bocht niet over gedurfd? Onze burendan. Nee, die varen alleen naar Terschelling op en neer. De volgende dan: 'De Duitse bocht? Dat is poep-opleppen!' Dat waren zijn letterlijke woorden, maar daarna kon hij ons inderdaad het een en ander vertellen over de uitvaart naar zee.

Naar buiten dan. Steile golven. Wind tegen stroom. Dick die fanatiek een vislijntje overboord gooit. Dick die twee minuten later in de stampende golven zes makrelen heeft gevangen. Een stampende boot vol makrelenbloed. Een stampende boot waarin Alle met veel vliegend keukengerei andijviestampot met versgebakken makreel maakt. Veel te neurotisch kijken we naar alle wrakken die op de kaart aangegeven worden. Langzaam komt het volgende eiland in zicht.

Ik lig in bed als de oproep komt: 'Twee zwemmers vermist bij Ameland. Den Helder Rescue. Twee meisjes vermist. Den Helder Rescue, waar blijven jullie?' Een vader en twee dochters keken in zee naar de zonsopgang en werden verrast door de stroming. Nooit tegen de mui in zwemmen, dat moet je weten. Dat moet iedereen weten die ooit een stap de zee in zet, maar veel mensen weten het niet. Zij raken elkaar kwijt, terwijl wij boeien hebben die ons de weg wijzen. Voor hen wordt het donker, voor ons gaan de lampjes knipperen. Het lijkt oneindig lang te duren voor de reddingsdiensten komen. Wij luisteren in de stilste stilte mee op de radio. Het wordt alleen maar donkerder. Vader komt terug op het strand. Eén meisje wordt twee kilometer verder levend en wel teruggebracht door de zee. De ander niet. Het wordt alleen maar donkerder. Er wordt gezocht, niet gevonden en wij zeilen voorbij. We kunnen niets anders doen dan hopen. Een gevoel van diep ontzag voor de zee drukt op onze schouders. We volgen de lichtjes. De maan komt op. Daar varen we niet tegenaan, maar langzaam naartoe.



Bloed aan dek in de Duitse Bocht

Klaas Jan Hoeve

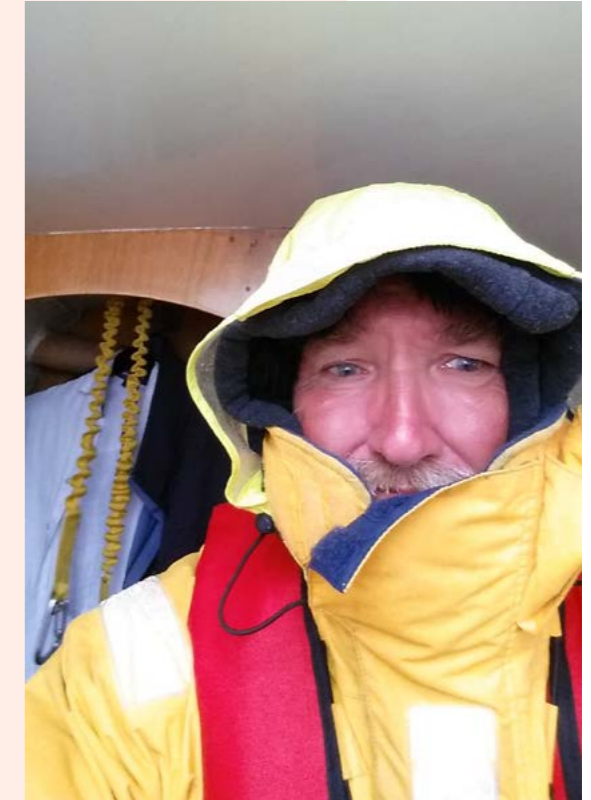
Ten noorden van Borkum ligt een man op het dek, bloedend uit een wond op zijn voorhoofd. Hij kijkt naar het voorzeil dat hij zojuist gestreken heeft en dat steeds verder in het water verdwijnt. Op een halve meter van zijn hoofd is het water dat met hoge snelheid langs de boot stroomt. De half gehesen fok klappert boven zijn hoofd als een op hol geslagen machinegeweer. De mast schudt en trilt door de hevige bewegingen van het zeil. In het valse licht van de dekverlichting ziet hij zijn bloed op zijn zeilpak. De pijn in zijn hoofd verdringt de beelden van zijn dierbaren. Steeds verder wordt hij door de schoot van het overboord hangende voorzeil naar de rand van het dek getrokken.

Hij is zo moe van twee dagen slecht weer, van sores, van stress en de pijn in zijn kop, dat zijn krachten om zich naar de kuip te vechten met de minuut afnemen. Steeds weer zakt hij weg in een toestand van halfbewustzijn. Waarom komt er niemand helpen? Pijn en angst en verdoving. Door een grote golf wordt hij van het dek tegen de mast gekwakt.

Dan realiseer ik me dat ik die man ben, dat ik solo op stap ben en dat het helemaal fout gaat als ik nu niets doe. Aan dek is het een puinhoop van schoten, vallen en voorzeilen. Genua 2 hangt alleen nog aan de schoot, bijna helemaal onder de boot. Het waait nu zeker 30 knopen en de boot gaat veel te hard. De volg-

orde van de handelingen dringt maar heel langzaam tot me door. Eerst die wond verbinden, de kleine fok strak zetten, de troep opruimen, en nog een rif steken. Hoe krijg ik de genua weer boven water? Bijliggen of zo. Eerst maar naar de kuip. Dat kost me minstens vijf minuten. Met verband, pleisters en uiteindelijk zelfs elektratape lukt het om het bloeden te stelpen. Ik probeer te controleren of ik een hersenschudding heb opgelopen. Ik herinner me dat je misselijk bent als een klap zo hard aankomt. Maar ik ben al misselijk van een spoortje zeeziekte, weinig eten, kou en nattigheid. Als het bloed uit mijn linker oog is verwijderd, kan ik ook weer helder zien. Gelukkig staat de schroef vast zodat het zeil en de schoten zich niet in de schroef kunnen werken. Ik roep een min of meer samenhangend bericht over de VHF naar René Vleut die met *Ugly Duck* in de buurt zeilt.

Tegelijkertijd realiseer ik me dat René ook niets kan doen onder deze omstandigheden. Ik doe een poging om de genua binnenboord te trekken. De kracht van het langsstromende water is veel groter dan mijn al behoorlijk aangetaste reserves. Het lukt met geen mogelijkheid. Eerst de vaart uit de boot halen. Gelukkig gaat de kleine fok zonder al te veel moeite omlaag. Ik moet mezelf dwingen om deze keer het zeil goed vast te zetten. Daarna het derde rif in het grootzeil en vervolgens de windvaan ontkoppelen waardoor de boot vanzelf gaat bijliggen. Dan volgt een vechtpartij met de genua waarin wel een kuub water lijkt te zitten. Wat er van aan dek komt is kleurrijk: blauw van de antifouling en hier en daar nog rood van het bloed. Met heel veel moeite krijg ik het zeil in de zeilzak. Het zaakje bind ik drijfnat op het achterdek vast. Daarna de schoten en vallen klaren. Alles op het voordek moet weer in de vertrouwde georganiseerde toestand teruggebracht worden, voordat er aan voortgang in de goede richting gedacht kan worden. Het derde rif blijft rustig in het grootzeil, maar eerst val en smeerrepen goed opruimen en



het zeil trimmen voor zwaar weer. Pas dan gaat de werkfok weer omhoog. Daarbij kom ik de lierhendel tegen waaraan nog stukjes van mijn voorhoofd zitten. Ik spreek hem toe: 'Dus jij was het die me die rotklap hebt gegeven. Fok trimmen, windvaan weer instellen en dan kan, na anderhalf uur vechten, het deklicht weer uit. De voltmeter staat op 10,5. Het log vertelt me dat ik, klein getuigd, nog steeds ruim 6 knopen vaar, ongeveer 60 graden aan de wind. Via de VHF meld ik René dat alles onder controle is. De motor gaat een half uur aan om de accu weer op peil te brengen. Nog een keer alles nalopen en dan pas realiseer ik me hoe moe ik ben. Schone en droge kleren aan, een kop kant-en-klaar soep en een half uurtje slaap later besef ik me dat ik nog nooit zo dicht bij een catastrofe ben geweest. Ik kijk maar eens even naar het portretje van mijn reeds lang geleden overleden grootmoeder die de boot doopte en die ik als mijn beschermengel beschouw. Dank Oma, ik zal voortaan beter uitkijken. 🌊

ZEEZEILERS.NL

Yachtmaster Offshore Zero to Hero
Cursussen Portugal, Spanje
Caribbean adventure



DE ZEEZEILERS VAN MARKEN 0517-434300



NIEUWE klassieke lijnen

Tekst: Klaas Smit Foto's: Melle Boersma e.a.

Als we dan toch een zeilboot gaan maken, dan maar meteen een hele mooie, bedacht Steven Boersma. Hij volgde zijn passie en begon te schetsen. Inmiddels zijn er al zeventig Eagles verkocht, al is het dan vooral naar het buitenland, want Leonardo Yachts opereert in de 'niche van een niche'.

Steven Boersma is opgegroeid in een ondernemersgezin. Zijn ouders hadden een windsurfwinkel die Steven en zijn vrouw Rachel rond hun twintigste overnamen. Vader Karel Boersma startte de bouw van Stentor motorboten in Roemenië en had later een succesvol bedrijf in straalbuizen (zie SdZ 2022.6, p. 48 e.v.; 'Gratis boot mét verplichtingen'.) "Mijn grootvader bouwde houten schepen, mijn vader stalen en ik zag



De Eagle 44

hoe mooi dat was. Dat wilde ik ook. Rachel en ik verkochten de surfshop en begonnen een werf in motorboten. Ik had vrij goed voor ogen wat voor soort motorboot ik wilde maken: grote kuip, met overnachtingsmogelijkheid, sierlijk en tijdloos. Ik had de tekening van de boot met een klassieke en verfijnde uitstraling bijna klaar toen mijn vader (andermaal) vroeg of ik al een naam voor het bedrijf en de boot had. Nee, die had ik nog niet. Ik zocht iets met flair, iets Italiaans, iets stijlvol en het moest internationaal klinken. Ik noemde hem wat mogelijkheden en zei op enig moment DaVinci. Daar draaide hij zijn hoofd voor om. Vrienden en familie mochten 'erop kauwen' en iedereen vond het een goede naam. Vervolgens zijn we naar ontwerpbureau Vripack gestapt waar het definitieve ontwerp werd getekend van de eerste DaVinci. In 2003 verscheen het boek De Da Vinci Code van Dan Brown en toen hadden we meteen de wind in de rug. Geluk wil ik het niet noemen, maar

het toeval heeft wel een handje geholpen. Inmiddels is DaVinci Yachts in handen van Erik van Veen en die bouwt het bedrijf in Heeg verder uit met meer modellen.”

Wereldwijd

DaVinci's varen vooral in Nederland en het veroveren van de thuismarkt met een nieuwe type motorboot met retro-uitstraling was gelukt. Maar wat Rachel en Steven betreft was het daarna tijd voor een internationaal avontuur. Rachel: "Steven en ik hebben elkaar leren kennen in de Vaurien, waarin we fanatiek wedstrijden zeilden. We zijn meer zeilers dan surfers of motorbootvaarders. De ene na de andere werf begon zeiljachten te bouwen die groter en groter werden. Vijftig voet was niets meer, terwijl het gebruik van boten zo'n tien jaar geleden behoorlijk veranderde. Vroeger had je een zeilboot en daar bracht je al je vrije tijd op door. Elk weekend en elke vakantie ging je met de boot op pad. Nu willen mensen veel meer afwisseling in vrijetijdsbesteding. Daarnaast krijg je pubers met geen stok elk weekend aan boord en mannen willen over het algemeen vaker zeilen dan vrouwen. Een zeilboot waarmee je kan solozeilen met veel buitenruimte en de mogelijkheid om er af en toe een nacht op door te brengen, daar kwam vraag naar. Inmiddels weten we dat zo'n zeiljacht een dagzeiler heet." "Als we dan toch een zeilboot gingen maken, dan maar meteen een heel mooie," gaat Steven

verder. "Ik ging mijn droom achterna en ben een zeilboot gaan schetsen die ikzelf heel erg mooi vind. Ik hoopte dat anderen er dan ook zo over zouden denken. Ik wilde een zeiljacht met klassieke lijnen, maar ook eigentijds en uitgerust met de modernste technieken. De lijn van de boot moest internationaal in de smaak vallen en door iedereen worden gewaardeerd. Een klassieke lepelboeg, overhangende kont en zeer subtiele spiegel werden de uitgangspunten. Het moest een echte zeilboot worden, zonder concessies.

De kuip en kleine roef kwamen in het midden van de boot, omdat daar ook de grootste breedte is en dus de meeste ruimte. Het moest een buitenboot zijn met alles onder handbereik van de stuurman." Met deze ideeën en schetsen zochten Steven en Rachel contact met Gerard Dijkstra. "In de bijeenkomst met het team stond Gerard Dijkstra op een gegeven moment op en liep weg," vertelt Steven. "Een paar minuten later kwam hij terug met een boekje. Hij sloeg het open en zei: 'Bedoel je dit?'. Het was precies wat Boersma bedoelde: een J-Class, maar dan in mini-uitvoering.

Eagle zeiljachten

De naam van het nieuwe bedrijf was een logische opvolger voor DaVinci: Leonardo Yachts. Dat bedrijf maakt jachten met de naam Eagle in drie modellen, terwijl een vierde model net van de tekentafel van Hoek Design is gekomen. Dat wordt een enorme 70-voeter. Een Eagle zou zo uit een boek over de historie

van de America's Cup gestapt kunnen zijn met z'n J-Class uiterlijk. Hij doet ook wel een beetje aan een 8 Meter denken, voor je gevoel vaart hij al sinds het Interbellum rond.

"Het is geen allemansvriend," meent Steven Boersma, "maar wel een boot die (bijna) iedereen mooi vindt, wereldwijd, dankzij de tijdloze lijnen." En omdat Steven een boot wilde die een internationaal publiek zou aanspreken, paste een arend daar als beeldmerk goed bij. "Juist Amerikanen voelen verbondenheid met hun Eagle."

Zou dat een reden kunnen zijn voor het in verhouding grote aantal bestellingen uit de VS? Wat zeker ook meespeelt is dat er in Noord-Amerika nog een groot aantal liefhebbers van klassieke lijnen zijn, er bestaan daar meerdere werven die op die behoefte inspelen. Maar Leonardo Yachts geeft daarnaast een moderne draai aan de Eagles mee.

Goede mix

"Het was best lastig om de goede mix te vinden tussen klassiek en eigentijds," legt Rachel uit. "Zeiltechnisch moest het een uiterst modern jacht zijn met alle vallen op één centrale lier en dan ook nog elektrisch te bedienen. Ook de schoten zijn elektrisch aan te halen en te vieren, en komen allemaal uit bij de stuurman. Het interieur moest licht zijn, de bekleding eveneens, maar het potdeksel van de kuip is juist van hoogglans mahonie, zeer klassiek. En de rompvorm past bij een rijke zeiltraditie." Steven: "De Eagles zeilen



Steven en Rachel wilden een bloedmooie nieuwe klassieker bouwen, en verkopen er inmiddels een per maand



In het interieur van de 55 valt heel veel dankzij de lichtstraat in het kajuitdak



Op de 38-voeter wordt slim gewoekerd met de beschikbare ruimte. Onder een bankje, dat ook dienst kan doen als kooi, zit een toilet verstopt





Vader en zoon

In SdZ 2022.6 spraken we (schoon-) vader Karel Boersma over de verlengde Boemerang Jan van Hout, zijn eerste boot, én over zijn visie op ondernemen in het buitenland. Volgens Karel bestaat ondernemen uit: problemen overwinnen, volhouden en blijven geloven in jezelf. Zoon Steven ziet het anders: 'Van mijn liefde voor boten wilde ik mijn werk maken, dat is mijn droom, daarom doe ik wat ik doe. Ondernemen zien als problemen overwinnen, vind ik te zwaar. Je passie volgen, dat maakt werk juist leuk. Ook het avontuur drijft mij. Ik ben altijd nieuwsgierig naar wat er gaat komen. Ik ben niet bang voor het nieuwe, integendeel, ik kijk er met verlangen naar uit. Volhouden, doorzetten en blijven geloven in jezelf, dat ben ik met mijn vader eens. Dat is noodzakelijk in een wereld waar iedereen je altijd van je pad wil afbrengen. Wij volgen nu de vrije vlucht van de Eagle.'

fantastisch. Ze liggen prachtig op het roer, zijn stabiel en bieden comfort. We organiseren proefvaarten op Mallorca, maar in veel gevallen zijn proefvaarten niet eens nodig. De afgelopen acht jaar hebben we zeventig boten verkocht. De laatste paar jaar komt dat neer op een Eagle per maand. Eigenaren wonen in Europa, in de VS, Brazilië en Australië." Hoewel het duidelijk is dat een Eagle voor de echte zeilliefhebber is, is er sprake van een wel heel opmerkelijk verkoopfeit: volgens Boersma bestelt zeventig procent van zijn klanten ongezien een boot, maar puur op basis van foto's op de website of het Instagramaccount. "De doelgroep is divers. Sommige eigenaren hebben echt grote jachten gehad en willen nu iets kleiner. Anderen geven zichzelf een Eagle cadeau omdat zij willen blijven zeilen, maar de rest van het gezin niet."

"Een dame uit Australië had op haar vijftigste leren zeilen en voer vooral in een Laser," vertelt Rachel. "Op haar zeventigste werd de Laser toch wat te sportief en heeft ze voor zichzelf een Eagle 44 gekocht. Een andere dame, uit Spanje, maar ook al op leeftijd, bezocht ons in Mallorca. Zij wil zo lang mogelijk zelfstandig blijven varen. Het bedieningsgemak, de schoonheid en de mogelijkheid solo te kunnen zeilen met een Eagle, hebben ervoor gezorgd dat zij overstag ging."

Dit artikel verscheen eerder in het tijdschrift Spiegel der Zeilvaart, nummer 7 2022. Wil je meer weten over hét tijdschrift over klassieke schepen, kijk dan op spiegelderzeilvaart.nl.



Een klassieker ontwerpen

Ontwerper achter de Eagles is Hoek Design (en Dykstra NA voor de 44). Eagles zijn er in 38, 44, 54 en 70 voet. Ruurt Meulemans van Hoek Design vertelt: 'Leonardo Yachts benaderde ons in eerste instantie voor het ontwerp van de nieuwe Eagle 54. De belangrijkste uitgangspunten voor dit ontwerp waren mooie lijnen, laag vrijboord, mooie zeeg en lange overhangen met een spiegel die vanuit iedere hoek bloedmooi oogt. De prestaties en de balans op het roer moesten optimaal zijn voor het gevoel op stap te zijn met een dagzeiler; snel, responsief en zeer goed in balans om makkelijk te varen in verschillende windcondities. De dek-layout is zo uitgevoerd dat alles eenvoudig te bedienen is met weinig bemanning. Alle lijnen zijn onderdeks weggewerkt en vanuit de kuip te bedienen en dat geeft weer een 'clean, modern look'. Daarnaast moest de kuip zeer ruim en diep zijn voor zowel een comfortabele zit tijdens het zeilen als voor anker.' Voor het interieur werd gekozen voor een New England styling, dat geeft een lichte, ruimtelijke sfeer. De indeling biedt daarnaast ook de mogelijkheid voor een wat langer verblijf aan boord. In dezelfde filosofie werd een paar jaar later een kleinere Eagle 38 ontwikkeld. Ook hierop een kleine opbouw die toch nog redelijk wat interieur biedt.

Voor de kuip is erg ruim en comfortabel diep voor dit formaat dagzeiler. Wederom lukte het een snelle dagzeiler te tekenen die makkelijk te zeilen is met beperkte bemanning, maar die in een wedstrijdje, voorzien van een gennaker, verrassende snelheden kan behalen. Door de vinkiel-spaderoeer-combinatie is ook dit model goed in balans en makkelijk te manoeuvreren. De overtreffende trap is het ontwerp voor een Eagle 70-voeter. Dit keer is er sprake van een interieurindeling voor offshore tochten en dus ook een langer verblijf aan boord; er zijn twee gastenhutten en een eigenaarshut voorin. Ook nu zijn tijdloze, elegante, slanke lijnen met lange overhangen gecombineerd met moderne techniek. Door voor de romp en tuigage moderne materialen te gebruiken kan het gewicht toch laag blijven waardoor het een snelle zeiler wordt. Kijk voor meer informatie op: www.instagram.com/leonardo_yachts/ of www.leonardoyachts.com/.

Driehoek Noordzee

2023

Tijdens de Driehoek Noordzee Challenge zeil je 1100 mijlen in twee 2 weken tijd. De tocht gaat van Den Helder via Kirkwall (Orkneys) en Farsund (Noordwegen) terug naar Den Helder. Het is geen wedstrijd, maar een prestatietocht. Meedoen en volbrengen is belangrijker dan winnen. En dat vergt al genoeg van bemanningen in de editie van 2023.

De challenge wordt georganiseerd door de Nederlandsche Vereniging van Kustzeilers. Met zijn allen de Driehoek volbrengen is het doel. Zelf omschrijven ze het als volgt: 'We doen het niet als team, maar wel met zijn allen. De saamhorigheid voel je bij aankomst in verre havens en tijdens de walactiviteiten. De gezelligheid start al in Den Helder en zetten we voort op de bestemmingen. We zeggen niet voor niets: Verre steigers borrelen beter.'

De noordelijke Noordzee kan behoorlijk onstuimig zijn en de temperaturen zijn niet al te hoog. Zeilen op noordelijke breedten betekent ook: korte nachten, mooie luchten, veel vogels, dolfijnen en een onvergetelijke zeilbelevens

op een uitgestrekte, lege Noordzee. Zeilwereld vroeg twee deelnemers hun ervaringen te delen. Stap virtueel aan boord bij Jacob Jan van der Steur en Niels Swinkels, en dompel je onder in 'hun' Driehoek.

Aan boord bij Jacob Jan van der Steur

Ik hou er van om zeilend ergens heen te gaan. Het IJsselmeer is leuk, maar rondjes varen van en naar mijn thuishaven geeft niet meer dezelfde voldoening als eerder. Ik heb al meerdere keren grotere afstanden afgelegd, maar nog nooit langer dan 36 uur achtereen, waardoor het echt absoluut noodzakelijk was om een wachtschema aan te houden. Mijn co-schipper Jack van der Voort ken ik bijna 40 jaar, maar we zeilen niet heel vaak samen. We hebben een nachtje geoefend en daarbij bleek snel hoe belangrijk het is om het wachtschema in de praktijk te volgen.

Zeker op zee

Als bemanning en zeker als schipper doe je er goed aan serieus na te denken over al die dingen waar je liever niet aan denkt: slecht weer, problemen met het schip, zeeziekte en (medische) noodsituaties. De veiligheidslijst van de Kustzeilers helpt daarbij, maar uiteindelijk gaat die lijst voornamelijk over spullen. De voorbereiding zit minstens zo sterk in het hoofd van schipper en bemanning. Zeezeilen is een ervarings sport, je leert door te doen. Kustzeilers is een vereniging die sterk is in het delen van kennis en ervaring en zo zeilers helpt verantwoord een volgende stap te zetten. Met enige onzekerheid keken we uit naar de veiligheidskeuring. We varen een voor deze tocht uitzonderlijk schip: Dragonfly 35 trimaran. Hoewel de uitrusting van je boot erg belangrijk is, gaat het bij de veiligheidskeuring ook om bepalen of je goed beseft waar je aan begint en goed hebt nagedacht over veiligheid. Dat hadden we.

Papieren kaarten?

Naar zeekaarten kijk ik zelden. Digitaal navigeren is makkelijker: je ziet meer, ze zijn

makkelijk bij te werken en daardoor -mits goed gebruikt- veiliger. En toch, wat doe je als al je digitale middelen uitvallen. Kleine kans met grote gevolgen, dus daar moet je wat mee. Het bijhouden van een log met onze positie en een puntje op de papieren kaart, geeft je in combinatie met de nodige theoretische kennis een startpunt om zonder digitale hulpmiddelen verder te navigeren. Nu zaten er in het kaartenpakket voor de Driehoek een paar kaarten die zo groot waren, dat gebruik aan boord onpraktisch was. Ze zijn prachtig, dus die heb ik thuisgelaten en lijst ze in. Bliksemingslag kan een oorzaak zijn van uitvallen van je apparatuur. Start bij onweer daarom altijd je motor (dat gaat niet meer na een inslag) en je berg je navigatieapparatuur (plus EPIRB en handmarifoon) op in een metalen kist (kooi van Faraday).

Etappe 1: Den Helder - Kirkwall

We hadden afgesproken minimaal één rustdag te hebben voor vertrek. Een dag zonder vertrekstress. Zeeziekte slaat snel toe als je niet uitgerust aan de tocht begint. We voeren op de vrijdag voor vertrek richting Den Helder. Net op tijd voor het gezamenlijke diner kwamen we daar aan bij de KMJC.

Er stond weinig wind en we hebben ons vertrek uitgesteld tot de avond. Met de ebstroom voeren we naar buiten door het Marsdiep en het Molengat. In de eerste 70 mijl kruisten we drie verkeersscheidingsstelsels, daarna werd het rustig. We staken de verkeersstelsels netjes haaks over zonder al te veel gepuzzel, alleen cruiseschip *Jewel of the Seas* moesten we actief vermijden. Dit is zoveel makkelijker met AIS. De Noordzee is druk bevaren, maar vaak merk je daar wat noordelijker al niet zo veel meer van.

De tocht van Den Helder naar Kirkwall is langste afstand aan één stuk: 450 mijl. We varen op basis van de 'weather route', kijkend naar waar de windvoorspelling gunstig is op het moment dat we er zullen zijn. De route week erg af van een rechte lijn en liep ten noorden van Peterhead wat verder uit de kust, omdat daar meer wind zou zijn.

Mijn focus lag tijdens deze eerste etappe erg op de prestatie. Niet zozeer op snelheid, maar wel op zorgen dat alles goed liep, op dat de boot veilig was en er geen gekke dingen gebeurden. We wisselden ook regelmatig voorzeilen: Code-0 bij halfwindse tot aan-de-windse koersen in lichte wind, in de nacht ook wel eens ruimer, want de rol-Code-0 is makkelijker in gebruik dan de 'vliegende' gennaker. Die gebruikten we alleen bij daglicht. We zeilden behoudend, conform de reeftabel en reefden bij eerste indicatie door de windmeter. 's Nachts lieten we het rif zitten tot het weer licht werd. Die duurde over het algemeen toch niet lang, zo noordelijk wordt het tijdens midzomernachten eigenlijk nooit helemaal donker. Onze Dragonfly 35 is een uitstekend lichtweerschip. Geef haar een beetje wind en veel zeil en ze gaat al snel lekker. Dat ze stevig weer aan kan heeft ze me inmiddels ook wel bewezen, maar qua comfort dan zit je dan waarschijnlijk beter op een zware kielboot.



Accu leeg

Kirkwall en de Orkneys waren een leuke verrassing. Ik had vooraf wel gekeken wat we zouden kunnen verwachten, maar toen we in de vroege uren van dinsdag 20 juni de eilanden in zicht kregen en er uiteindelijk bij opkomende zon tussendoor voeren, was de ruige schoonheid van de eilanden echt een mooie ervaring. Toen we de motor wilden starten om een laatste keer 'stroom te draaien' bleek de startaccu leeg. De serviceaccu was dusdanig leeg dat ik het niet aandurfde deze parallel te schakelen; de lithium serviceaccu beschermt zichzelf door zich uit te schakelen als de lading onder het minimum komt en navigeren was wel essentieel op dit moment. Dus een accu losgekoppeld van de boegschroef en deze gebruikt om te starten. Iets meer werk, maar probleem opgelost. De oorzaak was achteraf waarschijnlijk dat het motormanagement per ongeluk is aangezet. Dat geeft één keer een piepje en het heeft helaas geen timeout. Ondanks ons late vertrek lagen we na ruim 460 zeemijlen als eerste aan de steiger van Kirkwall Marina.

Kirkwall

De Orkneys hebben veel ruige natuur en een rijk verleden. Ze maken deel uit van Schotland, maar delen meer geschiedenis met de Nordics. Je komt er veel Vikingsymboliek tegen. We hadden door onze vroege aankomst meer tijd, maar de organisatie houdt rekening met licht weer en gunt iedereen gelukkig een rustdag. Op donderdag zijn we met een gids langs verschillende historische plekken getrokken op het hoofdeiland van de Orkneys. We waren graag wat langer gebleven, want er is veel te zien en toerisme is een belangrijke inkomstenbron. 's Avonds hadden we een bijeenkomst in de Orkney Sailing Club, waarbij we werden toegesproken door vertegenwoordigers van de Marina, de Island Council en de Orkney Sailing Club. Het contact met zo'n lokale vertegenwoordiging is echt een meerwaarde van de reis. De bar van de Orkney Sailing Club is vrij toegankelijk en vriendelijk geprijsd.



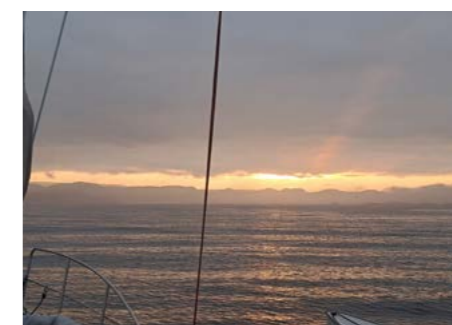
Etappe 2: Orkney – Farsund

Vrijdagochtend na het palaver vertrokken we richting Farsund, ook al werd er een windstilte op zee voorspeld. Later vertrekken was een optie, maar volgens de weather route in PredictWind zouden wij de windstilte net vóór kunnen blijven. Lang leek het er op dat we Farsund op de wind zouden bereiken, maar uiteindelijk viel de wind terug naar 3 knopen in nevel, waardoor we de laatste 6 uur moesten motoren. Een voorspelling is maar een voorspelling. Het naderen van het Noorse Farsund door het fjord bij de opkomende zon was een prachtige ervaring.

Na een dagje bijkomen en op eigen gelegenheid rondkijken in Kirkwall, was er een walprogramma met voor elk wat wils: kanoën in het fjord, een stadswandeling onder leiding van de watch(wo)man en een rondleiding over het gerestaureerde zeilschip *Aida*. 's Avonds hadden we een *seafood barbecue* bij de Farsundse motorbootvereniging. De meeste boten hier zijn visboten en ze serveerden vissoep, vers gebakken brood, en zelf gevangen krab en andere 'zeevruchten' van de barbecue. Geweldig lekker.

Etappe 3: Farsund - Helder

De terugreis van Farsund naar Nederland verliep redelijk rustig. Er stond niet veel wind, er viel af en toe wat regen en soms een echte bui. Den Helder als verzamelpunt was geen optie in verband met de Marinedagen en Sail, dus ons doel was thuishaven Medemblik. Bij het ronden van Texel via het Molengat stak wel nog even een zuidwest 6 op.





Cijfers

Onze Driehoek Noordzee Challenge 2023 volbrachten we in 13 dagen, waarin we 1120 mijl aflegden. Dit was een editie met gunstige weersomstandigheden en het was een prachtige ervaring. Niet eerder hebben alle schepen die startten de Orkneys gehaald, laat staan de volledige driehoek voltooid. Dat maakte de *challenge* misschien iets minder, maar de *experience* zeker niet.

Aan boord bij Niels Swinkels

Het regent al de hele dag. Alles is doorweekt, niet alleen buiten. Met iedere keer dat je in je natte pak naar binnen stapt, wordt alles binnen

vochtiger: van de vloer en je bed tot het papier van alle boeken aan toe. Ik zelf ben van top tot teen ingepakt, en dus droog.

Het is donderdagochtend 6 juli, gisteren zijn we vertrokken vanuit Farsund in Noorwegen voor de laatste oversteek van de Driehoek Noordzee. De eerste etappe voerde ons naar de Orkney eilanden, die ons wat betreft landschap, cultuur en geschiedenis bijzonder hebben verbaasd en waar we zeker nog terug zullen komen. Na een kort verblijf zijn we met de vloot doorgevaren naar Farsund, in de opening van het prachtige Åptafjorden.

Laatste etappe

Er is weinig wind. Op de motor varen we richting het westen, zodat we pal zuid kunnen varen als de opgegeven zuidwestenwind opsteekt. Aan het einde van de ochtend schiet de barometer in een uur tijd hard omlaag. Even later gaat de wind aan, en goed ook. De motor zetten we uit, de grootschoot vieren we en de genua rollen we uit. Het dobberen is over, nu gaan we echt lopen! Na een paar uur zijn de golven meegeschaald met de wind. Keer op keer komen ze voorbij rollen, met een goede anderhalve meter hoog botsen ze op elkaar, stuwen op en slaan om. Een prachtig schouwspel. Het lagedrukgebied trekt recht over ons heen en aan het eind van de middag valt de wind weer helemaal weg en draait sterk. Halverwege de nacht steekt er een stabiele zuidwesten wind op, zoals voorzien.



Derde rif

De volgende dag blijft hij langzaam toenemen, van 6 knopen 's nachts naar 16 in de loop van de middag. 's Avonds trekt een dik wolkendek over ons heen en de barometer begint weer te zakken. Ondertussen zitten er al twee reven in het grootzeil, een klein stuk doek draagt ons verder de zee over. Midden in de nacht bereikt de wind een continue windkracht 7. Op de ondiepe Noordzee zorgt de harde tegenwind voor een bizar gestamp op korte, hoge golven. Dit is afzien. Regelmatig klapt de boeg boven op de volgende berg en trekken de schokgolven door de boot heen. De wind jankt door het tuig en trekt hard aan de boot. We moeten verder reven met het derde rif in het grootzeil. Nog nooit eerder gebruikt, maar nu is het hard nodig om de boot hanteerbaar te houden. Maar rust is anders.



Beton

Even later lig ik op bed, slapen is er niet bij. Ik lig met mijn hoofd tegen de romp aan en het water ruist vlak langs mijn oren. Keer op keer lijkt het alsof de boot op beton valt. De variabele spanningen in de tuigage werken door in de romp en het interieur, dat alles luid krakend ondergaat. Ik schrik op, zijn dat spetters? Ja. Het vluchtluik blijkt te lekken en het zoute water druipt naar binnen. Boven op mijn slaapzak. Even later is hij doorweekt. Naast de harde wind hebben we ook nog te maken met de drukte op de Noordzee: de vele boorplatforms en scheepsvaartroutes maken dat we bijna slalomend richting Nederland moeten. Rond vier uur 's nachts worden we zelfs nog opgeroepen door een platform, met de vraag of we wel genoeg afstand zullen houden. De slag die we moeten maken kost ons bijna twee uur extra.

Best pittig

Gelukkig zullen we morgen aankomen. Den Helder was geen optie vanwege Sail Den Helder, daarnaast ligt het samen met Texel heel ongunstig qua windrichting. Daarom hebben we onze zinnen gezet op Vlieland, hopelijk kunnen we daar even bijkomen. 's Ochtends is de wind weer afgenomen, de laatste mijlen kunnen we rustig uitvaren. Zoals de eerdere twee etappes van de Driehoek eigenlijk ook gingen: genoeg rust in de boot om uren lang een boek te lezen, uitgebreid te koken, of gewoon helemaal niets te doen. Het was een schitterende tocht langs de prachtige eilanden, en het geweldige Noorwegen. Samen met een gezellige groep mede-zeezeilers.

Het is elf uur 's ochtends als we, volledig uitgeput, aanmeren in de haven van Oost-Vlieland. We worden begroet door de schipper van de boot naast ons:

"Zo, pittige tocht gehad?"

"Ja, best wel."

"Uit Harlingen?"

"Nee, uit Farsund."

Een vragende blik.

"Noorwegen."

Nog een korte stilte.

"Zo, dat is best pittig ja."

Inderdaad buurman, best pittig.



Colofon

Op de coverfoto de start van de 24 Uurs Zeilrace 2019 in Enkhuizen.
Deze foto is gemaakt door Klaas Smit.

Uitgave
Nazomerspecial 2023, nummer 3, augustus 2023

Deze special is gemaakt door

Lars Bosma
Frans van Buuren
Anke Haadsma
Jeanet Hilgers
Klaas Jan Hoeve
Suzan Huppes
Klaas Smit
Jacob Jan van der Steur
Niels Swinkels
Roos Tielman
Riemer Witteveen

Eindredactie

Klaas Smit

Vormgeving

Debby van Hees

Sales & Marketing

Paul Pekelharing
Herco Tibboel

Met dank aan

Besto, Drinkwaard, Gaastra, HISWA te Water,
KM Yachtbuilders, Noblesse Yachts, North
Sails, Smartmarine, Spiegel der Zeilvaart,
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)

© 2023 [Zeilwereld.nl](https://zeilwereld.nl)

Alle rechten voorbehouden. Wil je wat
gebruiken uit deze special, vraag ons
dan vooraf om toestemming via
redactie@zeilwereld.nl.
Bij voorbaat onze dank.



Waardeer jij
Zeilwereld?
**Steun dan
Zeilwereld!**



MEEZEILEN OP EEN ÉCHTE KLASSIEKER!

Zeilen op polyester bootjes is leuk, maar zeilen op een klassiek jacht van bijna 100 jaar oud is écht een andere koek. Zeker als je meedoet aan een gerenommeerde zeilwedstrijd voor klassieke jachten aan boord van het prachtige klassieke zeiljacht HALLOWE'EN.

Zelfs zonder nautische kennis kun je als gast actief deelnemen aan de regatta's dankzij de professionele bemanning die je helpt, mocht je dat willen. Geen zin in hard werken? Leun gewoon achterover, geniet van de zoute bries op je gezicht en geniet van het moment!

Deze all-inclusive weken zijn gevuld met avonturen, kameraadschap, heerlijk eten, luxe accommodatie en exclusief entertainment.

SPECIAL

Vele d'Epoca di Imperia . 7, 8, 9 of 10 september 2023
1 dag klassiek meezeilen maar 1.995 €

Monaco Classic Week . 11 - 17 september 2023
All-inclusive pakket* 12.850 €

Régates Royales Cannes . 24 september - 1 oktober 2023
All-inclusive pakket* 14.920 €



*voor meer informatie klik of scan de QR code

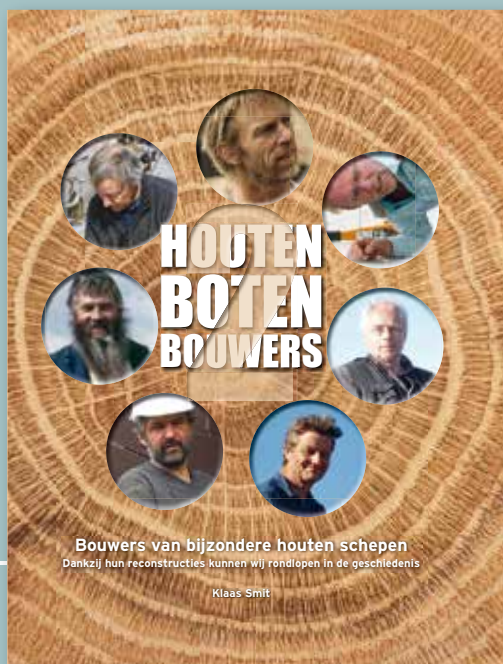
NOBLESSE[®]
YACHTS

500€
KORTING MET CODE
ZEILWERELD
VOOR MONACO
OF CANNES

www.noblesse.yachts

Verkrijgbaar via SpiegelderZeilvaart.nl/boeken

HOUTEN BOTENBOUWERS 2



Met portretten van en interviews met de scheepstimmerlieden die ons de prachtige replica's en reconstructies gaven van onder meer:

- De Batavia
- Het Utrechts Statenjacht
- Het skûtsje Aebelina
- De Witte Swaen
- Romeinse vrachtschepen

Aan het woord komen Kees Sars, Johan Prins, Willem Vos, Gerald de Weerdt, Marco van Boheemen en Jan Kuperus en Rienk Gardenier. Zij praten over de geheimen van hun vak, hun opleiding en hun inspratiebronnen.

Ga naar SpiegelderZeilvaart.nl/boeken voor een impressie.
Prijs: € 30,- (ex verzendkosten)

Wie van varen houdt maakt kennis met de klassiekers



Neem of geef een proefabonnement:
5 x Spiegel der Zeilvaart voor maar € 27,95

Het proefabonnement stopt automatisch na 5 nummers. Stuur een email met je gegevens (en indien van toepassing die van de ontvanger) naar abonnementen@spiegelderzeilvaart.nl o.v.v. 'Proefabonnement'