

ZEILWERELD

WINTERMAGAZINE 2023-2024



Victor Vandersmissen
Kerstnacht op het Wad

10 tips
voor duurzaam zeilen

In het kielzog
van de vikingen naar
de noord

Wedstrijdzeilen

- **Als het maar hard gaat**
- **Team NL in Youth & Puig Women's America's Cup**
- **Topzeiler als coach richting de Olympische Spelen**
- **Vliegmachines in de America's Cup**

Jong en een eigen boot
Waarom zou je?

Boekpreviews

- **Koers Oostzee door Clemens Kok**
- **Los van alles door Mariska Woertman**

Inhoud



5 Voorwoord

16 Als het maar hard gaat

Planeren, trimmen en een goede voorbereiding. Zo scheurt Bart Desauois zo hard mogelijk over de baan. Het gaat hem niet eens zozeer om de winst, als het maar hard gaat.

22 Koers Oostzee door Clemens Kok

Zeilschrijver Clemens Kok zeilde veel op de oceanen en verkende de verschillende uithoeken van de Noordzee. "In mijn hoofd was de Oostzee een tikkeltje saai en niet spannend genoeg." Geniet van één hoofdstuk uit zijn nieuwe boek.

30 Producten

36 Boeken

40 Boten

46 Team NL in Youth & Puig Women's America's Cup

Nederland gaat meedoen aan de Youth & Puig Women's America's Cup. Dit was afgelopen najaar groot nieuws. De teams staan onder leiding van coaches Annemieke Bes en Pieter-Jan Postma. Hoe bereiden ze zich voor?

67 Topzeiler als coach richting de Olympische Spelen

Als je je hele leven in het teken van de topsport hebt gezet en al jarenlang droomt van de Olympische Spelen, dan is stoppen met topsport geen makkelijke keus. Misschien gaat Niels Broekhuizen nu als coach naar de OS!

70 Los van Alles

50 maanden zwerven over de wereldzeeën, dat is wat Mariska Woertman met man en twee jonge dochters deed. Een persoonlijk verhaal over durven loslaten, de onzekerheid omarmen en omgaan met onverwachte gebeurtenissen. Lees hier één hoofdstuk.

76 Jong en een eigen boot. Waarom zou je?

De komende jaren neemt de vergrijzing nog verder toe. Laat dat nou net de generatie zijn waar bootbezit het meeste voorkomt. Jongeren hoeven niet zo nodig een eigen boot. Sterft de zeilsport langzaam uit?

86 Vliegmachines in de America's Cup

Door de jaren heen is de America's Cup flink veranderd. De dertig meter lange schoener 'America', die de eerste Cup won in 1851 is inmiddels ingewisseld voor insect-achtige, vliegende machines met ongekend veel technologie. Spectaculair!

90 Colofon

80

Kerstnacht op het Wad door Victor Vandersmissen

8

10 tips voor duurzaam zeilen

51

Zeilen op hoge breedte

Eén ligplaats, vier jachthavens

▶ **AMSTERDAM MARINA**

▶ **ROTTERDAM MARINA**

▶ **REGATTA CENTER MEDEMBLIK**

▶ **MARINA STELLENDAM**

LEKKER VAREN, LEKKER LIGGEN

www.jachthavengroep.com



Voorwoord

Koffie en glühwein

Het kwik zakte deze winter al eens tot min vijf overdag. De boot staat dan wel binnen, maar klussen in een onverwarmde loods bij min vijf gaat ook mij te ver. Eén pluspuntje: de dagen worden weer langer, voor mij het moment dat ik van mezelf weer mag aftellen naar de lente. Omhoog met dat kwik! Ik wil schuren, primeren, lakken, plakken, lamineren. Die boot moet het water in. Laat die deprimerende en bovenal saaie januari-maand maar komen. Klussen zullen we, want wat hebben we anders te doen? Nieuwjaarsborrels? Elfstedentocht? Geef mij liever een kwast en pot chemische troep. Schaatsen kan ik toch niet. Meer dan eens bedenk ik me dat ik met wat extra weekenden doorbeunen misschien nu wel uit een kokosnoot zat te slurpen, zonder winterjas, met

**“In de kou weet je of je
het zeilen echt leuk vindt,
of dat je het alleen maar
doet voor het aankomen”**



20 - 28 Jan 2024
Düsseldorf, Germany

The world's largest
yacht and water-
sports show

Book your tickets now!



m'n voeten in het witte zand. Maar de kou heeft zo zijn charme. In de kou weet je of je het zeilen echt leuk vindt, of dat je het alleen maar doet voor het aankomen. De gelukzalige warmte is groter na een ijzige tocht, dan wanneer je wegdrijft in je eigen zweet.

Maar gelukkig kan er, naast klussen, nog genoeg in de Nederlandse winter. Niet lang geleden keek ik bij het Nederlands Kampioenschap K-Klasse, de klasse van op afstand bestuurbare bootjes. Vernikkelen op een steiger was nog nooit zo leuk. Met je handen in een warme mof, terwijl je een afstandsbediening bedient en je jouw bootje hoog en droog (als het meezit) bestuurt, opgewonden omdat de derde helft er alweer bijna aankomt. Genoeg warmte te vinden bij winters zeilen.

Andere mogelijkheden om je zeilfix te krijgen, zijn een straffe overtocht naar Terschelling, om daar Kerst en Oud en Nieuw te vieren, IJspiegels en Goofies, en lezingen en cursussen. Het is bibberen, maar ook genieten, zeker als je je na afloop met gelijkgestemden weer kunt opwarmen, al dan niet met een volle mok glühwein.

Heb je een zeilloos weekend gehad, dan moet de niet-zeilende medemens op maandagochtend maar even snappen dat het niet makkelijk is om in een winters weekend je kop net zo leeg te maken als in de zomer. Het kost het wellicht een paar koppen koffie extra, voordat je weer te genieten bent.

In zeilloze weekenden kun je wel wegdromen bij dit digitale magazine van Zeilwereld, alweer het zevende! Lekker lezen tijdens een winters weekend of wanneer je maar wilt. Deze magazines maken we nog altijd met veel plezier als aanvulling op de mooie verhalen op Zeilwereld.nl. In dit magazine blikken we vooruit op komend jaar. Op de producten en boten die je kunt verwachten, op boeken die je nu al kunt lezen, maar laten we je ook wegdromen bij mooie (en koude) bestemmingen en bij een heus kerstverhaal. Zeilen vergrijsst dan misschien (of 'verzilvert', zoals een havenmeester in Kortgene mij ooit vertelde) en jongeren die een eigen zeilboot kopen zijn schaars, maar ze zijn er wel! Waarom zou je nu nog een boot willen kopen als je voor een paar tientjes de halve wereld over vliegt? Je leest het verderop.

Er staat ons een mooi jaar te wachten. We kunnen ons verheugen op de Olympische Spelen waar de Nederlandse top laten zien wat ze in hun mars hebben. Er zal ook gestreden worden om de begeerde America's Cup én in november start de Vendée Globe. Het duurt allemaal nog even, maar met dit magazine begint de voorpret voor al dat moois.

Fijne dagen en een zeilvol 2024 gewenst.

Riemer



PS

Deze special maken we gratis en voor niets voor alle zeilers. Met jouw steuntje in de rug kunnen we mooie content blijven maken.

Wil je helpen?

Klik dan op de QR-code of scan deze met je telefoon.

Hartelijk dank!

Waardeer jij
Zeilwereld?

Steun dan
Zeilwereld!



10 tips

Tekst en foto's: Laura van den Ouden en Gilles Leidelmeijer
Vertaling: Femke van Straten

Meestal leer je eerst zeilen en koop je daarna een boot. Laura van den Ouden en Gilles Leidelmeijer deden het andersom en zijn al geruime tijd op pad met hun Lagoon 42, Horizon. Na dik drie jaar zijn ze heel wat zeemijlen wijzer en bereiden ze zich in de Middellandse Zee voor op de oceanen. Laura schrijft elke week een Engelstalig blog over het zeilen met Horizon tijdens hun wereldreis, waarbij duurzaam zeilen een belangrijk thema is.

voor duurzaam zeilen

Als je net als wij twee jaar midden in de natuur hebt gewoond, op het water in onze catamaran, dan leer je de natuur steeds beter kennen en waarderen. Sterker nog, je raakt onder de indruk van de omgeving om je heen. Je ervaart het leven op en onder water en je ziet ook hoe kwetsbaar het soms is.

Eerlijk gezegd hadden onze oorspronkelijke ideeën om met en van de natuur te leven in de eerste plaats te maken met kostenbesparing. Zeilen is feitelijk gebruik maken van zon, water en wind die je elke dag gratis ter beschikking worden gesteld.

Maar steeds meer begin je de krachten van de natuur te begrijpen en groeit je bewondering en dankbaarheid. Dan wil je ook steeds meer iets teruggeven en zorgen voor de natuur. Hieronder vind je 10 dingen die wij doen op het gebied van duurzaam varen.



1. Zonne-energie

We gebruiken zonne-energie als stroom voor onze boot. Dit doen wij mede om het gebruik van walstroom in havens te voorkomen, want die is gebaseerd op de klassieke energiebronnen die in de aarde zitten, omgezet in fossiele brandstoffen, die milieubelastend zijn om op te wekken en bovendien uitputbaar zijn. Zonlicht is een schone energiebron en onuitputtelijk. We hebben berekend dat we maximaal 10 KW per dag nodig hebben als we vier gasten aan boord hebben, dus voor zes personen in totaal. Deze elektriciteit hebben we nodig voor onze koelkast, vriezer, computers, tv, koken, het doorspoelen van de toiletten, het opladen van de mobiele telefoons, koffie- en thee zetten, verlichting in de boot, magnetron, boiler, kachels.

Klinkt bekend? Het is voor 90% hetzelfde als bij jou thuis. Maar ik herinner me dat als ik thuis de stekker in het stopcontact stak om mijn telefoon op te laden of de magnetron aan te zetten, ik dit deed zonder na te denken over waar de energie vandaan kwam. Door op een zeilboot te wonen, leer je dat elke seconde van je elektriciteitsverbruik eerst op de een of andere manier moet zijn opgewekt voordat je er gebruik van kunt maken!

Met een maximum van 10 kW per dag hebben we 1700 watt aan zonne-energie nodig. We hebben vijf zonnepanelen gekocht van elk 340 Wp (Wattpiek) om die 1700 Watt te bereiken. Wij gebruiken LG bi-facial zonnepanelen, deze zijn transparant, waardoor ze het licht van beide kanten kunnen opvangen: bovenop het directe zonlicht en aan de andere kant van het paneel, tegenover het water, vangt het paneel de reflectie op van de zon in het water. Wij hebben zelf een rvs-rek ontworpen voor vijf zonnepanelen achter de boot. Het zonnerek

is draaibaar in een hoek van 0 tot 180 graden, zodat we overdag de beste hoek kunnen kiezen om het zonlicht op te vangen en de energieopwekking te optimaliseren. De zonnepanelen zijn achter de boot bevestigd, aan het uiteinde van het dak en niet bovenop het dak, om schaduw te creëren boven onze bijboot, zodat UV daar minder impact op heeft wat de levensduur van de bijboot ten goede komt. Daarnaast zijn zonnepanelen aan de achterkant van de boot eenvoudiger te onderhouden en zo blijft er ruimte over om vanaf het dak van de catamaran het water in te duiken!

2. Lithiumbatterijen

Om al deze Wattpieken via de zonnepanelen om te zetten in stroom heb je een omvormer nodig, maar belangrijker nog: je moet 's nachts en op bewolkte dagen gebruik kunnen maken van zonne-energie. Je hebt dus de mogelijkheid nodig om stroom op te slaan en daarom hebben we lithiumbatterijen gekocht. We hebben in dit project samengewerkt met New Energy Today in Nederland. Zij hebben ons geholpen bij het installeren van de Victron multiplus GX-omvormer, aangesloten op 4 lithiumbatterijen uit de MG HE-serie, om in totaal 15 kW aan opslagcapaciteit te leveren. Wij zijn erg blij met onze zonnepanelen en lithium accu's, alles geeft ons genoeg schone stroom. Zelfvoorzienend zijn geeft je vrijheid en een gevoel van trots om met de natuur samen te werken zonder deze te belasten!



3. Zeewater omgezet in drinkwater

Naast energieopslag moet je ook voldoende drinkwater aan boord hebben. Vooral als je zeeën en oceanen oversteeft. Als je bijvoorbeeld de Atlantische Oceaan oversteeft, heb je voor minimaal drie weken drinkwater nodig, omdat er geen of heel weinig eilanden zijn om aan zoet water te komen. Onze catamaran beschikt over twee watertanks met elk een inhoud van 300 liter. Dat is niet genoeg als je met een bemanning lange tochten over zee maakt. Daarom importeerden we een watermaker van Seawater Pro, een gespecialiseerd bedrijf in Fort Lauderdale Florida en installeerden deze in een van de machinekamers van onze catamaran. De watermaker pompt zeewater door een membraan met een hoge druk van ongeveer 800 Psi. Voor elke liter zout water kan 100 ml vers drinkwater worden geproduceerd. Ons systeem kan 1200 liter zeewater per uur door het membraan pompen om 120 liter zoet water in een uur te genereren. Het zoete water gaat door zeven filters om chemicaliën, zware metalen, virussen en bacteriën uit het water te verwijderen. Conclusie: wij produceren ons eigen zoete water! Om te drinken, douchen, koken, enz. De hogedrukpomp van de watermaker verbruikt uiteraard veel stroom. Maar het mooie is: als je voldoende zonne-energie hebt, is het schone, zoete water ook nog eens schoon geproduceerd.



4. Zeilen en windenergie

Laten we het hebben over transport, het reizen van A naar B, want dat kost meestal veel CO2-uitstoot (met auto's, bussen, vliegtuigen, enz.). Wij gebruiken windenergie om ons tiny house genaamd zeilboot te verplaatsen. Wij hebben onze auto's in Nederland verkocht en reizen op windenergie. Wij hebben voor onze wereldreis een camper overwogen, maar die zou veel fossiele brandstoffen verbruiken, kostbaar zijn en in onze beleving niet erg sportief. We willen langzaam reizen, het buitenleven waarderen, de frisse lucht, 'ervoor werken' om een gevoel van voldoening te krijgen, zoals na een dag zeilen als je voor anker ligt in een baai. Onze ecologische voetafdruk is zeer klein. Je kunt zelfs zeggen: na een meter varen met je boot door het water is je voetafdruk letterlijk niet meer te zien, omdat de golven je sporen wegspoelen. Ik vind het verfrissend om te leven op het water van zeeën die er al miljoenen jaren zijn. Het maakt je nederig, onze levens zijn niets anders dan een druppel water in de oceanen, je bent heel nietig op je boot vergeleken met de grootsheid van Moeder Natuur.



5. E-bike en e-step

Over transport gesproken: we doen onze wereldreis op zeilen en zonne- en windenergie. Onze boot is onze auto om over het water te reizen. Maar soms wil je over land reizen, want ook op het land is er veel moois te ontdekken (denk aan bossen, dorpjes, etc). Wij gebruiken onze elektrische fiets en elektrische step om over land te reizen. Wij kunnen hiermee 60 kilometer per dag reizen. Het is duurzamer om geen bussen te hoeven gebruiken of een auto te hoeven huren (aangedreven door fossiele brandstoffen). En je raadt het natuurlijk al: voor het opladen van onze e-bike en e-step gebruiken wij de zonne-energie op onze boot!



6. Ultrasonische anti-fouling

Wij varen het hele jaar door, dus onze boot blijft altijd in het water. Maar daardoor groeien er algen, zeewier en schelpen op onze boot onder de waterlijn. Vooral in zout water. Deze ophoping vertraagt het varen, verstoort de waterstroming en tast het materiaal van het onderwaterschip aan. Om de boot onder water te beschermen heb je antifouling nodig. De meest gebruikte 'zelfslijpende' aangroeiwerende verf laat tijdens het varen langzaam los en bevat koperhoudende biociden en zink. Ook als de boot stilligt komt er koper in het water terecht. Ons schip is gebouwd in juni 2019, wat betekent dat er normaal gesproken ieder jaar nieuwe antifouling nodig is. Zeker als de boot een deel van het seizoen niet uit het water gaat want door in de winter stil in het water te liggen, wordt de groei van algen, zeewier en schelpen op de boot onder de waterlijn nog gemakkelijker. Omdat wij blijven varen werd ons geadviseerd om iedere 1,5 tot 2 jaar nieuwe antifouling aan te brengen. Maar we willen voorkomen dat we de reguliere aangroeiwerende verf moeten gebruiken, omdat dit giftig en duur is en planning en organisatie vereist om de catamaran gedurende een aantal dagen uit het water te laten halen en te behandelen. Ultrasonische antifouling is het antwoord. Deze systemen zijn speciaal ontworpen om vervuiling te voorkomen. Deze antifouling produceert ultrasonische geluidsgolven op bepaalde frequenties die verder gaan dan het gehoorgebied van mensen. Toen we vertrokken voor onze wereldreis, hebben we de kleine sensoren in de rompen geïnstalleerd. Het is een schone manier om algen van de boot te houden: ze mijden de boot vanwege het ultrasonische geluid. Toen we de boot in juni 2021 uit het water lieten halen voor een eerste controle na twee jaar varen, kwamen we erachter dat het zijn werk zo goed had gedaan, dat zelfs de Yacht Services Company die we in Les Sables-d'Olonne hadden ingehuurd om onderwaterschip en antifouling te controleren, verrast was dat het nauwelijks invloed had op de bestaande antifouling op het schip die daar standaard was aangebracht! Wij vertrouwen dus de komende jaren op deze innovatie en zijn blij dat we deze hebben aangebracht.



7. Afval scheiden

Op de boot scheiden wij ons afval. Voor papier/karton en plastic maken wij gebruik van speciale containers. Vaak staan er in havens verschillende vuilnisbakken waar je de verschillende soorten afval in kunt doen. Echt top dat dit bestaat! In Noord-Europa (bijvoorbeeld Zweden) hadden we dit verwacht, maar ook in Spanje en Frankrijk is het gebruikelijk om afval te scheiden. Ook in de jachthavens zie je steeds meer aandacht voor het milieu. Zelfs de combinatie van kunst en milieu, bijvoorbeeld in het project van een vis van plastic waarin je lege flessen kunt stoppen.



8. Brood bakken

Wij bakken ons eigen brood. Onze broodbakmachine wordt aangedreven door ons zonnepaneel. Zo vermijden we dat we naar bakkerijen moeten gaan die hun bedrijf draaien op fossiele brandstoffen. En versgebakken brood bevat ook minder chemicaliën. De helft van het gebakken brood gebruiken wij voor twee of drie dagen, de andere helft gaat de vriezer in. Het heeft ons ook doen nadenken over wat er verwerkt wordt in houdbaar brood dat een maand houdbaar is...

9. Lokaal eten

Als het om eten gaat, gebruiken we overdag voornamelijk lokaal voedsel dat we op de markt kopen. Voor ons dus geen aardbeien in de winter, maar voedsel kopen dat in hetzelfde seizoen wordt geoogst en verkocht. De beste manier om de lokale boeren te steunen is door rechtstreeks bij de boerderij of op lokale markten (vaak dinsdag of zaterdag) te kopen. Vooral in Portugal, Frankrijk en Spanje zijn er geweldige vismarkten en fruitmarkten! Je leert zo nieuwe soorten voedsel en kruiden kennen en bereidt ze op lokale wijze. Zo aten we in Spanje veel pimientos de padron (pepermpjes), in Zweden waardeerden we de lokale vis en garnalen en in Frankrijk leerden we het lokale gerecht mosselen in kerriesaus kennen. Het verrijkt je lokale ervaring, je steunt lokale boeren en vermijdt de supermarkten die veel voedsel importeren met transport op fossiele brandstoffen.

**Geen nieuwe dingen kopen
als ze kapot zijn, maar
proberen ze te repareren.**

ELEKTRISCHE BOOTAANDRIJVING

10 JAAR INNOVATIE



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

 **EPROPULSION**



Drie verbeterideeën voor de toekomst

Natuurlijk leven we niet 100% van schone energie of hebben we helemaal geen CO2-uitstoot. Als er geen wind is of wind uit de 'verkeerde' richting komt, moeten we de motoren starten. Of als het bewolkt is en we energie nodig hebben omdat we in een baai zijn, moeten we een generator starten. En soms is het prettig om in een haven te zijn met walstroom en drinkwater dat direct beschikbaar is. En we ontkomen er niet aan om af en toe gebruik te maken van de bus, een auto te huren of met het vliegtuig te reizen.

Als het om nog duurzamer leven gaat, hebben we drie plannen voor de toekomst:

- ✓ We willen meer gebruikmaken van de bronnen die de natuur ons biedt. De propellers van onze boot kunnen bijvoorbeeld, wanneer we de motoren moeten gebruiken, worden gebruikt als hydro-elektrische propellers. Of we kunnen windturbines op ons schip installeren. Tot nu toe hebben we windturbines vermeden vanwege hun lawaai en lage opbrengst en noemen we ze 'fingerchoppers', maar het is zeker een optie die we verder willen verkennen. Innovatie gaat door.
- ✓ Wij willen minder vlees eten. We eten nu al minder vlees dan twee jaar geleden thuis door het te vervangen door meer groenten of vis. Maar toch willen we de hoeveelheid vlees die we eten nog verder terugbrengen.
- ✓ Wij zouden nul CO2-uitstoot willen. Dat kan niet, omdat je soms je motor of generator moet starten. Maar je kunt er ook creatief naar kijken zoals het tv-programma '3opReis' dat doet: zij compenseren hun CO2-uitstoot: <https://www.bnnvara.nl/3opreis/artikelen/co2-neutraal-reizen>. Het betekent doneren aan organisaties die bomen planten, milieuvriendelijke projecten uitvoeren of schone energiesystemen bouwen. Wij zijn dit momenteel aan het onderzoeken!

Wil je meer weten over de reis van Gilles en Laura of zelfs een keer met ze meevaren?

Kijk dan op www.catamaranhorizon.com.

10 Hergebruik, recycle, repareer, ruim op en deel

Zelfvoorzienend zijn betekent ook dat je apparatuur en materiaal aan boord kunt repareren. Geen nieuwe dingen kopen als ze kapot zijn, maar proberen ze te repareren.

Of recycle bijvoorbeeld oude of gescheurde kleding tot schoonmaakdoekjes.

En ook wonen in een tiny house betekent opruimen. Ik gaf veel van mijn zakelijke kleding weg aan mijn nichtjes of vrienden en koop nu onderweg nauwelijks souvenirs (waarom zou je die nodig hebben op een schip?).

Zeelieden vormen ook een gemeenschap waarbinnen ze hun spullen delen of ruilen. Vers voedsel kregen we van mensen in de boot achter ons, omdat ze voor twee weken terug zouden gaan naar hun thuisland en geen groente en fruit wilden weggooiën. Of een Amerikaanse zeeman, die polyurethaanschuim gebruikte dat hij in een grote tube kocht, maar niet alles nodig had, gaf het overschot aan ons.



Planeren, trimmen en een goede voorbereiding. Dat zijn enkele ingrediënten om zo hard mogelijk over de baan te scheuren. Ik zit met Bart Desaunois te praten over wedstrijdzeilen. Hij vaart jaarlijks diverse zeilwedstrijden in binnen- en buitenland op grote snelle jachten én op heel kleine bootjes. Het gaat hem niet eens zozeer om de winst, als het maar hard gaat.

Tekst: Anke Haadsma

Als het maar **HARD** gaat

“Ik was vroeger helemaal niet zo’n wedstrijdzeiler hoor,” vertelt Bart. “Ik ben ooit begonnen met zeilen bij de scouting, op zo’n lieviet. Daarna ben ik op de grote boten gaan varen, maar toen was ik nog niet echt bezig met wedstrijdzeilen.”

Zijn eerste boot kocht hij op zijn 28ste, een J-24. Daarna kwamen de kinderen en kwam er een andere boot. Toen de kinderen wat groter waren, spoorde zijn vrouw hem aan een grotere boot te kopen. Dit werd een J-109, vanaf dat moment ging Bart serieuzer wedstrijden zeilen.

De J-133

From shallow waters to deep oceans.

kmyachtbuilders.com



Bestevaer 36

Our most compact, most sustainable, most agile go-anywhere yacht for go-anywhere people.

Bezoek ons bij BOOT Düsseldorf: 7A/C01



De J-109

Het snelle zout

Omdat Bart zo van hard varen houdt, vaart hij het liefste offshore wedstrijden. "Op het IJsselmeer krijg je de boot nu eenmaal niet zo makkelijk in plané. Het lukt wel even, een seconde of 10, maar het blijft niet plakken. Dat lukt op zout water veel beter. Nu vaar ik ook nog maar weinig wedstrijden in Nederland. Ik doe wel eens het rondje Noord-Holland en volgend jaar denk ik erover weer de Vuurschepen en North Sea Race naar Engeland en terug te varen. Maar liever vaar ik wedstrijden als bijvoorbeeld de CAM-race en wedstrijden in Denemarken. Hier varen heel veel shorthanded crews, in Nederland is shorthanded varen nog niet zo groot."

"Het begon met het Nederlandse circuit. Ik verzamelde een crew om me heen en we deden met verschillende wedstrijden mee. De boot werd op dat moment eigenlijk te klein voor de hoeveelheid bemanning die we hadden. Na vijf jaar ruilde ik hem daarom in voor een J-133."

Met 16 knopen over het water

Dat is een behoorlijk grotere boot, merk ik op. Bart begint te lachen: "Ja, we zeilden toen wel met een mannetje of 8 à 9. Maar na een paar jaar werd de crew steeds minder, dat blijft namelijk toch wel een ding hoor hier in Nederland. Fully crewed zeilen wordt echt lastig, omdat bemanning vrij makkelijk afzegt het laatste moment en dan sta je vlak voor de start ineens zonder voordekker. Ik ben daarom na een paar jaar alleen nog maar shorthanded gaan varen, dat bevalt erg goed. Ik heb twee vaste jongens met wie ik afwisselend doublehanded vaar. En als ze een keer allebei mee kunnen, dan varen we fully crewed, met zijn drieën."

Na de J-133, wat toch een best grote boot is om shorthanded mee te varen, ruilde Bart deze in voor een Beneteau Figaro 2. Ook een uitdagende boot die je niet veel ziet in het Nederlandse zeilcircuit. "Ik moet een planeerboot hebben," legt Bart uit terwijl zijn ogen beginnen te schitteren. "Planeren is zo gaaf, als je met 16 knopen over het water stuitert, dat is echt de kers op de taart!"

Zo'n grote bak, die krijg je niet zomaar in plané, merk ik op als Laserzeiler. "Dat klopt. In de eerste plaats moeten de wind en golven goed zijn om te kunnen planeren. Het lukt je alleen als je echt diep vaart onder gennaker of spinnaker. Je moet minimaal 20 knopen wind hebben en een beetje swell, zodat je met de golven mee kunt surfen. Het moet allemaal kloppen, maar als je dan gaat..."



Winnaars CAM race 2022, doublehanded en line honours

Windmilcup met de Figaro 2



Skydrone Sloten

Skydrone Sloten
CAPTURING LIFE



2.4mR in actie

De Sneekweek is vast onderdeel op Barts wedstrijdkalender. [Zie hier hoe Bart wedstrijdzeilt in zijn 2.4mR](#)

Allround zeiler

Naast de kajuitboten, onlangs heeft Bart de Figaro nog ingeruild voor een JPK1030, vaart hij ook op kleinere boten. "Ik heb ook een 2.4mR, die heb ik een jaar of 15 geleden gekocht. Dat is zo'n gaaf bootje, het is net een formule 1 boot met al die verschillende lijntjes. De 2.4mR heeft echt onbeperkte trimmogelijkheden. De kennis die ik hier aan boord opdoe, kan ik weer goed toepassen op de grotere boten. Je ziet in dit veld echt heel duidelijk hoeveel verschil het maakt wanneer je je onderlijk trimt en wat



De 2.4mR tijdens de Sneekweek

bijvoorbeeld de kromming van de mast doet. Hierin heb ik echt de finesse van het zeilen geleerd."

Naast zijn eigen boten, vaart hij ook nog wel eens op andermans boten. "Mijn broer heeft lang in de superjachten gewerkt, dan vroeg hij mij nog wel eens mee voor een delivery of een wedstrijd. Dat is gewoon echt anderhalve week alleen maar genieten in mooie havens in plaatsen als St. Tropez. En mijn broer heeft een Draak, die boot is ergens wel vergelijkbaar met mijn 2.4, ze hebben dezelfde romp. Mijn specialiteit is sturen, mijn broer zit dan te trimmen en zijn vrouw staat op het voordek. In deze boot gaat het ook echt om die laatste millimeter qua trimmogelijkheden, tactiek en het sturen."

Trouwens ook een hele mooie ervaring was toen ik met Roy Heiner meeding naar Alcatraz en we bijvoorbeeld onder de Golden Gate Bridge wedstrijden hebben gevaren. Dat soort dingen vergeet je ook nooit weer." Lees meer over die ervaring in de spotlight met Bart op Zeilwereld.

Dat tripje met Roy Heiner kwam niet helemaal uit de lucht vallen. Bart heeft een jaar of tien als coach gewerkt voor Team Heiner. "Ik heb Rosalin Kuiper voor het eerst de mast in gesen, terwijl we onder spinnaker aan het varen waren. Ze had het nog nooit gedaan, en wilde het wel eens proberen. Toen vond ze het al niet spannend!"

Tijd en mogelijkheden zelf creëren

Coachen bij Team Heiner, zeilen op superjachten, wedstrijden in binnen- en buitenland en ook nog eens meerdere boten bezitten. Terwijl ik naar Bart zijn verhaal luister, vraag ik me af hoe hij dit allemaal combineert met zijn eigen bedrijf én zijn gezin. "In de eerste plaats moet het thuisfront erachter staan dat je dit doet. Dat doet mijn vrouw, ze heeft zelf weinig met zeilen, maar ze vindt het wel belangrijk dat ik mijn hobby beoefen. Ze vindt het ook niet erg als ik even van huis ben, zij heeft ook haar eigen dingen. Wel hebben we afgesproken dat

Bart Desaunois

als ik langer dan twee weken weg moet voor een wedstrijd, we dan overleggen. Alles wat korter is, is eigenlijk altijd goed. Het is wel belangrijk hoor, om het thuisfront mee te hebben, anders heb je er alleen maar ruzie over." Volgend jaar gaat hij ook in zijn werk meer tijd vrijmaken voor onder andere zijn grote hobby. "Toch heeft het me eerder ook nooit tegengehouden. Ik weet ook dat ik altijd een vrij luxepositie heb gehad. De boten en materialen heb ik altijd gewoon kunnen kopen. Met mijn werk kon ik het ook altijd goed regelen wanneer ik een periode wilde zeilen. Er zijn ook echt wel periodes geweest dat ik minder zeilde, omdat het op het werk nu eenmaal drukker was. "Volgend jaar ga ik een stapje terug doen in mijn bedrijf, dus dan heb ik ook weer meer tijd."

Plannen

Volgend jaar hoopt Bart meer in het Scandinavisch gebied te gaan zeilen. In Denemarken doet hij al een aantal jaar mee met de Fagfisher, een doublehanded wedstrijd. "Daarna ben ik van plan mee te doen aan de Silverrudder Challenge of the Sea in het Deense Svendborg. Dit is een solowedstrijd waar maar liefst 450 boten aan meedoen. Hierbij wordt niet gekeken naar je rating, maar naar de lengte. Het is dan ook geen prestatie-evenement, het gaat hier echt om de beleving. Een week voor de wedstrijd begint ben ik er al, het is er namelijk ook nog eens echt heel gezellig. Het bijzondere is ook: de prijsuitreiking wordt al gedaan vóór de start. Op de 450 deelnemers krijgt 10% een prijs vanuit de vele sponsors van de wedstrijd. Die prijzen worden verloot op de nummers van inschrijving. Die inschrijving is ook altijd binnen een kwartier vol." Wel is er ook achteraf een prijsuitreiking op prestatie. Bart is wel een zeiler die dan zo hard mogelijk probeert te varen. Maar winnen hoeft hij deze wedstrijd niet, hij doet echt mee om de beleving.

De nieuwste aanwinst van Bart, de JPK 1030



TIPS

Bart haalt veel plezier uit wedstrijden zeilen. Niet op prestatie, maar wel altijd jezelf uitdagen spelen daarbij een belangrijke rol. Voor zeilers die meer wedstrijden willen varen, heeft hij nog een aantal handige tips:

Voorbereiding

"Per evenement heb ik een aparte lijst met voorbereidingen. Vooraf pak ik dan die lijst erbij en begin ik met afvinken, zo weet ik zeker dat alles geregeld is voor de start. Daarbij zorg ik er aan het begin van het seizoen ook voor dat de boot gewoon helemaal in orde is natuurlijk."

Verleg je grenzen

"Als je bijvoorbeeld van zoet naar zout wilt overstappen, begin dan met rustig weer. Van plassenzeiler naar IJsselmeer is ook al een grote stap. Begin daarom eerst eens met rustig een rondje te varen vanuit de haven en ga vanaf daar steeds een stapje verder. Belangrijk ook: hou het weer goed in de gaten!"

Apparatuur

"Zorg dat je goede navigatieapparatuur aan boord hebt. Pak vooraf ook de kaart erbij, met name op de Noordzee heb je namelijk veel te maken met shipping lanes en windmolenparken. Zorg dat je jezelf hierop voorbereidt."



De Oostzee is **PRACHTIG**



Zeilschrijver Clemens Kok zeilde veel op de Noordelijke en Zuidelijke Oceaan, voer met charterschepen op de Pacific en verkende de verschillende uithoeken van de Noordzee. Maar de Oostzee, die bleef er maar wat bij. "Op de Oostzee of het Wad had ik niet zoveel te zoeken," schrijft hij in het voorwoord van zijn meest recente boek 'Koers Oostzee'. "In mijn hoofd was de Oostzee een tikkeltje saai en niet spannend genoeg, te weinig zee. Filezeilen langs suffe haventjes, vreesde ik, zonder bruisende Britse pubs, Franse joie de vivre of Spaanse ria's met pittoreske vissershaventjes."

Tekst: Riemer Witteveen



Clemens vaart richting de Oostzee en laat zijn boot er een paar jaar lang in de winter liggen. In de zomer komt hij terug om de schitterende wateren en kusten te ontdekken. Vijf seizoenen lang zwerft hij rond. Het resultaat is een boek dat even praktisch als gemakkelijk is. Een boek voor de zeiler die nog nooit naar de Oostzee is geweest, voor de Oostzeeveteraan, en ook voor de zeiler die niet zo nodig de gemakken van de Nederlandse havens hoeft te verlaten, maar het wel leuk vindt om over andere gebieden te lezen.

Wat versta je onder slow sailing en is de Oostzee ook voor meer haastige zeilers een leuk gebied?

“Het gekke is dat ik het woord ook al in een andere context tegenkwam. Slow walking, slow cooking, slow dit, slow dat. Het is lekker kalmjes aan zeilen. Ik heb zoveel ellendige zeeën meegemaakt in Het Kanaal, dat ben ik zat. Nu ik met pensioen ben, heb ik de tijd om goed weer af te wachten. Als je terug moet naar je werk of de kinderen moeten weer naar school, dan ben je meer gebonden. Maar, ook in drie à vier weken kun je een aardig rondje Oostzee maken. Zulke enorme afstanden zijn het niet. René Vleut had een mooi advies: je moet bijtijds het weerbericht voor de terugreis in de gaten houden. Als er een oostenwindje aankomt, dan moet je eigenlijk al op het vinkentouw zitten om zo snel mogelijk dat Noord-Oostzeekanaal weer door te varen. Zo loop je geen risico een week in Cuxhaven te moeten wachten.”

Je voer in een Westerly Centaur. Is dat de ideale Oostzeeboot?

Ik heb recent voor het tijdschrift Spiegel der Zeilvaart nog een artikel geschreven met de titel ‘Ode aan de Westerly Centaur’. Het is een klassieker en die bootjes varen over 100 jaar nog. Het polyester is zo stevig, want bij de eerste in serie gebouwde polyester schepen werd er nog onder toezicht van Lloyds gebouwd. Later werden de polyester boten veel minder stevig gebouwd. Het is nog steeds het meest geproduceerde bootje ooit. Maar op zich is een

kimkieler voor Denemarken helemaal niet zo handig. Het is een ondiep stekend bootje en wat moet je met twee kielen? Droogvallen kun je aan de Oostzeekant van Denemarken niet en er is daar ook nauwelijks getij. Bij de winterberging kijken ze je ook raar aan als je met een kimkieler aankomt. Je hoeft op de Oostzee ook niet per se een jacht met een kielmidzwaard te hebben, al zijn er wel ondiepe wateren aan de Deense kust. Langs de kusten van Zweden vind je over het algemeen wel dieper water, maar daar heb je weer het probleem van navigeren tussen rotsen. Eigenlijk zijn alle boten die je ook in de jachthavens in Nederland ziet liggen wel geschikt. Mijn nieuwe boot is een Noordkaper 31C, gebouwd in Turkije. Die is zo ondiep dat hij nog drijft in een schoteltje melk. Met Lauwersoog als vaste ligplek wil ik nu vooral het oostelijke Wad verkennen.

In welk ander gebied zou je nog wel vijf seizoenen willen slow sailen om er dan ook weer een boek over te schrijven?

Ik zou wel terug willen gaan naar Nävekvärn, een plaats onder Stockholm. Dat is een veilige en goed geoutilleerde havenplaats en overigens een goede plaats voor winterberging. Je kunt vanuit daar zo naar de eilandengroepen tussen Finland en Zweden en eilandhoppend naar Helsinki, dat soort dingen. Misschien maak ik daar dan wel weer een boek van. Maar als de wind de andere kant op waait, zit ik wellicht zo weer in Het Kanaal. Mijn vriendin is weinig gewend en dat vind ik ook wel mooi. Ik heb te vaak gezien dat mannen hun vrouwen dusdanig pushen dat ze een bloedhekel aan zeilen krijgen. Dat ben ik niet van plan. Ik wacht goed weer af. En het is opvallend hoe weinig artikelen ik de laatste jaren over Het Kanaal zie verschijnen, sinds ik daar zelf niet meer zeil. Misschien is die generatie zeilers die daar veel naartoe ging onderhand uitgestorven.

Had je dit niet veel eerder moeten doen of heb je gewacht op het juiste moment om de geheimen van de Oostzee te ontdekken?

“Het loopt zoals het loopt. Ik heb de Oostzee lange tijd weggeschoven. Het leek me saai en ik heb niet zoveel met die drukke pittoreske haventjes. Ik was meer van het zeilen op getijdenwater en zeilen rond Engeland, Schotland en Ierland. Ik had een behoorlijke avontuurlijke insteek.

Mijn wijlen vrouw Nella was voor de duivel niet bang en met zo’n partner kun je alle kanten op. Ze was net zo enthousiast als ik en ging liever de zee op. Die geulen en boeien op het wad benauwden haar. Maar ik ben nu blij dat ik de Oostzee ontdekt heb. Het is er wel erg druk in de zomer, maar die drukte kun je gemakkelijk vermijden. Als je op de kaart kijkt en een uithoek ziet waarvan je denkt dat er weinig mensen naartoe gaan, dan klopt dat ook vaak. Veel zeilers kiezen toch vaak de logische route. Het culturele aanbod in Denemarken is geweldig. Het is een ontzettend mooi land voor musea en bezienswaardigheden. Maar ook Zweden is fantastisch. Het was niet mijn opzet om per se zo lang daar te blijven. Op een gegeven moment had ik geen zin om terug te varen. Toen ik daar een jaar lag dacht ik: ‘wat is hier een hoop te zien. Ik ben nog lang niet uitgezeild hier.’”





Uit het boek 'Koers Oostzee, Verslag van 5 seizoenen slow sailing'

Tekst en beeld: Clemens Kok

Greetsiel

Drie uur na laagwater zeilen we richting wantij door het goed bebakende Borkumer Wattfahrwasser. Ik zie dat er in de geul aan de oostkant van het eiland een fijne ankerplaats is, op dertig meter van het strand en met luwte van zandplaten aan alle zijden. 'Iets voor de terugweg,' roep ik tegen Joost, die geconcentreerd een van de laatste bakens in de Hornsbalje aan het ronden is. Op de Oostereems komen veel vaarroutes samen, zowel vanaf de zee als het zuidelijk wad richting Delfzijl. Wij varen pal noordoost, een voordewinds zeilrak. De spinakerboom duwt de fok naar buiten en samen met het gegijpte grootzeil maken we goede voortgang. Het is depressieweer met felle opklaringen. Al die tinten grijs en blauw op het stroomgerimpelde water, een verscheurd wolkendek erboven, als een aquarel waarvan de verf nog nat is. De boten lijken op het spiegelende water te zweven, als door een onmetelijke ruimte. Hoe verder de eilanden erachter, hoe lossen ze van de kim liggen. Losgekomen van de bolling van de aarde lijkt het op een zinsbegoocheling.

De grote, met lichtgevende verf beschilderde O24-boei, een roodgroene scheidingsboei, is onmiskenbaar voor de vaarroutes vanuit Delfzijl, Juist en Norderney en Greetsiel. Wij besluiten voor de laatste, want de route tot de sluis is bezeild en ik wil behalve de Duitse Waddeneilanden ook de kust van Nedersaksen verkennen. Na vier uur liggen we met één ander jacht voor de grote zeesluis die de Leypolder afsluit. Ooit lag het Ostfriesische vissersplaatsje Greetsiel aan het open Wad, maar de haven dreigde te verzanden en de Leypolder werd omdijkt met een uitstulping richting Waddenzee, waar de diepe stroomgeul en een zeesluis het voortbestaan van Greetsiel als vissershaven garanderen. In de grote sluis daalt het water razendsnel en in doodse stilte varen we door de prikkengeul van de Leypolder. Vanwege het weekend is de hele vissersvloot binnengaats, allemaal met de netten drogend in de zon en de wind aan de korbomen. Greetsiel heeft de grootste garnalenkottervloot van Ostfriesland en veel van de schepen hebben kleurrijk geverfde houten rompen, die op de lokale scheepshelling worden onderhouden. Het stadje is oogstrelend, met Oudhollandse gevels en twee hoge windmolens aan de landzijde, met een extra wiekenset achter op de kop om deze in de wind te houden, ongeveer zoals het staartstuk van een helikopter. Het historische centrum is perfect geconserveerd en de vroegere welvaart laat zich gemakkelijk aflezen aan de statige huizen en gebouwen. Ik pak mijn vouwfiets voor een solotochtje in

het achterland van Greetsiel. Het boerenland van dit deel van Nedersaksen maakt, in tegenstelling tot het stadje, een nogal verarmde en troosteloze indruk, dit deel van Ostfriesland is duidelijk een achterstandsregio. Op een verlaten dichtgetimmerde boerderij staat graffiti op de muren over de schaalvergroting en melkquota van de EG. 'Wegen Schulden Pleite' lees ik. Het 'Scheiße Brussel' spreekt voor zichzelf. De boerenprotesten beperken zich duidelijk niet alleen tot Nederland. Omliggende dorpen als Pewsum en Krummhörn lijken veel op de provincie Groningen, vaak met een schilderachtige molen of een middeleeuws kerkje. Als ik terugkom van mijn fietstochtje, tref ik mijn scheepsmaat aan bij de voormalige Rettungsschuppen, de oude loods van de reddingsboot die tot café is omgebouwd. Joost is een man met een missie. In dit geval Paulaner Weißbier van de tap en onwaarschijnlijk dik belegde broodjes Hollandse garnalen – alhier Krabben genaamd. De strandstoelen op de dijk zijn gemaakt om er nooit meer uit op te staan. In het terrassengebied in het centrum van Greetsiel bevindt zich het geboortehuis van Ubbo Emmius (1547-1625), een eminent theoloog en historicus, met een rebelse inslag. Ik ben verbaasd dat er geen museum aan hem is gewijd, want de man is met name voor Ostfriesland van grote betekenis geweest. Emmius heeft veel geschreven over de religieuze en politieke strijdpunten van zijn tijd en voerde – zoon van een Lutherse predikant, maar overgelopen naar de Calvinse leer – een polemiek



X-Yachts

WORLD CLASS SINCE 1979



**WERELDPREMIÈRES OP BOOT DÜSSELDORF
20 T/M 28 JANUARI 2024**
BEZICHTIG DE X4.3 X4.9 MKII & XC47

X-YACHTS BENELUX

MARINAWEG 14A | 1361 AC ALMERE

TEL: +31 (0)36 536 90 57 | EMAIL: INFO@X-YACHTS.NL

XC 47

NIEUW



WWW.X-YACHTS.NL



tegen de Lutherse hofpartij en de absolute heerschappij van de vorsten in Ostfriesland, wat ertoe leidde dat zijn boeken en geschriften in het openbaar werden verbrand. In zijn briefwisseling met de heersende klasse ontpopte hij zich als pleitbezorger van het recht op verzet van de bevolking tegen de overheid. Hij heeft een groot deel van zijn leven gewijd aan het schrijven van zijn opus magnum *Rerum Frisicarum Historia Libri 60*, oftewel de zestig boeken van de Friese geschiedenis. Hij had zich altijd een groot voorstander van een Friese universiteit getoond en werd, kort nadat de Spanjaarden in Groningen waren verslagen, in 1614 benoemd tot de eerste rector magnificus van Groningen. Zijn grafsteen bevindt zich in de hal van het academiegebouw van de Rijksuniversiteit, met de Latijnse tekst: 'Voor de onsterfelijke nagedachtenis aan de vermaarde en vrome grijsaard Ubbo Emmius, een Fries uit Greetsiel, eerste rector van de academie, theoloog der zuivere leer, uitnemend filoloog, volmaakt geschiedschrijver.'

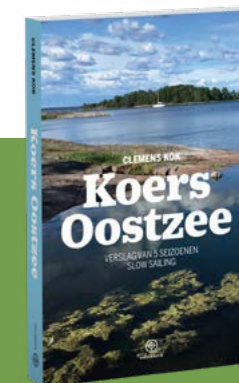
De havenmeester heeft ons voor het traject Greetsiel-Juist geadviseerd twee uur na LW weg te gaan. 'Mit fünf Knoten dauert es etwa vier Stunden,' zegt hij. Dan kom je precies bij hoogwater over het ondiepste gedeelte heen. Tijdens het eerste stuk op de Oostereems is er forse tegenstroom. We ontmoeten veel

vissersboten op de terugreis na hun nachtelijke vispartij en het valt me op hoe vriendelijk de schippers en bemanningen ons groeten. Eenmaal komt de schipper zelfs zijn stuurhut uit om naar ons te zwaaien, op het uitbundige af. De wind is zuidwest, dus bij de eerste bocht noordwaarts kan ik zeil bijzetten. Het motorgepruttel verstomt, in ruil voor het geluid van sissend zog in de frisse ochtendbries. Bij de invaart van de vaargeul parallel aan Juist krijgen we ineens de vloedstroom mee en vliegen we vooruit. Het is een drukke optocht van jachten die van Delfzijl ineens naar Norderney doorvaren, om daarna in één lange dagtocht Helgoland, Cuxhafen of Brunsbüttel te bereiken. We draaien de bochtige, met prikken gemarkeerde vaargeul naar Juist binnen, met dichtgebonden berkentakken aan stuurboord en open takken aan bakboord. De meeste prikken zijn voorzien van een reflecterend strookje om ook nachtelijke in- en doorvaart mogelijk te maken. Je moet in deze prikkengeulen wel rekening houden met een plotselinge wisseling van groen en rood bij invaart van een haven of na het oversteken van een wantij als een binnenlopende geul ineens een zeegaande geul wordt. Op de waddenkaarten staat deze wisseling goed aangegeven.

Wil je verder lezen? Koop dan het boek 'Koers Oostzee'. Het boek is te koop in de boekhandel en via onderstaande knop.

[Bestel hier Koers Oostzee](#)

Koers Oostzee. Verslag van vijf seizoenen slow sailing - Clemens Kok - Uitgeverij Hollandia - 384 pagina's - ISBN: 9789064107832 - Prijs: €24,99. Ook verkrijgbaar als e-book

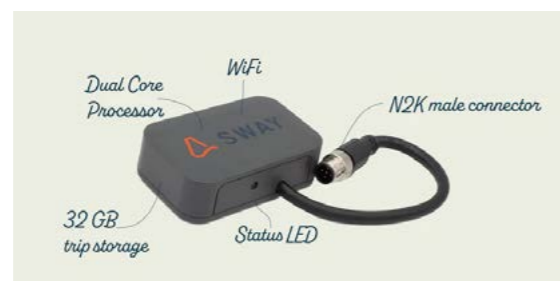


Het is weer winter en dat betekent dat je lekker mag bedenken hoe je je kluswinter en komend zeilseizoen gaat vormgeven. We hebben dit keer een flinke lading leuke producten voor je op een rij gezet. Genoeg om de winter en het volgende zeilseizoen een stuk aangenamer te maken.

Sway: Strava voor zeilers!

Hardlopers en fietsers leggen hun afgelegde afstanden vast met Strava en delen deze in groten getale met vrienden en familie. Nu kan dit ook met jouw gezeilde mijlen, dankzij Sway. Sway is een app waarmee je jouw zeiltrip vastlegt. De app werkt samen met een processor die je via een *plug and play*-systeem eenvoudig aan je boot koppelt. Het is echt een kwestie van de stekker erin steken en de trossen losgooien. Via een app op je telefoon kun je zelfs live kijken hoe je vaart. Nadat je weer hebt aangelegd haal je de data eenvoudig uit je app, vervolgens kun je ervoor kiezen die trip te delen met vrienden en familie. Een soort Strava dus, maar dan speciaal voor zeilers.

Prijs: €69,50
Sway-sailing.com



Optimaal en comfortabel hiken



Hangbroeken zijn vaak niet bepaald comfortabel. Daar wilde Vaikobi verandering in brengen. Samen met de Australische ILCA-zeiler Brett Beyer zijn ze aan de slag gegaan met een nieuw ontwerp, waarbij comfort en prestatie hoog in het vaandel staan. De Vaikobi Force Hiker Suit is het resultaat. Het moet de meest ondersteunende en duurzame hangbroek ter wereld zijn. Enkele details:

Het taille-achterdeel is verstelbaar waardoor het essentiële dynamische lichaamssteuning biedt tijdens het hangen. De ingebouwde pads beloven op hun plaats te blijven, anders dan bij andere merken. Op ieder been

zitten vier externe vaste pads die stevig op hun plaats blijven zitten tijdens het zeilen. Met een aanpasbare uniseks pasvorm, aanpasbare schouderbanden én opties om de beenlengte bij te snijden, moet deze hangbroek aansluiten aan de behoeften van iedere zeiler. Vaikobi belooft dat deze broek lang meegaat dankzij afgeplakte naden die de slijtage gebieden versterken en de duurzaamheid van de naden verbeteren.

Prijs: €239,95
Sailcenter.com/nl

Klaar om niet te scheuren? Ree!

De allereerste editie van dé scheurkalender speciaal voor zeilers! Deze kalender is gemaakt zonder jaartal. Zo kun je 'm dit jaar gebruiken, het jaar daarop of het jaar daarop. Lekker duurzaam! Iedere dag is weer anders, net als op het water. De kalender bevat waargebeurde zeilblunders, lessons learned, handige tips van ervaren zeilers en interessante maritieme geschiedenis. Uiteraard zitten er in de scheurkalender ook nautische puzzels en boeiende breinbrekers. De antwoorden kun je online terugvinden. De Zeilen scheurkalender is met een prijs van € 22,95 een leuk kerstcadeau voor elke watersportliefhebber of gewoon lekker voor jezelf. Elke dag een beetje zeilavontuur, ook als je niet op het water bent! Niet scheuren dus.



Prijs: €22,95 -
Verkrijgbaar bij bijna alle watersportzaken en online boekwinkels.
Meer informatie: Zeilscheurkalender.nl

Te land, ter zee en in de lucht



Veel zeilers nemen een actioncam mee aan boord om hun vaartocht, wedstrijd of onderwaterschip te filmen. Er is heel wat te verkrijgen op dit gebied, maar GoPro is toch wel een van de bekendste merken. De nieuwste GoPro Hero 12 Black lijkt met al zijn verbeteringen wel een perfecte match voor wie met een actioncam aan boord aan de slag wil. Hij is robuust en kan dus tegen een stootje, is lichtgewicht en ideaal voor opnames op het land, op je boot en rond of in het water. Tot tien meter onderwater maakt hij geweldige onderwaterbeelden. Het grootste verschil met zijn voorganger is de veel langere opnametijd en ook de geavanceerde HyperSmooth AutoBoost-stabilisatie is verder verbeterd. Dat betekent supervloeierende beelden als je over onstuimig water

crosst. Belangrijk voor indrukwekkende beelden is een rechte, stabiele horizon. Iets wat nog weleens lastig kan zijn op een continue bewegende boot. De Horizon Lock zorgt ervoor dat de camera en het onderwerp vrij kunnen bewegen terwijl de horizon waterpas blijft.

Op het water hebben we vaak te maken met diepe schaduwen en fel licht, wat voor veel camera's lastig is te verwerken. De Hero 12 heeft hier geen moeite mee, hij houdt alle details tijdens het filmen vast, ook 's nachts. De Hero 12 heeft extra functies voor geweldige opnamen in het donker. Kortom deze actioncam levert dynamische beelden met levens-

echte kleuren, hoge scherpste en de fijnste schakeringen. Hiermee krijg je bijna vanzelf professioneel uitzijnde beelden. En het mooie is: de prijs is ongeveer hetzelfde gebleven als die van de GoPro Hero 11.



GoPro Hero 12 Black - Prijs: €449,-
Te koop bij onder meer Bol.com.
www.bol.com

Beter goed gejat?

Opvouwbare lierhendels, Flippers van het merk EasySea, je hebt ze misschien wel voorbij zien komen bij je favoriete YouTube-zeilers. Bijvoorbeeld Kika en Dan van Sailing Uma zeilen er mee, maar ook de Noor Erik Aanderaa, van het kanaal No Bullshit Just Sailing heeft ze aan boord. Nu is er een Nederlandse versie van het product op de markt, de Winchy. Deze opvouwbare lierhendel lijkt wel heel erg op z'n Italiaanse tegenpool. De lierhendel is gemaakt van aluminium en rvs, weegt 730 gram en is in de reguliere stand 20,5 centimeter lang. Dat is iets korter dan een normale lierhendel en daardoor wellicht geschikt voor onder de buiskap. Leg je het handvat plat, dan heb je een nog grotere hefboom en is de lierhendel 32 centimeter lang. Ook de prijs is hetzelfde, maar dan heb je wel een Nederlands product. Met €249,- per lierhendel een behoorlijke dure, maar wel een die je altijd in de lier kunt laten zitten en altijd voor het grijpen hebt. Eigenlijk heb je dus ook voor elke lier één nodig.



Winchy Opvouwbare Lierhendel - €249. Meer informatie en bestellen op: Winchy.nl

Geen frictie, geen geklapper

EasySea, dat Italiaanse bedrijf achter de originele opvouwbare lierhendel, heeft zelf ook niet stilgezeten. Ze pakten een bestaand concept, de low friction-ring en gingen ermee terug naar de tekentafel. Het probleem? Die aluminium ringen kunnen nog al eens stuiten op het dek en dat klinkt niet alleen niet zo lekker, het kan je lak of gelcoat ook nog eens beschadigen. De Olli, zo noemen ze hun nieuwe low friction-ring, is voorzien van een speciaal, gepatenteerd rubber. Dit rubber zorgt ervoor dat het harde aluminium niet in contact komt met je dek. Bovendien is het rubber ook nog eens glow-in-the-dark, waardoor je altijd weet waar je schoten en trimlijnen lopen. Handig! Je hoeft niet meteen al je low friction-ringen te vervangen, maar het is wel ideaal als tijdelijk oog voor bijvoorbeeld een barberhaver, een infucker of een tackline. Er zijn vijf maten beschikbaar, voor lijnen van 5 millimeter tot lijnen van wel 28 millimeter.



Easysea Olli geluidloze low friction-ring - Easysea - van €29,- tot €69,- per stuk. Meer informatie en bestellen op Easysea.org

Als Michelinmanneletje

Op METSTRADE hebben we deze nieuwe zeillaars uitvoerig kunnen bekijken. Wat meteen opvalt is het gewicht, of het gebrek daaraan. De laars is vederlicht, bijzonder flexibel en heeft een gaiter (een tweede waterafstotende buitenlaag waar je je zeilbroek in stopt). De zolen zijn gemaakt in samenwerking met Michelin, jawel die van de banden. Grip zou dus geen probleem moeten zijn. De laars is niet heel hoog en ook de schacht onder de gaiter is niet helemaal tot bovenaan gesloten. De waterafstotende gaiter zal wellicht zorgen voor de nodige waterwering, maar is het genoeg? Voor de jury van de DAME Awards was het wel genoeg. Zij vonden de laars innovatief genoeg om deze uit te roepen tot winnaar in de Personal Equipment-categorie. Schrik niet van de prijs, die ligt zelfs nog een paar tientjes hoger dan de vollederen en veelgeziene Dubarry Ultima zeillaars (slik!).

Zhik Seaboats 700 - €399,95. Meer informatie en bestellen op: Zhik.com/eu



State of the ART

De kans is groot dat er op je boot een Seldén mast staat. Het Zweedse tuigagemerk is ook bekend van de furlex (rolfoksysteem) en van blokjes, organisers en dergelijke. Nu hebben ze wat nieuws gepresenteerd: lieren en lierhendels. Nou kun je denken dat die markt al aardig is verzadigd met grote merken als Lewmar, Harken, Andersen en Antal, maar Seldén dacht dat het beter kon en kwam met de S-Series en E-Series. Eigenlijk dezelfde lieren, maar de E-serie is elektrisch. De drums zijn gemaakt van zwart geanodiseerd aluminium en hebben verticale ribben, net zoals je die wellicht kent van Andersen lieren. Maar de ribben bij de Seldén lieren zijn asymmetrisch. Ze noemen dit ART, de Asymmetric Rib Technology. Maar liefst vijf jaar lang zijn ze bezig geweest om de drum te perfectioneren en 40 proefdrums later zijn de nieuwe lieren een feit. Maar waarom zou je dat willen? Seldén legt uit dat de asymmetrische ribben zorgen voor een ongekende grip, waardoor je minder slagen om de lier hoeft te leggen en je de lijn onder spanning gelijkmatiger kunt vieren, zonder dat de lijn schokkerig om de lier loopt. Ook handig is dat je een lijn met de hand kunt aantrekken terwijl de lijn nog in de selftailer zit, zónder dat de lierhendel begint mee te draaien. Wel zo veilig! Je hoeft de lierhendel dus ook niet uit de lier te halen bij een overstag. De lier is beschikbaar in zes gangbare maten van S30 tot S66. De elektrische versie heeft drie modellen. En dan is er nog de Seldén Race Grip lierhendel. Het lijkt op een doodnormale lierhendel, maar de ontgrendeling is niet een klein palletje op de bovenkant, je weet wel, dat ding waar je altijd ruzie mee hebt, maar twee langwerpige knoppen aan de zijkant die je automatisch indrukt als je de lierhendel oppakt. Je knijpt de ontgrendeling gewoon in op een heel natuurlijke wijze, snel en zonder gezeik.



Seldén S-Series & E-Series selftailing lieren - €1077,- (S40, 2-speed), €3485,- (E40, 3-speed) & Seldén Race Grip lierhendel - €158,-. Meer informatie: Seldenmast.com

Achter de schermen



Feest bij Raymarine. De jury van de DAME Awards was onder de indruk van de nieuwe Alpha Performance Displays. Het leverde de displays de winst op in de categorie Navigation & Communication. Vooral de prijs sprak aan, want die zou ervoor zorgen dat de schermen voor bijna iede-

re zeiler bereikbaar zouden zijn. Nog altijd zijn het verre van goedkope schermpljes. Sterker nog, we vinden ze flink aan de prijs, maar ze hebben dan ook flink wat in hun mars. Zo hebben de schermpljes, die bedoeld zijn als aanvulling op de Raymarine Axiom Kaartplotters, een hoge hel-

derheid en een hoog contrast, je kunt ze aflezen met een gepolariseerde zonnebril, en je kunt de schermen helemaal naar eigen wens indelen. Het zijn schermen waarop vooral wedstrijdzeilers allerhande data kunnen uitlezen. Ze zijn bedoeld voor op de mast, zodat de hele crew vanuit de kuip de belangrijkste parameters in de gaten kan houden. Losse, bijbehorende mastbeugels kun je er uiteraard bij aanschaffen.

Raymarine Alpha Performance Display - €1299,- (7") & 2149,- (9"). Meer informatie: [Raymarine.com/nl-nl](https://www.raymarine.com/nl-nl)

Strak en flexibel

Soms wil je in de kuip eten, soms lekker in de kajuit. Lagun heeft daarvoor al jaren een heel populaire tafelpoot die alle kanten op kan draaien, op meerdere plekken bevestigd kan worden en een breed scala aan tafelbladen ondersteunt. Het scheelt een grote, zware tafel in de salon en hij is breed inzetbaar. Ook onder campers en caravanisten is het onderstel mateloos populair. Lagun komt nu met een versie waarbij de horizontale arm niet uit één, maar uit twee delen bestaat, waardoor je nog flexibeler bent in waar je de tafel gepositioneerd wilt hebben. Ook fijn als je aan boord aan het werk wilt en de tafel als bureau gebruikt. Vind je het kale aluminium maar saai?



Goed nieuws! Lagun brengt het onderstel nu ook uit in geanodiseerd zwart en gepoedercoat zwart. Lekker strak! De zwart-geanodiseerde versie zal iets duurder zijn dan de gepoedercoate. Voordeel is wel dat als er een krasje op een poot of arm komt, de kras zelf ook zwart is. Bij de gepoedercoate versie zul je dan het kale, zilvergrijze aluminium door de lak zien.

Lagun tafelpoot - diverse uitvoeringen - vanaf €179,- (voor de originele versie). De versie met extra arm en de zwarte versies komen binnenkort beschikbaar en zullen wat duurder uitvallen). Meer informatie: [Boatsystemgroup.com](https://www.boatsystemgroup.com)



Sneller vol

Victron Smart BuckBoost 12/12v 50A - verkrijgbaar vanaf 2024 Q1 - versies voor andere voltage-setups volgen in de loop van Q1. Prijs nog niet bekend.

DC-DC-acculaders worden tegenwoordig vaak gebruikt om lithium-accu's op te laden via je dynamo. Daar had Victron de Orion-reeks voor. Nadeel daarvan was dat deze niet kon communiceren met de Victron-Connect app en ook niet op een Cerbo-systeem aan te sluiten was middels Victrons VE.Direct-verbinding. Bovendien was de maximale laadstroom van de zwaarste Orion 30A, in de meeste gevallen meer dan

voldoende. Met de nieuwe Smart BuckBoost kan dat allemaal wel én ligt die maximale laadstroom op 50A. Deze waterdichte (IP65) en slimme versie van Victrons vorige BuckBoost past eigenlijk net zo goed binnen de Orion-reeks. Daar waren ze zich bij Victron ook van bewust. Misschien vind je 'm over een tijdje wel onder een andere naam in het indrukwekkende gamma van het Nederlandse Victron.

Hoofdsteun

Het merk Mustang is wat minder bekend in Nederland, toch zijn er genoeg professionele zeezeilers die zweren bij het Canadese merk. Als je goed oplet heb je het in de Volvo Ocean Race voorbij kunnen zien komen, bij de Vendée Globe en ook het Italiaanse America's Cup-team Luna Rossa draagt de komende editie van de cup Mustang. Goed spul dus. Recent kondigde Mustang een nieuw reddingsvest aan, de Atlas 190 Pro. Een modern reddingsvest met een comfortabele 3d-pasvorm en gemaakt van hoogwaardige materialen. De long heeft in opgeblazen stand zelfs een comfortabele hoofdsteun, zodat je uitgerust en wel door de hulpdiensten uit het water geplukt kan wor-



den. Het vest is ontworpen met ADAPT-technologie, wat staat voor 'Advanced Airway Protection and Turning'. Kunnen ademen en snel op je rug draaien dus. Er is een versie beschikbaar met sprayhood en een lampje, en een wat meer uitgekledede versie zonder al te veel poespas. De cover biedt genoeg ruimte voor een PLB- of MOB-apparaat, zodat je zorgeloos en veilig het ruime sop kunt kiezen. In Nederland zal het wellicht lastig worden om het vest te vinden, maar over de grens zou je zomaar kunnen slaan. Je zult sowieso nog even geduld moeten hebben, de Atlas 190 Pro wordt in de loop van de lente van 2024 verwacht.

Mustang Survival Atlas 190 Pro reddingsvest - Verwachte prijzen: ongeveer €250,- voor de uitgekledede versie en ongeveer €275,- voor het model met extra's. Meer informatie: [Mustangsurvival.com](https://www.mustangsurvival.com)



Vaar jij door deze winter of ligt je boot hoog en droog op de kant? Voor de dagen dat je écht niet wilt zeilen, kan er weinig tippen aan een ouderwets boek. Gelukkig hebben schrijvers ons deze winter verwend met mooie watersportboeken. In deze special vind je twee publicaties uit de recente boeken 'Los van alles' van Mariska Woertman en 'Koers Oostzee' van Clemens Kok. Wat je verder nog kunt lezen, lees je hier!

Dertien keer duurzaam

Je kunt je hele boot natuurlijk vol leggen met zonnepanelen, een elektrische motor installeren en je boot isoleren met kurk, maar duurzaam zeilen (en varen in het algemeen) is zo veel meer dan dat. Het zijn kleine details die al het verschil kunnen maken. En wat kan het leuk zijn om je bezig te houden met die kleine details en daardoor nét even wat meer te kunnen genieten van het één zijn met de natuur. En als je denkt 'hé, die naam ken ik toch?' Dat kan kloppen. Peter Hoefnagels is ook de schrijver van 'Het Zeilboek - De leidraad voor zeilers'. Naast een enorme passie voor het zeilen, heeft Peter ook nog een passie voor duurzaamheid. Met zijn duurzaam gebouwde en duurzaam zeilende boot Ya, zeilt hij zelfvoorzienend de wereld rond zonder negatieve impact op de natuur waarin hij zeilt. Peter heeft jarenlange ervaring met duurzaam zeilen en was daarom de uitgelezen persoon voor het schrijven van dit boek. Het maakt niet uit of je nu een vertrekkende bent met een dikke schuit en

jaren weg wilt, of dat je dagtochtjes maakt in een badkuip, duurzamer zeilen is altijd een optie. Peter bespreekt onder andere de tochtplanning, de elektra aan boord, manieren van koken, elektrisch en hybride varen en natuurlijk ook energieopwekking. Het boek daagt de lezer uit tot handelen. Met QR-codes kun je tabellen downloaden zodat je je eigen energiebalans haarfijn in beeld kunt brengen. En wees gerust, duurzamer varen betekent absoluut niet duurder varen. Duurzaam kan ook goedkoop en Peter legt je in dit boek haarfijn uit hoe.

Duurzaam varen, in 13 praktische stappen - Peter Hoefnagels - Uitgeverij Hollandia - €24,99 - 9789064107801 - Verkrijgbaar via de boekhandels en bijvoorbeeld Bol.com



Hollandia

Zwerfzeilen in de Oostzee

Dat de Oostzee aan populariteit wint, is een feit. Elders in dit magazine lees je al over de Oostzee-avonturen van Clemens Kok, maar hij is niet de enige die erover schreef. De manier waarop auteur Erik Prins en zijn vrouw Marjon de Oostzee verkennen wijkt daarbij ook niet veel af van het slow sailing van Clemens Kok. Zij noemen het 'zwerfzeilen'. Rustig aan om goed te kunnen genieten. Zwerfzeilen in de Oostzee is een in eigen beheer uitgegeven e-book, dat je

voor een zeer schappelijke prijs kunt lezen. Is je honger na 'Koers Oostzee' nog niet gestild? Wellicht biedt dit e-book dan net het laatste zetje om zelf die kant op te gaan. We hopen wel dat ze het droog hebben gehouden en vooral op de Oostzee hebben gezeild.

Zwerfzeilen in de Oostzee (e-book) - Erik Prins - €8,99 - 9789082966909 - Te koop via Bol.com



Erik Prins/Bel Esprit

Ankerparels voor nop

Engeland heeft zoveel meer te bieden dan de oostkust. Die kennen we als Nederlandse zeezeilers nou wel! De zuidkust, daar moet je zijn. Daar hangen de Engelse zeilers uit en daar is het zowel voor de wedstrijdzeilers als de kustscharrelaars bijzonder aangenaam vertoeven (havenprijzen niet meegerekend). De vele grote havenplaatsen zorgen voor een bruisende en schitterende zeilwereld die verrassend vaak tropisch aan doet. YouTubers Carly en Dominic van Sailing Cadoha zeilen met hun hond Hank al lange tijd rond en weten keer op keer weer prachtige parels te vinden. Ze laten zien dat je echt de oceaan niet over hoeft voor de mooiste stranden, pittoreske vissersdorpjes en heerlijk eten, recht uit de zee. Op hun website hebben ze nu een soort (gratis) online vaarwijzer samengesteld van de 50 mooiste ankerplekjes aan de Zuid-Engelse kust, van de Solent tot de Scillies. Elke ankerplek is voorzien van een video en foto's en de nodige leuke en praktische informatie. Zo weet je precies wat je kunt verwachten en ga je met plezier én goed voorbereid voor anker. Zo spaar je kostbare ponden uit die je weer kunt besteden in de lokale pub. De filmische beelden en de passieve presentatie van Dominic, samen met een uitmuntende muziekkeuze, maken de video's van Sailing Cadoha echt de moeite waard. Volgend jaar die kant op? Bezoek snel hun site voor de nodige voorpret!

Kijk op: Cadoha.com & [Youtube.com/c/sailingcadoha](https://www.youtube.com/c/sailingcadoha)



Sailing Cadoha

Wereldteam

De Duitse oceaanracer Boris Herrmann verwierf populariteit bij de Nederlanders als schipper van Team Malizia in The Ocean Race. In dat team zeilde natuurlijk ook Rosalin Kuiper, de enige Nederlander die de gehele Ocean Race meezeilde. Het team maakte mooie docu's onderweg, leuke podcasts en social media posts. Het team is hecht en weet in de juiste omstandigheden een snelheidsrecord neer te zetten (641 mijl in 24 uur!) en won de zware etappe rond Kaap Hoorn. Met Andreas Wolfers schreef Herrmann een boek over de afgelopen race rond de wereld. Het e-book is nog wel in het Duits, maar als je dat niet machtig bent, dan kun je ook nog even wachten op de Franse en Engelse versie die later zullen volgen.

Abenteuer Ocean Race, Mit meinem Team beim Rennen um die Welt (e-book) - Boris Herrmann & Andreas Wolfers - €28,48 - 9783641311070 - Te koop op Bol.com



C. Bertelsmann Verlag



20-28 Jan 2024
boot.de boot.com



DE GROOTSTE HALLBERG-RASSY OÖT

De Hallberg-Rassy 69 is het grootste zeiljacht ooit gebouwd door Hallberg-Rassy. Letterlijk! Middels het concept van Push Button Sailing is dit vlaggenschip moeiteloos door een familie te zeilen. Tegelijkertijd is er, indien gewenst, ruimte voor bemanning of een schipper. Het exterieur straalt met haar sierlijke vloeiende lijnen elegantie uit en de riante goed beschermde kuip is voorzien van het Hallberg-Rassy-typische windscherm of hardtop. Het interieur bevindt zich op één niveau, gelijkvloers van boeg tot spiegel. Belangrijk op zee, voor anker of in de haven, en de grote verscheidenheid aan interieurvarianten maken een inloopkast, een hut voor bemanning, en een VIP-gastenhut mogelijk. Tijdens BOOT 2024 in Düsseldorf zal de Hallberg-Rassy 69 haar wereldpremière beleven. Meer informatie, mail naar info@nova-yachting.nl of bel.

OFFICIAL DEALER BENELUX

NovaYachting NY

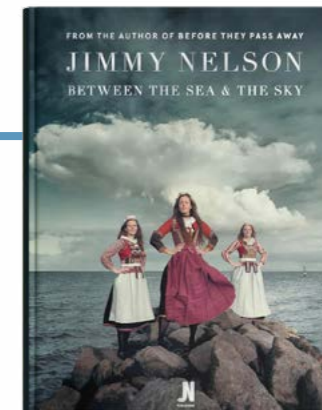
Jachthaven Bruinisse
T +31 111 481 810
www.nova-yachting.nl

Hallberg-Rassy
WWW.HALLBERG-RASSY.COM

69

Ode aan de Nederlander

Velen kennen de Britse fotograaf Jimmy Nelson van zijn prachtige portretten van onbekende inheemse stammen. Zijn bijzondere werk is in meer dan duizenden magazines verspreid, de BBC maakte een mini-documentaire over de meesterfotograaf én hij gaf een speech voor TEDx. Nelson is getrouwd geweest met een Nederlandse vrouw en woont al dertig jaar in Nederland. Tijdens de coronapandemie, terwijl de wereld op slot zat, ontmoette Nelson een vrouw uit Marken die hem vertelde over haar geschiedenis. Hij maakte een foto van haar in klederdracht en zo begon het. Nelson pakte de fiets en hij fotografeerde twintig groepen in klederdracht uit diverse regio's en plaatsen die wij als zeilers zeker kennen; Enkhuizen, Urk, Hindeloopen, Spakenburg en Volendam. Wie nog weleens een havenfestival, braderie of maritieme markt bezoekt kent de streekgebonden folklore



Jimmy Nelson

wel, maar voor Nelson ging er een wereld open. Hij vond in de Nederlandse provincies de schoonheid van de mens, veel dichterbij dan hij had verwacht. De mensen die hij fotografeerde waren net zo trots en uitgedost als inheemse stammen die hij ontmoette. Between the Sea and the Sky laat in 525 pagina's op een fantastische manier door middel van verhalen, handgetekende kaarten meer dan 300 foto's een deel van de Nederlandse cultuur zien die bijna verdwenen en vergeten is. Het is overigens Nelsons meest persoonlijke boek tot nu toe; een ode aan de cultuur van zijn geadopteerde thuisland.



Between the Sea and the Sky - Jimmy Nelson - 528 pagina's - €125,- 9789083083223 - Onder andere te koop op Bol.com

Verplichte kost

Grote kans dat je een eerdere editie van Kustnavigatie al thuis in de kast hebt staan, of, nog beter, aan boord hebt liggen. Deze 13e herziene druk gaat mee met de tijd. Navigatie gebeurt steeds meer digitaal (en in sommige gevallen zelfs uitsluitend) en de ontwikkelingen in het digitale tijdperk gaan nu eenmaal rap. Een nieuwe druk is dus wel op z'n plaats en behandelt zaken als kaartplotters, AIS, het internet, enzovoorts. Maar aan het klassieke zeemanschap is uitgebreid aandacht besteed. Het zou mooi zijn als we kustnavigatie en het zeezeilen weer wat serieuzer zouden nemen en niet blind vertrouwen op die koerslijn die onze telefoon ons voorschotelt. Hoe je dan analoog langs de kust en op zee moet zeilen, dat lees je in dit boek. Verplichte kost voor de (aspirant) zeezeiler.



Hollandia

Kustnavigatie: Klassieke/elektronische navigatie en tochtplanning (13e druk) - Toni Rietveld & Adelbert van Groeningen - 264 pagina's - €39,99 - 9789064107818 - Te koop via Bol.com

Of je nu lekker weg wilt dromen met 'wat als' in je achterhoofd of daadwerkelijk geïnteresseerd bent in iets nieuws, wie weet zit er wat voor je tussen.

Briljant gekkenwerk

Dan Lenard is een rare. Hij is een van de oprichters van het ontwerp bureau Nuvolari Lenard dat superjachten ontwerpt. Naast ontwerpen houdt hij er bijzondere hobby's op na. Uit vijf verschillende stopgezette bootprojecten haalt hij onderdelen. Een carbon dek hier, een roerblad links, een kiel rechts en een mast weer ergens anders vandaan. Lenard maakt er één gekke 10 meter lange boot van, genaamd *Scia*. Zelf bouwt hij er nog een kajuitje op en dan is de boot klaar. Zonder GPS, stuurautomaat en motor zeilt hij solo de Atlantische over met niets anders dan de zon en sterren om hem naar de overkant te leiden. Slaapgebrek en honger tekenen het project, maar het lukt hem wonderwel. Met het project, dat hij inmiddels al vijf jaar geleden tot uitvoering bracht, wilde Lenard aandacht vestigen op verspilling en zeilers aansporen duurzamer om te gaan met hun hobby. Nu heeft



Lenard een nieuw project voor ogen. In hetzelfde straatje, maar zo mogelijk nog een tikkie extremer. Recent kocht hij de voormalige VOR 70, *Telefonica Black*. Die boot is gebouwd in 2008 naar ontwerp van Farr en was al lang met pensioen, maar nu wordt er door Lenard nieuw leven in geblazen. Wat is hij van plan? De boot ombouwen tot een snelle, comfortabele en bovenal duurzame racer om zowel solo (!) als met een kleine bemanning de oceaan mee op te gaan. Een bizar idee, gezien *Telefonica Black* doorgaans met zo'n 14 man gezeild werd. De boot is omgedoopt tot *Vela*. Het refitproject kun je volgen op [Facebook.com/vela.code](https://www.facebook.com/vela.code)

Gave raaf

De AC75 was (en is) een vreemde eend in de bijt. Een foilende monohull met twee slungelige armen aan weerszijden van de romp. Maar, het gekke ontwerp werkt en de boten gaan kneiterhard over de baan. De AC75 is zo'n klasse waarbij nieuwe technologieën worden getest die langzaam maar zeker hun weg naar wat meer toegankelijke ontwerpen vinden. De Baltic 111 kun je moeilijk toegankelijk noemen, maar het is wel een fantastisch voorbeeld van een toepassing van zo'n nieuwe techniek bij een ander ontwerp. De Baltic 111 *Raven* is maar liefst 34 meter lang en weegt 55 ton. Een deel van dat gewicht zit in de kiel, die deze boot in tegenstelling tot de AC75's wél heeft. De bouw van *Raven* duurde twee jaar en in september werd er voor het eerst mee gevaren

in de Finse wateren bij de werf. Typ 'Baltic 111 *Raven*' in op [YouTube](https://www.youtube.com/watch?v=...) en je zult je onderkaak van de vloer moeten schrapen bij het zien van de beelden van die sea trials. Meer informatie en te gekke beelden vind je op [Balticyachts.fi](https://www.balticyachts.fi)



Planeren met 30 ton



Bij Persico in Italië zijn ze bijzonder kundig in het bouwen van snelle boten. Van IMOCA's tot America's Cuppers en Volvo Ocean Racers, niets is te gek. Jachtontwerper Mark Mills tekende een boot die helemaal in het straatje van Persico past, waarbij het ontwerphuis Pinifarina het interieur voor zijn rekening neemt. Wat voor boot wordt het? Een bijna 26 meter lange (85 voet) racer die mee zou kunnen doen

aan alle grote zeilwedstrijden rond de wereld. Persico zelf noemt het een 'reasonably-sized performance sailing yacht that is easy to sail for fun with a limited crew'. Dat is overdreven bescheiden. De boot wordt gebouwd van Carbon met een Kevlar Nomex honingraat kern. Dat betekent dat de boot erg licht gebouwd wordt, maar toch stijf en sterk. Zeilklaar weegt de boot zo'n 30 ton en als je dat lichtgewicht vindt, dan moet het wel een grote boot zijn. Volgens de ontwerper moet de boot in bepaalde condities zeker kunnen planeren en wordt het een van de snelste zeilers in z'n klasse. Er staat 376 vierkante meter zeil op, dus dat zo'n boot moet lopen is niet verbazingwekkend. Binnen een bescheiden salon met twee banken, achter twee kooien en nog een eigenaarshut voorin, en helemaal in de punt plek voor bemanning. Meer informatie: [Pericomarine.com/p85.html](https://www.pericomarine.com/p85.html)

Zelfbouw expeditiecat



Ken je die expeditieschepen van KMY? Aluminium alleskunnners die er ook nog eens elegant uitzien. De Nahoa 55 is net zoiets, maar dan een catamaran, duurzaam gebouwd in aluminium en geschikt om met weinig bemanning alle uithoeken van de wereld te bezoeken. De boot is met dik 16 ton opvallend licht voor z'n lengte van 16 meter en zal snel zijn. En dat is ook de bedoeling van de ontwerpers, want, zo zeggen ze, 'weergatjes zijn zelden accuraat na 3 tot 4 dagen. Het enige dat helpt is snelheid.' Vandaar een hoop zeil, smalle rompen en lichtgewicht. Wat gaaf is aan deze cat is dat het een echte zeilcat is. De mast staat voor de opbouw op het dek. Daardoor hangt de giek ook relatief laag en sta je

niet ergens op de derde verdieping te schommelen als je de boot bestuurt. Je kunt door de kajuit naar voren, naar daar waar de mast op het dek staat. Zo wordt reven en het hijsen en strijken van zeilen een stuk comfortabeler. Maar dan moet je op zee niet het deurtje achter je vergeten dicht te doen. De eerste Nahoa is nu gebouwd door de bedenkers van de boot. Er zijn geen plannen om meer te bouwen, maar je kunt de bouwplannen bij De Villiers Design kopen en je eigen Nahoa 55 naar wens bouwen. Dit zou zo'n 18 tot 24 maanden moeten duren. Tijd over en dromen van verre uithoeken? Kijk dan op [Sailingnahoa.com](https://www.sailingnahoa.com).

CRUISE WITH CONFIDENCE



ALMERE

Televisieweg 44
1322 AM Almere
+31 (0) 36 5460 190
almere@northsails.com

ROTTERDAM

Anthonetta Kuijlstraat 7
3066 GS Rotterdam
+31 (0) 10 220 61 44
rotterdam@northsails.com

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

Yachts, Spirit Yachts

's Werelds bekendste spion heeft een goede smaak wat betreft auto's, dat is algemeen bekend. De Aston Martin DB5 heeft mede dankzij hem inmiddels een ware cult-status verworven. Maar Commander Bond heeft ook nog eens een hele goede smaak als het om zeilboten gaat. In de afgelopen films zie je hem zo nu en dan op een zeilboot en dat zijn allemaal houten beauties van Spirit Yachts. Een van de laatste ontwerpen van die werf is de 72DH. Die DH staat overigens voor dekhuis. Dat is bijzonder want de opbouw ziet er niet bepaald anders uit dan de andere Spirit Yachts-ontwerpen die geen 'DH' in hun naam hebben staan. Maar onderdeks gebeurt er een hoop. De afwerking is warm en toch modern. De raampartijen in het dekhuis zijn verfrissend en zorgen beneden voor een hoop licht. Weer eens wat anders dan strak carbon! Vodka-Martini erbij en gaan met die houten banaan! Meer informatie vind je op [Spirityachts.com](https://www.spirityachts.com)



Don't know Y



Van X-Yachts heb je vast wel eens gehoord, maar ken je YYachts? De Duitse werf bouwt luxe zeiljachten aan de Duitse oostzeekust, vlakbij de Poolse grens. De Y9 is het grootste model en is 90 voet (30 meter) lang. Je kunt kiezen uit drie versies: de standaard Y9, de Y9 Pilot House en de Y9 Custom. De boot wordt gebouwd van carbon en moet gemakkelijk en relaxed met het gezin te zeilen zijn, maar moet ook goed presteren in de internationale wedstrijdvelden. De filosofie van de YYachts luidt: "Het wegnemen van alle onnodige opbouw en componenten bovendecks, zodat er een strak en minimalistisch dek wordt gecreëerd. Hou het simpel. Zorg dat het er goed uitziet en lekker zeilt." Meer informatie vind je op [Yyachts.de](https://www.yyachts.de). En mocht je je toevallig afvragen of, ja, Z-Yachts bestaat ook. Het is een Zweedse werf die de Z30+ bouwt, een 30-voets carbon racer. Drie keer zo klein, nog steeds erg gaaf.

Trailertri



Het Franse Astus Boats maakt vlotte, leuke trimarans die je kunt traileren naar je favoriete wateren. De reeks boten wordt op korte termijn uitgebreid met het grootste model tot nu toe, de Astus 26.5. Uiteraard past ook deze boot op een trailer. In het water is de boot net geen acht meter lang en bijna zes meter breed. Ingeklapt slinkt die breedte tot onder de drie meter. Kant en klaar, dus inclusief grootzeil en fok, kun je de boot straks voor zo'n 90 duizend euro aanschaffen en dat is inclusief btw. Een lange vakantie wordt misschien wat oncomfortabel, maar weekendjes weg moet geen enkel probleem zijn. Het eerste exemplaar wordt in de zomer van 2024 in het water verwacht. Meer informatie vind je op Astusboats.com en Sealionyachts.nl

Zonnestraaltjes pakken



De Sunbeam-werf mag dan wel al meer dan 70 jaar oud zijn, de nieuwste modellen zijn verre van ouwbollig. Niet lang geleden introduceerde Sunbeam de 32.1, een bijzondere boot die ogenschijnlijk op geen enkele manier traditioneel is, behalve dan dat het een zeilboot met een mast en (in de basis) twee zeilen is. Voor de 32.1 ging de Oostenrijkse werf in zee met het Sloveense ontwerp bureau J&J Design en de Oostenrijkse industrieel ontwerper Gerald Kiska. De trend van grote ramen wisten ze tot in het bizarre door te trekken met twee 'boze ogen' in de voorpunt. Het levert binnen wel veel licht op. Verbazingwekkend genoeg is het interieur van de 32-voeter vrij beperkt qua mogelijkheden. Niet een boot waarin je tijdens een oversteek naar Engeland binnen lekker kan ontspannen.

In navolging van de 32.1 wordt in januari 2024 de 29.1 gepresenteerd. Gelukkig is deze boot weer iets conventioneel en ontbreekt van ramen in de romp elk spoor. De 29.1 wordt een forse weekender waar zelfs een afgesloten toiletruimte ingebouwd kan worden. Met de opklapbare kiel worden ook vaargebieden met nauwelijks diepgang bereikbaar. Een 4 kW elektromotor is standaard. Ook fijn is dat deze 29-voeter weer gewoon een helmstok heeft. Lekker sportief en dat past uitstekend bij de boot. Waarschijnlijk een heerlijke boot om in de zomer mee rond te raggen in je vrije tijd. Meer informatie vind je op Sunbeam-yachts.com



Chic de friemel



Wil je echt een boot die opvalt, anders is dan de rest, comfortabel binnen en lekker sportief buiten? De Shogun 43 is precies dat. Hoe langer je naar de boot kijkt, des te meer zaken die opvallen omdat ze onorthodox zijn. Allereerst de gekke geplooidde spiegel, dan de trapeziumvormige ramen in de romp, de gestroomlijnde piano op het dak met netjes weggevoerde lijnen, dan de rand in de romp van voor naar achter, en zo gaat het maar door. Ondanks de onorthodoxe ontwerpkeuzes smooit de boot erg goed. Het is een sexy, stoere boot die meteen duidelijk maakt waar het om gaat: hard zeilen. Binnen is het een heel ander verhaal. Alles ziet er retestrak, warm en chic de friemel uit, totaal niet spartaans, zoals je misschien

bij zo'n racebak zou verwachten. Achterin vind je twee kooien en ook in de voorpunt is nog een luxe kooi. Eventueel zou je ook nog op de langsbanken kunnen slapen, waardoor je, als het moet, met acht man op pad kunt. De dertien meter lange boot weegt zo'n 6100 kilo en dat is niet veel voor een 43-voeter als je ziet hoeveel interieur er in zit. Dat hebben de ontwerpers, vader Håkan en zoon Oscar Södergren uitstekend voor elkaar gekregen. Het is niet verbazingwekkend dat de Shogun 43 genomineerd is voor European Yacht of The Year 2024. En is 43 voet je te klein? Er is ook nog een Shogun 50 en ook die is net een tikkel-tje anders. Bekijk de bijzondere ontwerpen op: Shogunyachts.com.



Najad 451 AC

Boten die de Zweedse werf Najad uitrollen zijn sinds de doorstart nauwelijks meer als Najads te herkennen. De kenmerkende donkerrode bies is gebleven, maar de ontwerpen hebben het traditionele karakter wat van zich afgeschud en zijn inmiddels de moderne tijd in gevaren. Het moederbedrijf van Najad is overigens ook

eigenaar van Arcona Yachts, wat wellicht de moderne koers wat verklaart. Het laatste ontwerp is de 451 AC. AC staat voor Aft Cockpit, de kuip achterin dus. De AC is verder hetzelfde als de 451 CC, de op één na laatste telg van Najad. CC staat natuurlijk voor center cockpit, een middenkuiper. Najad zelf noemt de 451 een

'moderne ocean cruiser, ideaal voor gezellig toeren en eilandhoppen met ruimte voor zes personen aan boord, drie hutten en een zonnebed aan dek.' Hoewel de beelden van de 451 AC alleen nog maar renders zijn, is het nu al goed voor te stellen dat het best aangenaam vertoeven zal zijn. Meer informatie vind je op Najad.se.

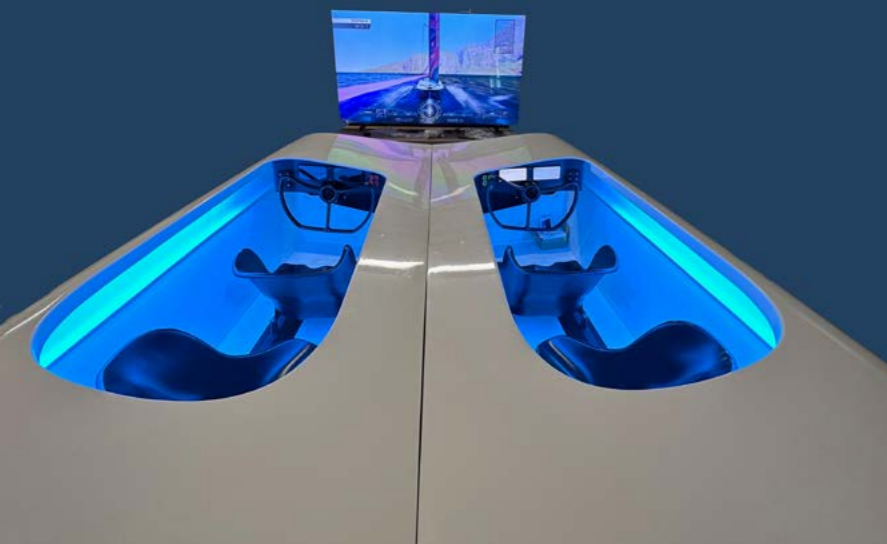


Nederland doet mee aan de Youth & Puig Women's America's Cup

Nederland gaat meedoen aan de Youth & Puig Women's America's Cup. Dit was afgelopen najaar groot nieuws. De teams zijn geselecteerd en staan onder leiding van coaches Annemieke Bes en Pieter-Jan Postma. Beide coaches hebben zich de afgelopen jaren ook al toegelegd op het coachen van de succesvolle 69F-campagne.

Tekst: Anke Haadsma





AC40 simulator

De geselecteerde zeilers zijn al flink aan het trainen, op het droge. Met een speciale AC40-simulator kunnen de zeilers namelijk al goed proeven aan de boot. Stapje voor stapje groeit het team zo in de campagne, een stijl die Pieter-Jan goed bevalt. Hij ziet dit dan ook niet als slechts een tussenstap richting een campagne voor de Nederlandse America's Cup. "Ik zeg steeds, doe eerst dit goed. Dit hebben we ook met de 69F gedaan. Hier waren we uiteindelijk dominant in. Dat wil ik nu ook met deze campagne, ik stop al mijn aandacht hierin. Ik wil daar maximaal van genieten, dit is als het

ware al onze America's Cup, het is onze trots." Het belangrijkste speerpunt van deze campagne is het vinden van de verbinding en zoveel mogelijk mensen en bedrijven mee te nemen in de ontwikkelingen. Er wordt nu hard gewerkt om het gat dicht te lopen op andere landen. Uiteindelijk moet Nederland gewoon vooroplopen in het zeilen. "In de 69F kwamen we in 2021 en 2022 als winnaar uit de bus. Dit jaar hebben we deze campagne ingezet in het selectieproces voor de Youth America's Cup. Daardoor hebben we nu gezorgd voor een pathway naar deze nieuwe campagne. Maar dat kon alleen maar, omdat we hiervoor volledig op de 69F hebben gefocust." Het creëert rust in de campagne. "Het is altijd belangrijk je doelen, je uitdagingen en de tijd te kaderen. Daarmee krijg je tevredenheid, omdat je naar die doelen toe kunt werken en er komt rust. Als je altijd maar meer wilt, ga je te snel langs soms cruciale stappen."

Volgende generatie supersterren

De visie van Pieter-Jan is duidelijk, het komende jaar richt hij zijn volle aandacht op deze campagne. Volgend jaar oktober vindt de Youth & Puig Women's America's

De Puig Women's America's Cup is er speciaal voor de vrouwelijke zeilers. De Nederlandse zeilers in deze selectie zijn:

Odile van Aanholt (25 – Den Haag), Annette Duetz (30 – Rotterdam), Maxime Jonker (28 – Den Haag), Arianne van de Loosdrecht (29 – Leiden), Ismene Usman (24 – Delft) en Willemijn Offerman* (24 – Haarlem)*



* zijn zowel onderdeel van de Youth als Women's selectie



Cup plaats, voorafgaand aan de 37e editie van de America's Cup in Barcelona. De organisatie van de America's Cup beschrijft de 'jongere broertjes' wel als een pathway naar het prestigieuze evenement. De volgende generatie supersterren noemen ze de zeilers die hun talenten aan de wereld gaan laten zien, voorafgaand aan de America's Cup. Er wordt gevaren in de one-design AC40 raceboten. Deze boot verscheen eind 2022 op het toneel en is sindsdien een succes gebleken. De seniorenteams gebruiken de foilende racers als trainingsboot, waardoor het voor de jeugd en de vrouwen de perfecte opstap is richting de America's Cup. Daarbij werd de AC40 tijdens de World Sailing Awards afgelopen november in Malaga uitgeroepen tot Boat of the Year. World Sailing noemde het een zeer innovatieve en technologisch geavanceerde boot. Ontworpen om de prestaties van de America's Cup-foiling naar competitief racen te brengen.

Nu bij de 37e editie van de America's Cup wordt dus serieus nagedacht over een pathway voor jeugd én vrouwen. De beide evenementen worden dan ook tijdens de America's Cup in Barcelona georganiseerd. De Youth America's Cup vindt plaats tussen de races in de Challenger Selection Series, van 19 september tot en met 2 oktober 2024. De Puig Women's America's Cup vindt een week later plaats tussen de races in de America's Cup Match, van 3 tot en met 16 oktober 2024. De America's Cup zelf wordt gevaren in de AC75's van 12 tot en met 20 oktober 2024.

Vertrouwen, openheid en veiligheid

Voor de Nederlandse atleten die zijn geselecteerd kan dit een mooie stap richting een America's Cup campagne zijn. Eerst wil coach Pieter-Jan zich vooral op het hier en nu focussen. Komend jaar wordt er dan ook flink getraind door een deel van de teams in de AC40-simulator en binnenkort ook op het water in Barcelona. Een deel van de teams, want in de selectie zitten ook enkele olympische zeilers die zich nu voornamelijk richten op de Spelen in Marseille komende zomer.



Coach Pieter-Jan Postma

"Van de twaalf atleten, gaan er vier naar de Olympische Spelen," zegt Pieter-Jan. "Dat toernooi heeft de eerste prioriteit, we gaan dus geen concessies doen aan het olympisch programma. Alleen als het de zeilers afleiding kan geven, of ze er echt iets van kunnen leren, trainen ze mee."

Van de in totaal twaalf teams zijn er zes die echt al op de AC40 varen. De andere zes, waaronder Nederland, traint nu nog met de simulator. Pieter-Jan: "Hierin lopen wij wel voorop, wij waren namelijk de eerste die deze in huis hadden. Maar de zes teams die al op het water zitten hebben natuurlijk nog een streepje voor. Onze aanpak ligt dan ook meer in het verbinden van het team. We zijn heel erg open naar elkaar en proberen zoveel mogelijk tijd met elkaar te spenderen. Veiligheid en directheid zijn belangrijke waarden in het team, daar vloeit vertrouwen uit voort wat, wat mij betreft, de basis voor een goed team vormt." Door die openheid en het vertrouwen, kunnen

**En als je het niet kunt,
dan lig je eruit.
Zo simpel is het ook.**



Het complete team met coaches Pieter-Jan op links en Annemieke op rechts

de vier olympische zeilers zich de komende maanden ook volledig focussen op hun olympische campagne. "Tijd is altijd de beperkende factor bij een campagne. Dat er vier zeilers zijn die minder tijd in de boot zitten, hoeft geen probleem te zijn. We werken goed samen met het Watersportverbond en de coaches van deze zeilers. We ondersteunen elkaar in de ontwikkeling van de sport en kijken hoe beide campagnes goed kunnen samenwerken. De acht atleten die veel tijd aan

de America's Cup kunnen spenderen, zorgen ervoor dat het teamgevoel goed is en voeden zich met de kennis vanuit de simulator. De vier olympische zeilers kunnen straks dan in een gespreid bedje terugkomen." Nu is het niet zo dat die vier zeilers niets toevoegen, juist hun kennis en ervaring vanuit de Spelen zijn heel waardevol voor het team. "Iedereen heeft er ook respect voor, al blijft het natuurlijk wel een aandachtspunt. Maar uiteindelijk is iedereen in het team 24/7 met zeilen bezig. Daarbij weet iedereen waar ze instappen en zijn deze afspraken bekend. We willen elkaar met zijn allen verbeteren, zodat we uiteindelijk gewoon de beste zijn. Deze generatie staat hier ook echt voor open, zij kunnen dit. En als je het niet kunt, dan lig je eruit. Zo simpel is het ook."

ZEEZEILERS.NL
ZEEZEILOPLEIDINGEN 0517-434300

AVONTUURLIJK ZEILEN
Caribbean met onze Swan 60

NEW: ZEILCURSUSSEN
In de Med deze winter 24

UITDAGENDE TRAININGEN
Bretagne, Ierland & Schotland

QUALIFYING PASSAGES
& milesbuilders

Zeezeilcursussen
IJsselmeer, Wad & Zeegaten
Jouw voorbereiding

RVA TRAINING CENTRE
NISWA-WATERSPORTVERBOND
CWVO
Stichting Commissie Watersport Opleidingen

DE ZEEZEILERS VAN MARKEN

Zeilen OP HOGE breedte!



Met S/Y 'Oester' via IJsland naar Groenland

Met het aluminium zeiljacht Stadtship 56

'Oester' zeilen we in de zomers van 2022 en

2023 vanuit Makkum via IJsland naar Groenland

en weer terug. Eerst brengen we het schip met

vier man van Makkum naar IJsland, waarna we

met drie families elkaar afwisselen. Aan het

einde van de zomer in 2023 varen we met z'n

zessen via Groenland terug naar Nederland.

Het inkopen doen voor een langere periode aan boord is niet nieuw voor ons. Deze keer is het wel anders, we zijn niet zeker van wat we onderweg nog kunnen krijgen. Daarnaast voegt het leuke, maar ook uitdagende wisselschema van bemanningen tijdens de tocht een extra dimensie toe aan de schattingen. De boodschappenlijst lijkt eindeloos, en, waar gaan we al die voorraden aan boord opbergen. Hoeveel noedelsoep? Hoeveel bier? Hoeveel meel? Alcohol drinken we onderweg toch zelden, maar mogen we het überhaupt invoeren in de landen

op onze route? IJsland en Groenland behoren toch tot Scandinavië met bijbehorende hoge prijzen? Zo lopen we door de groothandel, terwijl de winkelwagens zich vullen.

Rolverdeling

Onze verschillende rollen vormen zich in de eerste weken van de tocht. Eeuwe is schipper, Jaap tovert heerlijke lekkernijen uit de keuken, Oep stort zich op het reisverslag, en ik, Jelle, ondersteun bij het varen, probeer te vissen en maak foto's. Het lijkt wel afgesproken.

De reisverslagen worden gulzig opgewacht door het thuisfront en gedeeld met vrienden en bekenden. Het teruglezen voelt het als een herbeleving van de gebeurtenissen, waarbij iedereen hetzelfde heeft meemaakt maar toch anders heeft beleefd. De tijd geeft de reis vorm als een verhaal waar we zelf deel van uitmaken, wat een extra dimensie geeft.

IJsland

Uit de reisverslagen van Oep: Al dertig jaar droom ik ervan om met een zeilboot naar dat grote eiland hoog bovenin de kaart te zeilen. Een vriend vertelde me ergens begin jaren negentig dat het hem pas na drie pogingen lukte de zee tussen Schotland en IJsland over te steken. Tot tweemaal toe keerde hij om, omdat het weer te ruig was. Mijn eerste bootje was 8 meter lang. Na het bedwingen van het IJsselmeer en de Waddenzee, besloot ik op de Noordzee dat een grotere boot nodig was. Dat werd de open brugdekatamaran, een fantastische zeilmachine en goed voor prachtige tochten en mooie avonturen. Tochten werden langer en ruiger en voorbij windkracht 8 kraakte ze net zo hard als dat ze over het water vloog en durfden we niet verder met haar dan Noorwegen en Noord-Frankrijk. In 2015 besloten we een zeilboot te bouwen die bij windkracht 12 haar schouders zou ophalen en bij de tewaterlating haar steven onmiddellijk naar IJsland zou richten.

Drie jaar lang zocht ik de bouwers van de mooiste en degelijkste zeilboten voor noordelijke streken op in Makkum. Op opendagen

van KM Yachtbuilders vergaapte ik me aan schepen ver boven mijn macht. Masten als vuurtorens zo hoog en gieken waar ik met mijn schamele 1.72 never nooit bij kon. Betalen kon ik ze trouwens ook niet. "Kunnen jullie niet een klein bootje voor me bouwen?" vroeg ik timide. "En dan wel één voor windkracht 12." Zo is onze aluminium Koopmans 37 'Blikvis' geboren, en ook mijn vriendschap met werfeigenaar Eeuwe. Drie jaar geleden besloten we om via IJsland naar Groenland te zeilen, met zijn schip 'Oester'.

Gevoelsgolven

Bij het binnenvaren van het fjord van Seydisfjörður voel ik mijn ziel een diepe zucht slaken en ontspannen. Het stuk tussen de Faeröer en IJsland is langer dan het voorgaande traject, en nu we steeds verder van huis raken en noordelijker, voelt het véél verder. Het weer wordt stevig en 'Oester' kreunt licht bij windkracht 8+. Het laatste decennium hebben we dankzij de nieuwslezers van de NOS het fenomeen 'gevoelstemperatuur' leren kennen. Vóór die tijd was het gewoon koud of minder koud en moest je een muts op of niet. Jelle en ik vragen ons in dezelfde lijn af hoe hoog de golven zijn. Wanneer Eeuwe met behulp van gps-satellieten tot de conclusie komt dat het met drieënhalve, misschien vier meter wel gedaan is, besluiten we dat je voor de 'schijnbare golfhoogte, zeg maar gevoelsgolfhoogte, minimaal een factor twee moet toepassen. Dubbel gereefd gieren we voor de wind weg. Galopperend de golf af tikt 'Oester' ruim 18 knopen aan op het log. De stuurautomaat zwoegt en wij zitten met ons wolletje aan in het pilot house om ons heen te turen in een stolp van bewolking, die zwaar is van de regen met zicht van een paar mijl. Midden in de nacht is het klaar licht en zien we de metershoge golven woest om ons heen rollen. Af en toe loeft 'Oester' op. Haar kont wordt dan door een van achter komende golf naar bakboord weggezet en het grootzeil duwt haar naar de wind, waardoor we dwarsscheeps op de gevoelsgolven komen te liggen. De eerste keer



Uiterst links Hessel Bleeker, links voor Jelle Engel, links achter Oep Schilling, midden gele jas - Jaap van Dijk, midden zwarte Muts - Marcel Schaap, rechts Eeuwe Kooi

schrik ik me rot, met een enorme duw wordt het schip, dat zo zwaar is als een vrachtwagen vol met Stelton platen, als een natte vaatdoek in de hoek gesmeten. Drie ademhalingen lang zien we niets anders dan dik water op de ruiten van het pilot house en horen we benedendeks alles wat niet stormvast is opgeborgen van stuurboord naar bakboord kletteren. Maar bij de derde keer weet ik dat de stuurautomaat zijn mannetje staat en met een paar seconden vertraging de roeren naar bakboord uitslaat en 'Oester' weer in het gareel dwingt. IJsland overtreft al mijn verwachtingen, de bergen, bloemen, watervallen, sneeuw, schapen en een bijna lege omgeving. Door een speling van de geschiedenis staat er een kerkje eenzaam en verdwaald op de kade, wanneer we aanleg-

gen net onder de poolcirkel. Jammer dat het geen zaterdag is vandaag, want dan zouden we morgenochtend zo uit de kooi een dienstje mee kunnen pakken. Wel voelen we ons gezegend dat onze tocht tot hier goed is verlopen.

Twaalf tinten blauw

Een jaar later, eind augustus 2023, vertrekken we vanuit Isafjordur richting Groenland met als doel het Wiedemann Fjord aan de oostkant van Groenland. De bemanning is uitgebreid met Hessel en Marcel. Gisteren zijn we rond de middag vertrokken van IJsland. Twee kleine walvissen zwaaiden ons vrolijk uit en tien mijl buiten de kust kon het eerste rif er al in. "Wow, kijk daar!" Het is vijf uur en de zon is nog niet op maar het ochtendlicht welt al over de rand. Marcel en ik hebben de wacht van vier tot zeven. In de verte zien we over stuurboord een typische vorm in schemerig zwart-wit. Tachtig mijl voor de kust van Groenland zie ik de eerste ijsschots van mijn leven. Ongelovig staan we met zijn allen te kijken naar de parade van schotsen die aan ons voorbij trekt. Eeuwe zou Eeuwe niet zijn wanneer hij niet rakelings langs de ijsmassa's schampt. We kunnen ze bijna aanraken, alsof we in het Rijksmuseum onze neus tegen de Nachtwacht aandrukken. Twintig soorten wit, twaalf tinten blauw, parelmoer, turquoise, zwart zelfs, glas. Speedboten, bloemkolen, ijsmeermijnen, honden, katten, ruimteschepen, stranden, cruiseschepen, paddestoelen, het houdt niet op zoveel vormen herkennen we. Het grootste openluchtmuseum waar we ooit geweest zijn en zullen komen. Alles tegen een achtergrond van inktzwart vulkanisch gebergte. We raken er steeds meer

van overtuigd dat ergens in de geschiedenis de namen van IJsland en Groenland door elkaar zijn gehaald.

Ijsschotsen en ijsberen

Met zes bemanningsleden aan boord verandert de dynamiek wezenlijk. Letterlijk en figuurlijk is er minder ruimte per persoon, wat knusse momenten creëert in de stuurhut en kuip. Ondanks de beperkte ruimte lijkt de som der delen groter, met zes verschillende perspectieven en ideeën. Het aanpassingsproces verloopt na een paar dagen soepel, waarbij iedereen zijn plekje vindt. Ook onze angsten varen mee hier langs de kust. In onze dromen, maar ook bij klaarlichte dag dienen ze zich aan. Meestal houden we ze binnen en temmen we ze zelf. Naast het levensgevaarlijke ijskoude water, de ijsschotsen en gletsjers die continue afbreken en de fjorden vullen met gekreun en gedonder, is de ijsbeer een van onze favorieten. Ze zijn angstaanjagend sterk, ze zijn slim en geduldig, ze kunnen 40 kilometer per uur rennen en vooral ijsberen hebben eind augustus enorme honger. Marcel heeft in gedachten al tien keer geschoten en Eeuwe rent zo hard als-ie kan terug naar het bijbootje.

*'Ik geef hem een dikke schop onder zijn kont'
'Ik laat hem schrikken met twee pannendeksels'
'Ik scheld hem verrot en zeg dat-ie hem moet smeren'
'Ik zing een slaapliedje voor hem, zodat ie rustig wordt'*

Goeie ideeën te over maar wanneer Jaap, Hessel, Marcel en Eeuwe in Wiedemann Fjord voor het eerst aan land gaan en al na vijf minuten een hele ritst voetafdrukken zien die niets te raden overlaten, klemt Marcel het geweer nog wat steviger vast.

Magisch

'Oester' en haar bemanning keert na twee zomers varen in het hoge noorden weer veilig terug naar haar thuishaven in Makkum. Een bijzonder avontuur dat niet zonder slag of stoot is verlopen. Lange reizen als deze vragen bij tijd en wijle dat de bemanning zich samen door lastige situaties heen werkt, elkaar ondersteunt en het schip heelhoudt. Het was niet zomaar een vakantiereisje, maar een magisch avontuur dat dubbel en dwars de moeite waard was.

Wil je meer weten over 'Oester', 'Blikvis' en alle andere aluminium jachten die KM Yachtbuilders heeft gebouwd en bouwt, kijk dan op de website www.kmy.nl. Op boot Düsseldorf vind je KMY in hal 7a op stand C01.



Vikingroute

In het kielzog van de Vikings naar de Noord

De Vikingroute in 5 etappes

De reis die het kielzog van de Vikingen volgt, bestaat uit 5 etappes. De eerste twee etappes zijn terug te lezen op Zeilwereld, evenals de laatste:

Etappe 1: Den Oever, Inverness, Oban, Stornoway

Etappe 2: Stornoway, Faeröer Eilanden, Reykjavik

Etappe 3: Rondje IJsland (in deze Special)

Etappe 4: Reykjavik, Vestmannæyar, Faeröer, Shetlands (in deze Special)

Etappe 5: Shetlands, Orkneys, Edinburgh, Den Oever

Opstappen bij avontuurlijke zeiltochten over de hele wereld laat je veel mooie plekken zien, die anders niet zo snel in beeld komen. Deze tocht begon voor de meesten met een oproep van schipper Ton Vervest voor opstappers. Ton wilde in 2023 zijn pensioen starten door met Equinox, een Ovni 385 uit 2001, in vijf etappes van elk drie weken met wisselende crew vanuit Den Oever richting IJsland en mogelijk Groenland te varen, en weer terug.

Tekst en foto's: Paul Hanraets en Bas Schoorl

Bas koos voor etappe 3, Rondje IJsland, en Paul ging mee op etappe 4 vanuit Reykjavik via de Faeröer naar de Shetlands. Voor schipper Ton begon de reis al in 2021 met voorbereidingen en het gereed maken van Equinox waar hij al sinds 2012 mee vaart. De belangrijkste zichtbare verandering was het laten aanbrenge van een aluminium opbouw als stevige buiskap. Verder waren er de bekende zaken zoals zeilen, lijnen, elektronica, veiligheidsuitrusting, enzovoort die allemaal werden nagekeken en deels werden vervangen of toegevoegd. Ook aan overlevingspakken werd gedacht, met name voor de Groenlandse plannen. Dan is er zoiets als het bij elkaar brengen van voldoende bemanning om alle etappes met z'n vieren te kunnen varen. Behalve Ton wisselt de crew op iedere etappe. Om een deels onbekende crew bij elkaar te brengen en samen als team de reis te maken, was voor Ton een bewuste keus. Via zeilvereniging Genosea en via de Toerzeilers plaatste hij oproepen. Zo ontstond een groep van enkele bekenden en veel nieuwe gezichten om samen deze 5 etappes af te leggen. Als voorbereiding ontmoetten opstappers elkaar via verschillende digitale Teams sessies, is er een kennismakingsdag aan boord gehouden en hebben de meesten ook een sea survival / OPST-training gevolgd. Veiligheid stond voorop in het reisplan.



Vikingroute etappe 3

Rondje IJsland



Een nieuwe etappe betekent ook wisseling van de wacht. Ton neemt afscheid van Marcel, Johan en Henk en begroet Bas, Paul F. en Hans voor de volgende tocht. Bas vertelt zijn verhaal over deze derde etappe.

Al weken was er heen en weer gemaaild of naar Groenland varen op een 12 meter aluminium zeiljacht half juni mogelijk en verantwoord zou zijn. Nu valt de beslissing: nee. Er is nog zwaar drijfijis en het stormt in Denmark Strait. Het is 450 mijl naar Tassilaq, bijna pal west, wat misschien nog wel te plannen is, maar na een aantal dagen daar moet je ook weer terug.

Unaniem besluiten we als team van deze derde etappe om als alternatief rond IJsland te zeilen, zo'n 1000 mijl.

Zaterdag vieren we Onafhankelijkheidsdag mee (IJsland verklaarde zich op 17 juni 1944 onafhankelijk van Denemarken, waarvan het eeuwen een wingewest is geweest). Op zondag gooien we los om, gezien de verwachte wind, onze omzeiling tegen de klok in te doen. Het is mistig, er staat weinig wind, maar we zien dolfijnen, een paar walvissen, puffins, Jan van Genten en orka's die gelukkig op veilige afstand van de boot blijven. Later wordt het

helderder en er komt meer wind. De klok geeft de overgang van zondag naar maandag aan, maar van een nacht is eigenlijk geen sprake: de zon verdwijnt twee uur onder de horizon, maar het blijft licht.

De eilandengroep Vestmannæyar doemt op, puntige tanden en afgevlakte kiezen op een rustige zee. Opwinding aan dek: er laten zich weer een paar orka's zien. Een paar uur later varen we tussen indrukwekkende rotsen met hellingen waar honderden meeuwen hun nesten hebben naar binnen. In 1973 was hier een vulkaanuitbarsting (die een half jaar duurde). Eén vijfde van de stad verbrandde in de lava of verdween onder de as. De lavastroom dreigde de haven te blokkeren. Er werd 6000 miljard liter zeewater als koelwater opgepompt om dat te voorkomen. Toen de uitbarsting voorbij was, was het eiland twee vierkante kilometer groter geworden en was de haven beschermt. De niet-verbrande huizen werden uit de as gegraven, de verbrande vervangen en nu is dit een populaire aanloopplaats voor grote cruiseschepen.

We gaan verder oostwaarts, met een lichte wind, in de zon en met prachtig uitzicht over de Vatnajökul, de grootste gletsjer van Europa. Op twee plaatsen lijkt hij in zee te stromen. In de avond trekt er mist over de gletsjer de zee op, valt de wind weg en begint het te miezeren. We starten de motor. De mist verdwijnt niet, maar de wind komt terug en op de genua zeilen we naar Breiddalsvik. Aan weerszijden van de baai (in IJsland: vik) zouden we bergen moeten zien, maar mist en regen onttrekken ze aan ons zicht.

De volgende dag vertrekken we weer, in bijkans nog dichtere mist. We navigeren op de plotter, radar, AIS en dieptemeter. Op de AIS komt een visser steeds dichterbij. Hij gaat, zeer luid hoorbaar, achter ons langs en we zien maar even een schim.



Surfen van de golven

Na de IJslandse zuidkust wordt de koers noordelijk. In de loop van de nacht naar zondag gaat het harder waaien. We draaien de genua in en als het 35 knopen waait, nemen we de genuaweg en rolle we de kotterfok uit. De wind blijft toenemen, 40, 45, 50 tot soms 55 knopen (voor Beaufort-aanhangers, windkracht 10-11) en een paar keer is op de windmeter 60 knopen zichtbaar. De kotterfok is tot een postzegel ingedraaid, weglopend voor de wind varen we 5 tot 6 knopen, terwijl golven van vier meter ons inhalen en *Equinoxe* optillen waar we dan weer af surfen. De automaat kan het niet aan, we moeten zelf sturen. "*Equinoxe* in plané, als een raceboot," roept Ton blij. "Dit is niet normaal man!" roept Hans als hij achter het roer staat. Dat zegt hij wel meer, maar nu heeft hij gelijk. Tegen middernacht is de wind weer genoeg afgenomen om de genua een stukje uit te rollen.

Intussen varen we ongeveer op de poolcirkel. Wij zien tijdens onze nachtwacht de zon niet ondergaan, maar in de bewolking op de horizon stoppen en langzaam weer stijgen. Maandagochtend varen we Raufarhöfn in, net onder de poolcirkel. Het bestaat uit een verharde weg waaraan een kerk, een visverwerkingsbedrijf, een hotel en een guesthouse, een supermarktje, een café en nog wat losse huizen staan. Op de heuvel boven het plaatsje is al een jaar of tien een 'henge' in aanbouw, een

We zien spuitende walvissen die even later met hun staart omhoog de diepte in duiken.



grote stenen zonnecalender (vergelijkbaar met Stonehenge), nuttig om bijvoorbeeld de zonnewende te meten (als je die niet op de tweede nauwkeurig van interne wilt halen).

De poolcirkelindicator is een grote cementen bal

We zeilen met goede wind naar Grimsey dat ca. 25 mijl noordelijk van het IJslandse vasteland op de poolcirkel ligt, het hoogtepunt van onze omzeiling. Ook letterlijk, omdat we niet noordelijker zullen komen. Er wordt storm voorspeld, we willen niet naar buiten en mogen van de havenmeester van de onbeschutte veerbootpier het binnenhaventje in, dat normaal alleen toegankelijk is voor lokale vissers. Grimsey heeft ongeveer 100 bewoners in de zomer en 20 permanente inwoners in de winter, aangevuld met vele duizenden puffins (papegaai-duikers) en andere vogels die toeristen naar het eiland lokken. We wandelen naar de poolcirkel en die blijkt langzaam naar het noorden te bewegen, met een kleine 15 meter per jaar.



De poolcirkelindicator is een grote cementen bal ('orbis et globus' staat erop) die ieder jaar naar de juiste plaats wordt gerold. Over 64 jaar wordt de bal het eiland afgerold, bereken ik. 's Avonds pas komt de voorspelde storm, de volgende ochtend gaat hij liggen en we verlaten Grimsey. Met het 'vasteland' vaag op de achtergrond, zien we op een afstandje spuitende walvissen die even later met hun staart omhoog de diepte in duiken. Ze blijven fascineren. IJsland is schizofreen over walvissen: in Reykjavik liggen aan de ene kant van de kade Whale Watch RIBS en aan de andere kant twee harpoeneerboten. Walvisjacht is, 'onacceptabel leed en nauwelijks economisch' zei een minister begin juli, en zou permanent moeten stoppen. Maar, lees ik in september als de meeste toeristen weer weg zijn, de walvisjacht wordt hervat.

Hier, iets onder de poolcirkel, is global warming nog niet doorgedrongen. Was het al die tijd al niet warm, dit is het koudste deel van de tocht. 's Nachts, zo vertelt de klok want het blijft gewoon licht, lees ik 4 graden Celsius en 95% luchtvochtigheid af op het metertje in de kajuit. In mijn zeilpak met laagjes fleece en wol eronder en in de donzen slaapzak is het comfortabel, maar de korte tijd tussen beide is het heel koud!

Verkennen noordkust

Als we de noordwestpunt van IJsland ronden, houden wind en stroom zich gelukkig rustig. Met wind tegen stroom is het volgens de pilot een heksenketel. We draaien einde ochtend het Isafjord in en in de middag varen we het stadje Isafjordur binnen. Er liggen drie cruiseschepen aan de buitenkant en een handjevol jachten aan twee drijvende steigers aan de binnenkant. Je mag het zelf uitzoeken, de havenmeester antwoordt in elk geval niet op oproepen via de marifoon. We maken vast aan een mooie oude schoener die aan de kade ligt. De bergen rondom zijn, zelfs half in de mist, indrukwekkend, maar het dorpje zelf is weinig opwindend, zeker in de regen, die zaterdag en zondag gestaag blijft vallen.

We gaan verder, eerst zuid- en daarna een stuk-

je oostwaarts het Breidafjordur in naar Flatey (vlak eiland in het IJslands), een piepklein eilandje om tot rust te komen. Om aan wal te komen prefereren we de kopse kant van de veerbootsteiger met vier meter tijverschil, boven ankeren in de restanten van een oude half-open vulkaankrater. We pompen de drieper-soons dinghy op en roeien een paar keer heen en weer naar de wal op sterke stroom. Er ligt een vissersbootje, maar daar kunnen we niet naast want die gaat vissen. Met lange lijnen aan de kant dan maar. Het vissersbootje gaat heel vroeg weg en komt rond het middaguur terug met zijn vangst: bolle, zwarte vissen, nog happend naar water, in grote bakken met ijs. Als de veerboot er is, worden de bakken daar aan boord getakeld. Het is lumpfish (snotolf) die gevangen wordt voor de zwarte nep-kaviaar, leuk op een toastje zalm. Na bezoek aan het kerkje – van buiten sober, van binnen door een Catalaan barok beschilderd met als thema vissen en geloof, met Jezus in schipperstrui – willen we eind van de middag verder. De windmeter geeft intussen 40 knopen aan; we blijven liever liggen.

Snelle weerswisselingen

Als de wind de volgende ochtend is afgezwakt tot een lekkere bries, gaan we zeilen. Tot de punt van Snæfellsness gaat het heerlijk. Paul en Hans gaan zelfs zonnen op het voordek. We zien de Snæfellsjökul, een besneeuwde vulkaan, helder liggen. Hier liet Jules Vernes zijn professor Lidenbrock de afdaling naar het middelpunt der aarde beginnen. Bij het ronden van Snæfellsness gaat de zee kolken en tolt de wind uit alle richtingen met per minuut variërende snelheden tussen 0 en 60 knopen (gefotografeerd!). Op de motor maken we dat we weggkomen uit deze heksenketel en na een uur kunnen we bij een enigszins constante zuidoostenwind van 30-35 knopen weer op de iets gereefde genua zeilen. De wind blijft te veel variëren om het grootzeil bij te zetten. We hebben het al druk genoeg met de genua in- en uitdraaien. In de ochtend neemt de wind af en gaat de motor aan. Als we weer bij Reykjavik zijn, straalt de zon aan een blauwe hemel,



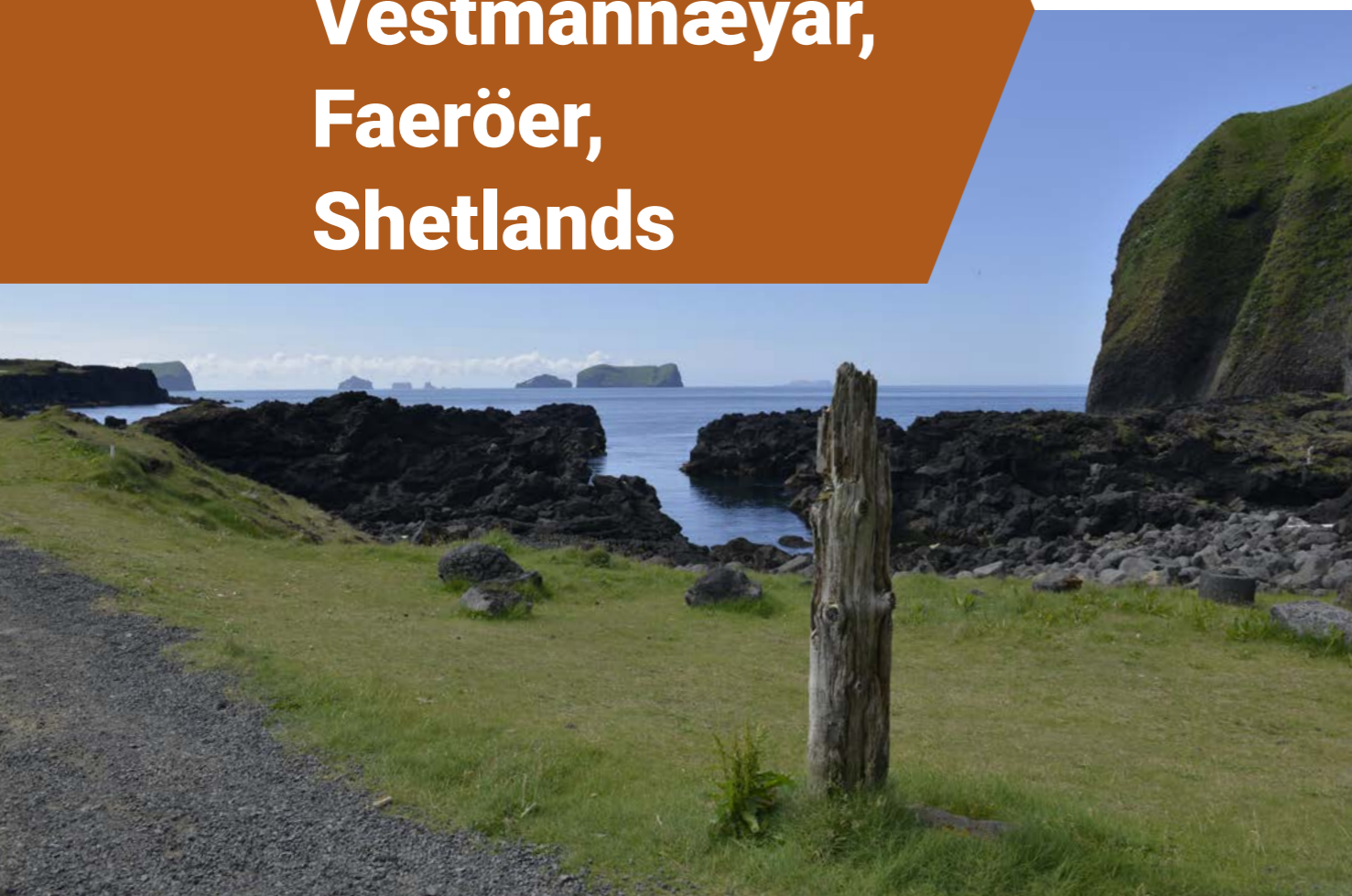
is de wind bijna weg en voelt het warm. Donderdagochtend 6 juli om 9 uur maken we na 962 mijl en 19 dagen weer vast in de marina. Vrijdag is de crew-wissel en komen Jacqueline, Bert en Paul H. aan boord. Zij worden door team 3 verwelkomd met een heerlijke avondmaaltijd aan boord. Zaterdag Reykjavik verkennen, reisvoorbereiding en boodschappen doen. We hebben geluk dat Paul F. en Hans een camper hebben gehuurd om nog een week door IJsland rond te rijden. Die mogen we vol gooien om de inkopen bij de plaatselijke buurtsuper aan boord van *Equinoxe* te krijgen. In de avond gaan we naar de voorstelling 'How to become Icelandic in 60 minutes', de plaatselijke inburgeringscursus om de lokale gewoontes te leren kennen.





Vikingroute etappe 4

Reykjavik, Vestmannæyar, Faeröer, Shetlands



Met het wisselen van de bemanning, wisselt ook de schrijver. Na Bas neemt Paul H. de pen over en beschrijft de vierde etappe van Reykjavik, Vestmannæyar, Faeröer, Shetlands. Thetta Reddast – alles zal goedkomen – is een veelgebruikte IJslandse uitdrukking. Die geldt ook voor ons reisplan. Gaan we noordwaarts of zuidwaarts langs IJsland? Zondagochtend aan het ontbijt nemen we het laatste weerbericht door en kiezen voor de zuidelijke route. Noordwaarts is bijna volledig tegen de wind in. Op de motor tegen de wind in laten we Reykjavik achter ons. Al snel volgt gunstige wind en loopt de snelheid onder zeil op tot een knoop of 4. In de verte zien we de vulkaan Snæfellsjökull. Na ronding van de punt waar ook het vliegveld

Keflavik ligt en de vulkaan Fagradalsfjall die zich rond onze reis weer eens roerde, bereiken we omstreeks middernacht de kleine vissershaven Grindavik. Boeien en geleidelichten helpen ons de weg naar binnen te vinden. Rond elf uur de volgende ochtend vervolgen we de reis. Voor het grootste deel is het schitterend zonnig weer, met helaas weinig tot geen wind. Dat betekent een flink stuk op de motor, totdat tegen het einde van de dag de wind aantrekt tot ongeveer 15 knopen uit een gunstige richting en we aan de wind onder zeil onze reis kunnen vervolgen. Later draait de wind en is de route niet langer bezeild, zodat we opnieuw de hulp van kapitein diesel inroepen. Rond 4 uur de volgende ochtend varen we

tussen indrukwekkende rotswanden de haven van Vestmannæyar binnen. Voor Ton is het de derde keer, maar het verveelt nog steeds niet. Tegen het middaguur kunnen we uitgerust aan boord ontbijten om vervolgens twee dagen de omgeving te verkennen. Donderdag willen we weer verder.

Woensdag 12 juli crossen we met een bus het eiland rond. Het weer is schitterend. Op de eerste stop krijgen we een demonstratie van hoe de lokale bevolking zich met lijnen langs rotswanden omhoog slingert. Van daaruit gaan we door naar de plaatselijke golfbaan met uitzicht op de oceaan en een replica van de eerste huisjes op dit eiland. De volgende stop is puffins kijken langs rotsen en kliffen. De laatste stop is het epicentrum van de grote vulkaanuitbarsting toen het volledige eiland werd geëvacueerd. Dan staan de broodnodige boodschappen voor ons vertrek op de agenda en sluiten we de dag af met een etentje in het plaatselijke restaurant Gott wat 'goed' betekent.

Gletsjerwinden

Donderdagochtend staan we om 5 uur op en 5.30 uur gaan de trossen los richting Höfn, onze laatste stop op IJsland op ongeveer anderhalve dag varen. We nemen afscheid van Vestmannæyar dat nadrukkelijk achter ons aanwezig blijft. Afstanden hebben op zee nu eenmaal een andere dimensie. Een vrachtschip en cruiseboot kruisen op gepaste afstand onze weg. Opnieuw een zonovergoten dag in het vooruitzicht met een redelijk vlakke zee en wind tussen de nul en 30 knopen. De windrichting schiet alle kanten op. Dat betekent deels zeilen en deels motoren.

Tegen het einde van de dag naderen we de Vatnajökull, IJslands grootste gletsjer. De passage wordt een aardig gevecht met gletsjerwinden boven de 30 knopen pal op de boeg. Gecombineerd met korte golven die schuin van voren binnenkomen heeft het schip moeite om





vooruit te komen en zakt de snelheid soms tot onder de één knoop. Ook de stuurautomaat heeft moeite met koershouden. We verleggen onze koers, maar het gevecht duurt tot het einde van de hondenwacht in de vroege ochtenduren van vrijdag, waarna zee en wind weer vlak zijn alsof er niets is gebeurd.

Höfn is een van de meest moeilijk bereikbare haventjes van IJsland. Afhankelijk van het getij kan er tot meer dan 10 knopen stroming staan. Dan is zo'n haven niet bereikbaar. We gaan het zien zodra we er zijn. Dan beslissen we wat wel en niet kan. Een uur voor aankomst hebben we contact met port control die aangeeft dat we binnen kunnen komen. We gaan ervoor! In de aanloop naderen we opnieuw de bergketens, zodat de wind met vlagen boven de 30 knopen uitkomt.

De haveningang van Höfn is wat je noemt kruip door sluip door met een bocht bakboord, dan weer stuurboord, dan weer een afslag, geleidelichten en sectorlichten voor een veilige aanloop. Uiteindelijk meren we tegen half vijf aan bij de brandstof steiger waar we met enige moeite de dieseltank kunnen aftoppen. Opruimen, waarna het traditionele ankerbiertje op tafel komt, voordat we in een plaatselijk restaurant de vis goed laten smaken.

De zee op

Zaterdag blijven we een dag in Höfn, een klein vissersplaatsje en toegangspoort tot het omvangrijke gletsjergebied. In de ochtend eerst boodschappen en opruimen in het plaatselijke zwembad. Zo werkt dat in deze omgeving. In de middag staat een wandeling door de omgeving op het programma. Höfn wordt omsloten door een grote lagune die op het getij vol- en leegloopt. Bij laag water zie je in de ontstane slikken vogels als de Noordse Stern foerageren, een prachtig schouwspel. Op de achtergrond vormen de imposante gletsjers als ijsrivieren onder het zonlicht en wolkenformaties een indrukwekkend decor. Tegen een uur of zes schuiven we in een restaurant aan voor een voortreffelijke kabeljauw en tonijn met daaromheen een voorafje en een vulkanisch toetje.

De volgende ochtend om 10 uur komt de politie aan boord om uit te klaren en tegen 12 uur gaan op een gunstig tij de trossen los voor onze volgende bestemming op de Faeröer. Onderweg weer het wachtschema van vier uur op en vier uur af. De wind is ons gunstig gezind. Met 20 tot 40 knopen wind haalt *Equinoxe* op een voordewindse koers een snelheid van 4 tot 5 knopen. Door wind en oceaandeining ontstaan hoge golven die het schip doen dansen. Ruim twee dagen later lopen we na een voorspoedige reis in de middag de haven van Fuglafjordur op de Faeröer binnen.

Woensdag 19 juli staat in het teken van bijkomen. Ergens tussen 9 en 10 opstaan en ontbijten aan boord. Door de plaatselijke VVV van Fuglafjordur laten we ons bijpraten over wat



we vandaag allemaal kunnen doen. Zo'n beetje iedereen op de Faeröer heeft een auto en verschillende eilanden zijn via een autoweg met elkaar verbonden. We bestellen een taxi voor een uitstapje naar Gjov. Dat is een klein plaatsje aan de noordzijde waar de oceaan tegen steile rotswanden op de kust slaat. Dat geeft een spectaculair beeld van brandingsgolven en uitzicht op het volgende eiland waarmee een fjord wordt gevormd en waar de oceaan zich afhankelijk van het getij met kracht doorheen perst.

Donderdag 20 juli varen we door naar Torshavn. Rond een uur of 11 staat het getij gunstig. Stroming tussen de eilanden kan fors zijn en staat niet altijd in de gewenste richting. Nadat we de baai van Fuglafjordur uitsturen gaat eerst de genua op. Met gunstige wind van 20 tot 30 knopen en een aardige stroming halen we een snelheid van 9 knopen richting doel. Dat betekent ook een vlotte aankomst in Torshavn tegen drie uur in de middag. In de avond uit eten in een oud en authentiek restaurant. Het is een houten huis met meerdere verdiepingen. Op iedere verdieping staan een paar tafels waar gasten in een kleinschalige sfeer van lokale gerechten genieten. Vrijdag is niet alleen de aanloop naar een zonovergoten weekend, maar ook het begin van een muziekfestival waarvoor wij met onze boot

De haveningang van Höfn is wat je noemt kruip door sluip door.





op de eerste rang liggen. De haven ligt in het centrum van Torshavn, of zo je wilt heeft het centrum zich rondom deze haven ontwikkeld. Nadat wij vanochtend onze buurman met een keurig onderhouden klassieke Hallberg-Rassy Monsun hebben uitgezwaaid, werden de laatste vrije plaatsen al snel ingenomen door kloeke motorjachten die ongetwijfeld op het festival zijn afgekomen. En zo liggen wij nu in een rijtje dat doet denken aan een mediterrane omgeving. Over het weer in ieder geval niets te klagen. Het is zonnig en warm zonder dat we gebukt gaan onder een hittegolf. Zaterdag vertrekken we rond 7 uur in de ochtend voor een oversteek van twee dagen naar de Shetlands. Overdag is het opnieuw schitterend weer. Met 15 tot 25 knopen wind tussen aan de wind en voor de wind halen we een snelheid van 4 tot 6 knopen. Zondag rond etenstijd vangen we een eerste glimp op van de Shetlands. In de avond leggen we aan in een klein haventje in de Sound of Yell. Maandagochtend varen we verder naar Symbister op het eiland Whalsey waar we



tegen half drie aankomen. Wederom prachtig weer, lichte bries en kalme zee. Bij aankomst een paar druppels regen en daarna weer droog.

Tall Ships Races

Deze week staan de Shetlands in het teken van de Tall Ships Races. Dat betekent vanaf woensdag veel festiviteiten in en rondom Lerwick. Onderweg komen we al verschillende tall ships tegen en in Symbister liggen er twee aan de kade. Dinsdag rond het middaguur vertrekken we voor het laatste stukje naar Lerwick. Op een voordewindse koers halen we met een windje tot 30 knopen een snelheid van meer dan 4 knopen. Drie uur later meren we aan in het centrum van Lerwick. Door alle festiviteiten is het een gezellige drukte en stapelt zich een kluwen van bootjes op in het kleine haventje.

De volgende dagen staan in het teken van de havenfeesten. In de plaatselijke jachtclub kunnen we douchen en genieten van een echt Engels ontbijt dat speciaal voor dit feest op het menu is gezet. Door het kleinschalige karakter van Lerwick leggen we als zeilers onder elkaar gemakkelijk contact met de bemanning van de verschillende zeilschepen. The Lounge werd al snel onze lokale stamkroeg waar iedere avond het feest samen met bemanningen van sommige tall ships werd voortgezet. Eerder is in Zeilwereld een apart verhaal met veel foto's van deze dagen gepubliceerd.

Donderdag is onze laatste dag. Dat betekent schoon schip maken, uit eten en onze reis afsluiten met een spetterende avond in The Lounge waar op de tafel wordt gedanst en de muziekinstrumenten van de muur worden gehaald om met de band mee te spelen. Een betere afsluiting hadden we niet kunnen bedenken.

Het laatste deel van deze reis, Vikingroute etappe 5: Shetlands, Orkneys, Edinburgh, Den Oever, verschijnt binnenkort op Zeilwereld.nl



Princesa Sofia Mallorca 2022

Topzeiler als coach richting de Olympische Spelen

Als je je hele leven in het teken van de topsport hebt gezet en al jarenlang droomt van de Olympische Spelen, dan is stoppen met topsport geen makkelijke keus. Toch is het de keus die Niels Broekhuizen afgelopen zomer maakte. Na het WK in Scheveningen stapte hij uit de ILCA7, hij wist dat dit zijn laatste wedstrijd was geweest.

“Achteraf wist ik vorig jaar, nadat ik heel goed had gepresteerd op het EK, eigenlijk al dat ik zou gaan stoppen,” vertelt Niels. “Ik was heel trots op hoe ik had gevaren en dat ik daar was gekomen. Het zeilen ging op dat moment beter dan ooit. Ik merkte dat ik structureel beter aan het varen was en er ook aan kon vasthouden. Maar naast de

Tekst: Anke Haadsma



Sailing Energy

Het WK zeilen 2023, laatste event voor Niels



Niels Broekhuizen nu als coach van Enrique Arathoon

trots, deed het me verder niet zoveel. En dat is best gek, ik stopte zo veel tijd en energie in het zeilen, maar het bracht me uiteindelijk helemaal niet veel voldoening." Vanwege de goede prestatie kwam er bij het Watersportverbond meer geld vrij voor Niels zijn campagne. Niels besloot na het EK even een pauze te nemen om na te denken over waarom hij door zou willen en hoe hij dat dan zou willen. Hij had hier vijf weken de tijd voor, voordat hij weer in de boot stapte.

Blijven twijfelen

"Achteraf stapte ik misschien wel te snel weer in, maar ik moest ook wel als ik me nog wel voor de Spelen wilde kwalificeren. Als je er te lang uitblijft, dan ga je snel achterlopen. Toch bleef de twijfel om door te gaan in mijn hoofd spelen, eigenlijk ben ik het hele seizoen maar doorgedaan omdat ik ook wist: als ik nu stop dan is het lastig om terug te komen." "Het seizoen ging vervolgens niet zo soepel. Ik miste de alles of niets mindset die je nodig hebt om verder te komen. Ik kon het gewoon niet opbrengen. Dat maakte de keus om te zeggen: 'dan doe ik het niet meer', toch heel makkelijk. Het was gewoon niet meer hetgeen waar ik energie van krijg en gelukkig van wordt."

Weloverwogen keus

Hoewel hij voor zijn gevoel niet veel tijd had om na te denken over zijn keuze om te stoppen, lijkt het achteraf wel een weloverwogen keus te zijn geweest. "De kans bestaat dat als je te lang doorgaat, dat je het plezier in zeilen kwijtraakt. Dat wilde ik niet. Maar ik twijfelde aan mezelf, was ik nu echt een killer op het water, of was ik degene met talent die eigenlijk te vriendelijk was op het water? Ik was die laatste. Daarbij is het leven van een atleet ook wel erg eentonig. Je vaart heel lang in een eenheidsklasse op hoog niveau en wordt steeds afgestraft op ieder foutje. Dat vind ik wel heel interessant, maar daardoor maak je ook veel trainingsuren op steeds hetzelfde onderdeel en daar vond ik gewoon geen energie meer voor. Eerlijk gezegd haal ik er meer plezier uit om anderen te helpen en randzaken te regelen."

Van zeiler naar coach

Dat is precies wat Niels nu doet, hij is vrij snel na het WK begonnen als coach van Enrique Arathoon uit El Salvador. "Hij belde me vlak na het WK op. We kennen elkaar al langer, hebben in het verleden samen getraind en zijn vrienden geworden. Tijdens het WK vertelde ik hem al dat het mijn laatste toernooi zou zijn als zeiler en gaf ik aan dat ik misschien wel wilde gaan coachen. Hij vertelde ook op zoek te zijn naar een nieuwe prikkel. We matchen wel en dus nu zijn we aan het kijken wat we aan elkaar kunnen toevoegen." Het eerste evenement waar het duo samen naartoe heeft gewerkt waren de Pan American Games en hier eindigde Enrique op een elfde plaats. "Het is wel een risico om zo'n samenwerking aan te gaan, omdat je ook goede vrienden van elkaar bent. Tegelijkertijd moet ik ook nog wennen aan mijn nieuwe rol als coach. Maar, het bevalt me tot nog toe goed. Ik woon nu tot eind februari in Guatemala, ben Spaans aan het leren en kan aan deze kant van de wereld hetzelfde doen als in Nederland, maar dan net even in een andere omgeving."

Spelen nooit een droom

Zijn negen jaar ervaring als topzeiler stopt hij nu in zijn rol als coach. De Spelen heeft hij als zeiler nooit gehaald, nu als coach ligt daar een nieuwe kans. "Eerlijk gezegd heb ik het nooit echt als eigen droom ervaren, de Olym-



Sailing Energy

De ILCA7-vloot op WK zeilen 2023, Niels hier vooraan



Sailing Energy

WK Zeilen 2023 Niels Broekhuizen



Niels Broekhuizen

pische Spelen. Het is meer een droom die je moet hebben als jonge zeiler ofzo. Ik ben best wel eens jaloers geweest op mensen die wel die droom hadden en hier naartoe leven. Niet dat ik niet gedreven

was, ik vond het juist vooral heel leuk om heel erg gedreven met één ding bezig te zijn. Ik ben heel blij dat ik dit leven als atleet heb mogen ervaren." Buitenstaanders vinden het misschien ook een gek moment om te stoppen, bedenkt Niels zich. Hij stopt minder dan een jaar voor de Spelen, op het moment dat er flinke progressie in de ILCA7-groep zit. Rutger van Schaardenburg was de laatste ILCA7-zeiler (toen nog Laser Standard) die Nederland vertegenwoordigde in deze klasse op de Olympische Spelen van 2016. Hij eindigde hier toen op een negende plek. Niels zou de volgende generatie ILCA7-zeiler zijn, samen met onder andere Duko Bos. Er wordt ook zachtjes al gezegd dat er medaillekansen voor de Nederlandse mannen liggen op de Spelen. Toch stopt Niels nu.

"Een week of zes voor het WK zei ik al tegen mijn ouders: 'Ik denk dat dit mijn laatste wedstrijd gaat zijn in de ILCA7'. Ik wilde me er nog wel volledig op richten en probeerde er ook heel erg van te genieten, maar eigenlijk was ik vanaf dat moment ook al bezig met de volgende stap. Ik heb uiteindelijk ook geen moment genoten van het WK, maar dat kwam deels ook omdat het in Nederland was. Bij een buitenlands evenement kom je echt helemaal in een eigen bubbel, nu was ik gewoon thuis. We hadden op dat moment voor mij ook te lang aan een stuk door in Scheveningen getraind, het plezier en de gretigheid waren hierdoor bij mij helemaal weg. Maar dat verschilde in het team sterk hoor, Duko ging er juist wel heel lekker op." Na de laatste wedstrijd stapte Niels definitief uit de ILCA7. "Het is wel grappig, die allerlaatste pot voelde ik wel een soort van vrijheid. Het ging ook heel goed en dat was ook wel een bevestiging voor mezelf dat ik het nog wel kan. Maar, toen merkte ik ook dat ik wel vrede had met mijn keus. De bevestiging dat ik goed kon zeilen had ik overigens al wel gekregen tijdens dat EK in Hyeres, Frankrijk in 2022. Daar heb ik laten zien dat ik niet alleen soms goede dagen heb, maar ook gewoon een heel toernooi met de besten van de wereld mee kan zeilen."

Als coach naar de Spelen?

Met Enrique slaat Niels nu een andere weg in richting de Spelen. De El Salvadoraanse zeiler kan zich nog kwalificeren voor de Olympische Spelen van Parijs in 2024. Enrique heeft ook op de Spelen van 2016 in Rio en de Spelen van Tokio in 2020One gevaren. Nu is het aan Niels hem te begeleiden op de weg naar Parijs. "Op het WK in Australië kan hij zich nog kwalificeren voor de Spelen. Gezien het niveau wat hij al heeft, is er een goede kans dat hij zich ook gaat kwalificeren. Mij heeft hij daarin niet echt nodig eerlijk gezegd, we willen ook meer kijken hoe ver hij zich kan ontwikkelen in een jaar. Met de Pan American Games heb ik gezien waar we nog winst kunnen behalen, nu gaat het werk dus pas echt beginnen. En dan straks misschien die Spelen. Ondanks dat het nooit echt mijn droom is geweest, ben ik er wel van overtuigd dat het wat met me gaat doen."

Los van alles

50 maanden zwerven over de wereldzeeën

Een persoonlijk verhaal over durven loslaten en de onzekerheid omarmen. Over varen op wind en intuïtie, over omgaan met onverwachte gebeurtenissen. Over de trossen losgooien voor een jarenlange reis. Mariska Woertman deed het, samen met haar man Tjaart en jonge dochters Linde en Berber.

Tekst: Riemer Witteveen

Kun je alles daadwerkelijk loslaten?

Elke zeiler weet dat het zeilen niet altijd leuk is. Stress, slecht weer, een planning die in de soep loopt, noem maar op. Maar elke zeiler weet ook dat je de negatieve aspecten van het zeilen aan wal weer zo vergeten bent. En dan lonkt de zee weer. Als je meer dan vier jaar op zee zit, vergeet je niet zomaar alles en worden juist de worstelingen met de realiteit een bijna dagelijkse bezigheid.



Mariska en haar gezin zeilen met *Zouterik*, een Koopmans Jantine IV van 42 voet, via de Kaapverdische Eilanden naar de Carieb. Vervolgens varen ze door naar Panama. Daar gaat de wereld ook voor hen op slot als corona toeslaat. Zo'n wereldreis is op zichzelf al een uitdaging, maar een pandemie maakt het allemaal nog een stuk moeilijker. Uiteindelijk zetten ze hun reis voort en belanden ze via Frans Polynesië en Hawaii in Alaska. Een niet alledaagse route, die nog minder alledaags wordt als ze *Zouterik* over de weg naar de andere kant van Canada laten vervoeren, om vervolgens de Atlantische Oceaan wederom over te steken, dit keer van west naar oost.

In oktober 2022, na 50 maanden op zout, komt het gezin aan op Texel. Het is gedaan met de reis. Aan boord van *Zouterik* zijn vier mensen, maar niet diezelfde mensen die in 2018 vertrokken. Na terugkomst schrijft Mariska een boek over de bijzondere reis. Het boek 'Los van Alles' is inmiddels klaar en is te koop. Het is een openhartig verhaal, maar niet per se een reisverslag zoals je dat wellicht zou verwachten. Mariska: "Het boek gaat over mijn innerlijke reis en de inzichten die ik tijdens de reis heb verkregen. Inzichten over alledaagse thema's: Hoe gaan we om met werk en alledaagse stress? Hoe verwerken we in ons dagelijks leven uitdagingen en tegenslagen? Hoe verhouden we ons tot de natuur, de klimaatverandering? Welke rol spelen ontmoetingen met andersdenkenden en de waarde van andermans inzichten in ons eigen leven? En hoe geven we dat een plek binnen ons eigen gezin en onze eigen familie?"

Hier lees je een deel van dat boek. Een boek dat je in de boordbibliotheek wilt hebben ter inspiratie, maar ook ter herinnering dat niet alles je komt aanwaaien als Nederland eenmaal achter de horizon is verdwenen.



Tekst en beeld: Mariska Woertman

GROTE OCEAAN, ONDERWEG NAAR HAWAII

30 maart 2021, twee dagen onderweg

Elke keer opnieuw is een oversteek wennen. Aan het eeuwigdurende gevecht met de zwaartekracht als je door de boot beweegt. De continue strijd met jezelf. Het helpt om veel buiten te zijn. Ik probeer elke zonsopkomst en elke zonsondergang helemaal in me op te nemen. Elke dag is de hemel gevuld met pastelkleuren. 's Nachts staar ik over de maan beschenen oceaan.

Berber is de eerste dagen erg zeeziek. Daar had ze vroeger nooit last van maar nu spuugt ze aan een stuk door. Ik loop af en aan met het teiltje, glaasjes water en soms een stukje cracker. De oceaan is onrustig, we koersen net iets scherper dan halve wind in een flauwe bocht via het oosten naar Hawaï. Linde slaapt voor het eerst in al die jaren een paar dagen op de bank in de kajuit. Anders vliegt ze voorin letterlijk tegen het plafond. Hoewel we tot weinig komen, vliegen de dagen voorbij. We proberen zoveel mogelijk te slapen en ondertussen lezen we, doen we spelletjes en ik probeer zo goed en kwaad als het gaat elke dag iets lekkers te koken. Gelukkig gaat het na de eerste dagen altijd beter. Er is iets meer energie om over die zoute wereld uit te kijken. Om een brood te bakken, een paar bladzijden te lezen of een spelletje te doen.

Dochters Linde en Berber met een zelfgemaakte muurtekening met daarop de route

GROTE OCEAAN

1 april 2021, vier dagen onderweg

Het is mijn ochtendwacht, de zon komt op. Het wordt opnieuw een zinderend hete dag. Ik open de antenne van de satelliet-telefoon om de e-mail binnen te halen. Tot mijn grote ontsteltenis lees ik dat een oud-collega en vriendin is overleden. Precies op dat moment duiken er wel honderd dolfijnen op naast de boot. Wat een mooi eerbetoon, toeval bestaat niet. Ik laat mijn tranen de vrije loop en bewonder de dolfijnen. Alsof de natuur aanvoelt wat je nodig hebt.

Ik herinner me een gesprek met mijn moeder, bij haar thuis in Hellendoorn, een maand of wat voor ons vertrek. 'Mam, als we eenmaal onderweg zijn naar Frans-Polynesië, zijn we misschien wel zes weken op de oceaan. Er komt dan een moment dat we te ver weg zijn om op tijd thuis te zijn als er iets ergs met je gebeurt.' Ik stikte bijna toen ik die woorden uit m'n mond perste. Ik herinner me dat ik verwoede pogingen deed om mijn tranen weg te slikken. Dat gesprek moest gevoerd worden. Niet alleen vanwege de hartaandoening van mijn moeder; ik wilde niet dat er iets onuitgesproken zou blijven tussen ons.

Flying Focus

Mijn moeder sloeg haar arm om me heen en terwijl ze over mijn rug wreef, antwoordde ze: 'Mijn lieve dappere dochter, ik ben nog lang niet van plan jullie te verlaten. Maar als mij toch iets overkomt, moet jij je niet schuldig voelen. Jij volgt je hart en mijn hart reist door al jullie verhalen met jullie mee. Ik ga jullie enorm missen maar ik houd altijd van jullie.'

We zijn inmiddels Polynesië alweer uit en onze reis zit er nog lang niet op. Volgens mensen thuis zijn wij het enige minuscule stipje op Marine Traffic op dit immens lege stuk van de Pacific. Gelukkig is mijn moeder er nog steeds. Maar de herinnering aan ons gesprek komt altijd weer bovendrijven als er iets gebeurt met iemand thuis. Het helpt mij ook nu weer, na dit verdrietige e-mailbericht, om me te bedenken dat je altijd meer spijt krijgt van de dingen die je niet hebt gedaan dan van wat je wel hebt gedaan. Herinneringen verzamelen is zoveel mooier dan bezit vergaren.

GROTE OCEAAN, NOORDELIJK HALFROND

9 april 2021, twaalf dagen onderweg

We schieten op. Nog veertienhonderd mijl te gaan. Eergisteren staken we voor de

tweede keer in een jaar de evenaar over. Dit keer van het zuidelijk halfrond naar het noorden. Wie zeilt er nu twee keer in z'n leven over de evenaar? Laat staan in één jaar? Beleefde ik het daarom dit keer intenser dan de eerste keer? Is 't het besef dat we nu echt iets aan het doen zijn dat weinig anderen doen? Zijn het de prachtige herinneringen die we op het zuidelijk halfrond hebben gemaakt? Of is het de belofte van de thuisreis die we nu eigenlijk hebben ingezet?

Linde en ik praten er regelmatig over hoe het zal zijn straks. Welke school ze zal bezoeken, waar we gaan wonen, hoe we er weer tussen passen. Het zijn dagen van verwachting. Wat gaan de komende anderhalf jaar tot thuiskomst nog brengen? Met elke mijl groeit mijn overtuiging dat ik straks een ander leven wil leiden. We hebben zoveel gezien en meegemaakt, zoveel

"Kan ik nog met droge ogen werken voor een multinational die vooral aandeelhoudersbelang voor ogen heeft en niet een duurzame toekomst van de aarde?"



- inzichten gekregen en te delen. Hoe geven we dat een plek in ons nieuwe leven thuis? Passen mijn inzichten nog bij opdrachten in de marketingwereld? Kan ik nog met droge ogen werken voor een multinational die vooral aandeelhoudersbelang voor ogen heeft en niet een duurzame toekomst van de aarde? Kan ik nog directies adviseren die zichzelf verrijken ten koste van de toekomst van de wereld? Kan ik omgaan met mensen die niet verder kijken dan de grenzen van hun eigen leven? Onze reis voelt steeds meer als een spiegel, waarin ik alles wat ik voor waar hield tegen het licht kan houden. Nu is mijn kans om opnieuw te beginnen.

GROTE OCEAAN

12 april 2021, vijftien dagen onderweg

- Het is een rommelige tocht. Dat geldt voor het weer, de staat van de zee én voor mijn gemoed. Al weet ik inmiddels dat die drie onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn. We varen een aandewindse koers, zoeven op één oor naar het noorden. Er zijn veel squalls waar ineens dertig knopen wind in zit. Pijlsnel reven we dan de genua en houden de windmeter scherp in de gaten. Als we een tijdlang constant vijftientig knopen wind hebben, varen we enkel op de kotterfok, gereefde bezaan en dubbel gereefd grootzeil. We liggen zo schuin

- dat het water in de gangboorden staat. Ineens spuit er water naar binnen in de naad tussen het dak en de wanden van het dekhuis. Om de elektrische instrumenten te beschermen, lijnt Tjaart zich aan om met vet-band de kier aan de buitenzijde tijdelijk te dichten.

- Ik herinner me niet dat we eerder zo in beslag werden genomen door onze zeilvoering, de boot op koers houden en het voor ons allemaal zo aangenaam mogelijk te houden. Hoewel we goede zeilers zijn die geen risico's nemen, betekent de onvoorspelbaarheid van weer en oceaan dat je met weinig anders bezig bent dan maar gewoon doorgaan. De enige weg naar land leidt letterlijk door dit ongemak heen. Als je er te veel over nadent, wordt het afzien. Want ik voel me zeeziek, onze benen doen zeer van het hele dag schrap zetten, we hebben overal blauwe plekken, en vooral Tjaart en ik zijn doorlopend moe want ook tijdens de hazenslaapjes van enkele uren 's nachts maken we elkaar regelmatig wakker om te helpen met zeilen reven of van koers veranderen. Het is een tijdelijke staat die vraagt om een hele basale vorm van het dagelijks leven het hoofd bieden. Je redeneert puur vanuit noodzaak en functie. Al het andere valt weg. Tegelijkertijd geeft het een enorme boost aan je geest, je mentale staat, om zo gefocust te zijn op dat ene doel: aankomen.

GROTE OCEAAN

17 april 2021, twintig dagen onderweg

- Vreemde wezens die opduiken uit de oceaan, 's nachts uit bed worden gehaald door onzichtbare handen, de thuiskomst op

- Texel, elfjes in het bos, vliegende vissen in ons bed. Zomaar een greep uit de dromen die 's nachts *Zouterik* bezoeken. Is het de zilte zeewind die onze dromen doet ontwakken? Zijn het de doorwaakte nachten? Is 't het besef dat we ons in niemandsland bevinden? Een blauw vacuüm als onzichtbare luchtbel om een oceaan vol geschiedenis, verhalen en voorstellingen? Komt het door de maan en sterren die we op zee honderd maal zo helder en intens beleven en die onmiskenbaar hun aantrekkingskracht op de oceaan en dus ook op ons uitoefenen?

- Ik lees Berber voor uit *De GVR, de Grote Vriendelijke Reus*, van Roald Dahl. Over de aimabele gigant die weigert kindertjes op te eten zoals zijn soortgenoten, maar in plaats daarvan kinderdromen vangt. De gekste, wildste, meest onvoorstelbare dromen lees ik voor. In dromen kan immers alles. Ik geloof dat onze dromenactiviteit in deze weken op zee een teken is van verwerking en verwachting. Kauwen op wat achter ons ligt, beleven in het hier en nu, en vooruitkijken naar Hawaii en wat daarachter ligt.

- Elke reis kent in essentie dezelfde dynamiek. Zo ook onze weken op de oceaan. De eerste dagen zijn altijd onwennig. We voelen weemoed om wat we achterlaten. Zoveel moois, bijzonders en liefs. Dat gaat gepaard met onrust, onzekerheid, kribbigheid. We zijn in onszelf gekeerd, alleen met onze gevoelens en gedachten. Na een week komt de berusting. Het ritme van de oceaan bepaalt onze emotie. Nu eens gelijkmatig, dan weer onstuimig, maar de focus ligt op het hier en nu, ons leven op zee. Het verleden verdwijnt als een eiland bij zonsondergang uit het zicht.

- We voelen ruimte voor reflectie. Er is lucht en licht, vrijheid en verdraagzaamheid. En dan begint in ons navigatieprogramma de eta-klok te tikken. Nog zeven dagen tot aankomst, nog vijf dagen. Met het aftellen begint het vooruitkijken, de verwachting. Energie begint te stromen. Een nieuwe horizon. Er komt een e-mail binnen van onze Amerikaanse vrienden op Moorea die al een jaar op Hawaii rondvaren. Ze wachten ons op en barsten van de plannen. We praten, filosoferen en bedenken hoe het zal zijn op Hawaii, welke avonturen op ons wachten.



Wil je verder lezen? Koop dan het boek 'Los van Alles'. Het boek is te koop in de boekhandel en via onderstaande knop.

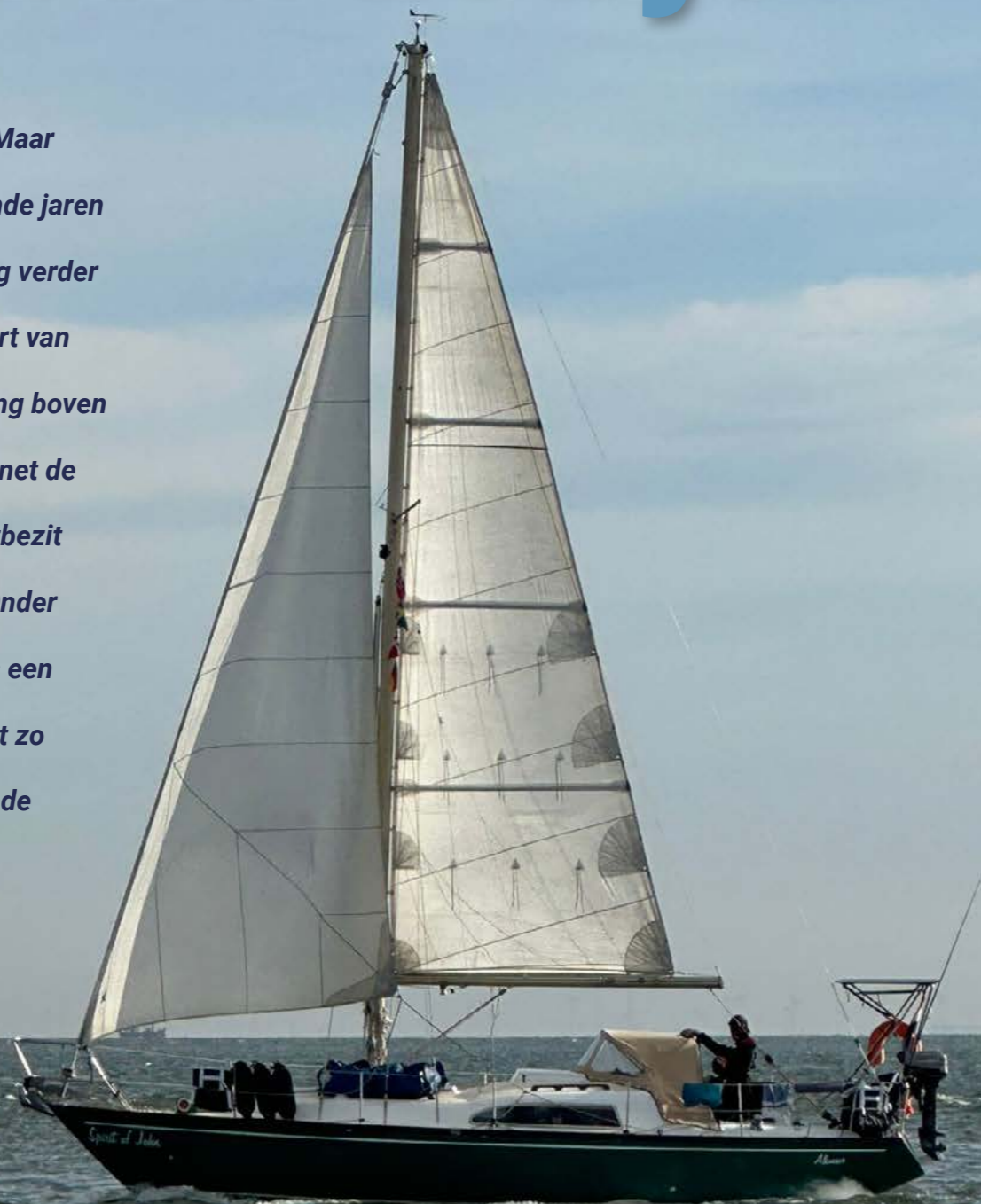
[Bestel hier het boek](#)

Wil je een gesigndeerd exemplaar? Ook dat kan. Stuur een mailtje naar syzouterik@gmail.com.

Los van Alles - Mariska Woertman - Uitgeverij Brandt - 384 pagina's - ISBN: 9789493319080 - Prijs: €25,-

Jong en een eigen boot. Waarom zou je?

Genoeg boten te koop. Maar wie koopt ze? De komende jaren neemt de vergrijzing nog verder toe en zal bijna een kwart van de Nederlandse bevolking boven de 65 zijn. Laat dat nou net de generatie zijn waar bootbezit het meeste voorkomt. Onder de jongere generaties is een eigen boot helemaal niet zo vanzelfsprekend. Sterft de zeilsport langzaam uit?



Tekst: Riemer Witteveen
Beeld: Gijs Bosman & Lissa van Heeringen

Voor een paar tientjes vlieg je naar de zon en huur je met een groepje vrienden een dikke plastic boot om een week mee rond te zeilen. Er is dus geen enkele reden meer om zelf te gaan hannesen met een eigen boot, zou je zeggen. En toch, ze zijn er nog wel, jongeren die hun hart hebben verloren aan het zeilen en net zo goed als die oudere zeilers dromen van verre kusten, warm en koud. Een huis kopen of huren is tegenwoordig zo moeilijk, dat het wonen op een kleine boot ook nog eens als reëel alternatief wordt gezien, dus sla je dan niet twee vliegen in één klap? Een woning én een manier om in alle vrijheid de aardkloot te verkennen.

Gijs Bosman (23) en zijn vriendin Lissa van Heeringen (24) hebben een droom om zoveel mogelijk te reizen. Gijs: "We willen afgelegen plekken bezoeken zoals Noorwegen en IJsland en uiteindelijk de Atlantic over steken. Naast reizen willen we ook op de boot wonen om zo vrij te zijn als het maar kan."

Complete refit

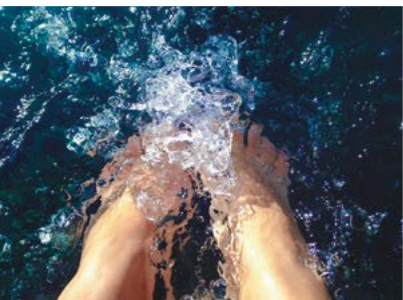
Tijdens de zoektocht naar de perfecte boot stuiten ze op een Dufour Arpege, een klassieke boot die zich al meerdere malen heeft bewezen en bekendstaat als sterk en zeewaardig. De boot is een opknapper, maar lijkt veelbelovend. "Ons budget vonden we vrij groot. We

hebben 2000 euro betaald voor de aanschaf en grofweg 15 duizend euro voor de complete refit die we hebben uitgevoerd. Daarvoor hebben we onder andere het dek voorzien van een nieuwe kern, een gereviseerde motor geplaatst, nieuwe betimmering aangebracht, nieuwe elektra aangelegd en de hele boot geverfd." De hele refit duurde zo'n anderhalf jaar. Gijs: "Het had veel sneller gekund. In het begin deden we het rustig aan. Het is wel jammer dat we af en toe op zaterdag een feestje hebben gemist, omdat we op zondagochtend om zeven uur weer aan de gang wilden. Maar, terugkijkend op de refit hebben we nergens spijt van gehad."

In het eerste jaar veel gezien

Er waren reisplannen voor de zomer van 2023 dus er moest wat vaart in de refit komen. Gijs en Lissa wilden richting het noorden en wilden ze het mooie weer meepikken, dan moesten ze snel weg. "We hebben enorm veel gezien in de maanden dat we rond hebben getrokken in Scandinavië," vertelt Gijs. "We zijn in Duitsland, Denemarken, Zweden en Noorwegen geweest. Helaas hebben we ook veel stilgelegd vanwege het slechte weer. We hadden echt wat eerder moeten vertrekken, maar toen was de boot nog niet af."





★★★★★

“Vriendelijk en efficiënt team. Jacht in een goede toestand. Zeer comfortabel.”

“Een bijzondere familie zeilvakantie”

KOM MEE AAN BOORD

In 2024 viert Sunsail haar 50 jarige jubileum en daarmee willen we niet alleen ons verleden vieren, maar ook aan de toekomst denken, waarbij verduurzaming voorop staat. Hierdoor zien we de komende 50 jaar dan ook met vertrouwen tegemoet.

Ontdek buitengewone zeilvakanties met onze flottieljes of als bareboat. Je ziet de mooiste zeilgebieden en zienswaardigheden – en dat alles aan boord van je modern en privé jacht. Onze service staat voorop, ontdek het zelf en plan je volgende zeilvakantie met onze vakantie experts. We helpen je graag bij het plannen van de volgende vakantie in de Cariben, het Middellandse Zeegebied of op onze exotische bestemmingen, zoals de Seychellen, Thailand en Tahiti.

SUNSAIL.NL | +31(0)10-4115454



Jachtcharter | Flottielje | Charter Met Schipper | Zeilschool | Regatta

“Dat gevoel van vrijheid, rust en iets moois hebben waar je trots op kan zijn, is geweldig”

Eenmaal weer in Nederland is de motivatie om te reizen nog groter: “Na deze reis staan we nog steeds achter onze keuze om een boot te kopen, erop te wonen en ermee te reizen. We genieten er nog elke dag van, ook in de winter. Het smaakt alleen maar naar meer! Ons volgende plan is om het Götakanaal te doen en naar de Lofoten te zeilen, zo lang als we kunnen.”

Upgrade?

En, is de Arpege de droomboot? Gijs: “We zijn supertevreden met onze Arpege, maar er komt toch een hoop onderhoud bij kijken, al is dat aspect van bootbezit ondertussen ook mijn hobby geworden. Ik vind het leuk om de boot in goede staat te houden en dingen te veranderen en verbeteren.”

Gijs en Lissa kennen inmiddels elke centimeter en elk schroefje op hun boot. Maar staat er misschien toch een andere boot op het verlanglijstje? “We kijken zeker wel eens naar andere boten; we zouden ooit nog wel eens wat groters willen, maar het moet dan wel een boot zijn die net zo goed vaart als de onze. We zouden ook wel naar boot Düsseldorf gaan om naar nieuwe boten te kijken. Maar om er daar een te kopen, is een ander verhaal. Ze zijn

simpelweg te duur en bovendien zijn klassieke, mooi gelijnde schepen meer mijn smaak.”

Dubbel en dwars

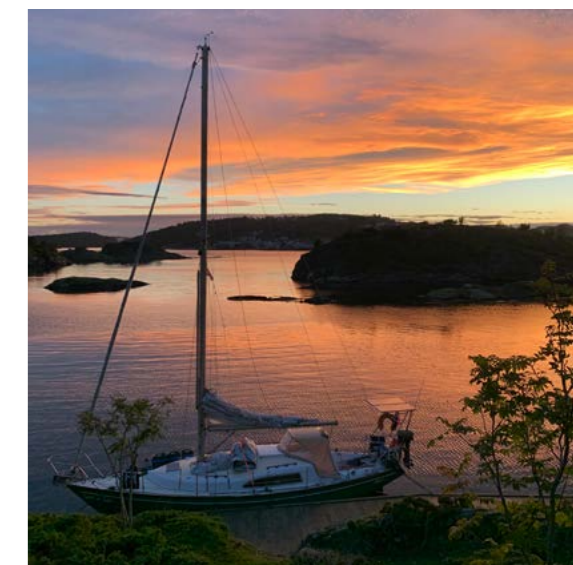
Na zo’n succesvolle reis op eigen kiel klinkt een eigen boot op jonge leeftijd best aantrekkelijk. Is het iets voor iedereen? Gijs: “Ik zou leeftijdsgenoten zeker aanraden om een eigen boot te kopen. Het is veel te mooi om zoiets niet mee te maken. Wat het wonen betreft is het ook een aanrader, zeker in deze huizenmarkt. Je moet er tegen kunnen om klein te wonen, maar je bent zo vrij als een vogel. Je moet er niet te lang mee wachten en gewoon de kans pakken als die zich voordoet. Wij hebben de boot na aankoop hoog en droog gezet, heel minimalistisch geleefd en elke maand nadat ons salaris werd gestort zo veel mogelijk geld in de boot gestopt. Dat heeft zich dubbel en dwars terugbetaald. We zijn jong en nog lang niet van plan te stoppen! Ik zou niet meer door het leven willen zonder boot. Dat gevoel van vrijheid, rust en iets moois hebben waar je trots op kan zijn, is geweldig.”



‘Spirit of John’

De boot van Gijs en Lissa is een Dufour Arpege gebouwd in 1973. De Arpege is een van de populairste toerboden van de vorige eeuw. Het ontwerp van Michel Dufour deed het ook goed in het wedstrijdveld. In een tijd van tien jaar zijn meer dan 1500 exemplaren gebouwd.

Ontwerp: Michel Dufour
Lengte over alles: 9,14m
Breedte: 3,02m
Diepgang: 1,40m
Gewicht: 3500kg



Tekst & Beeld: Victor Vandersmissen

Kerstnacht op het Wad

De kille decemberwind snijdt over het water als ik in Lauwersoog aankom.

De houten planken van de steiger zijn verraderlijk glad. Een duik lijkt me onaantrekkelijk, dus ik manoeuvreer mezelf voorzichtig aan boord. Binnen steek ik een lampje aan.

Omdat de sluis maar beperkt schut in deze donkere periode heb ik mijn boot een paar weken eerder in de buitenhaven achtergelaten. Toen lagen er nog andere bootjes, maar nu is het uitgestorven. Ecolution, de oude boot van Wubbo Ockels, is de enige die er nog ligt. Er is niemand aan boord. Er hangt een geheimzinnige sfeer in de haven.

Duistere figuren

Even verderop zie ik schimmen van mensen. Een oude visser vertelde me eens dat drugsmokkelaars hier vrij spel hebben, er zijn geen toegangscontroles. Als ze me zien, stoppen ze abrupt met waar ze mee bezig zijn. Vanuit de schaduw houden ze me nauwlettend in de gaten. Ik besluit me er niet mee te bemoeien. Het is kerst en ik wil geen held zijn. Ik wil gewoon weg.

Hoewel het al laat is, brandt er licht in het eetcafé op het havenhoofd. Ik heb al uren niets gegeten en sterf van de honger. Op dit tijdstip verwacht ik er niet veel van, maar ik besluit toch te gaan kijken of ik daar wat te eten kan scoren. Een warme hap voor vertrek zal me goed doen. In mijn ooghoek zie ik een oude man in rood oliegoed met witte manchetten en dito gezichtsbeharing wegrennen.

Ik laat de boot liggen en terwijl ik vastberaden naar het eetcafé loop, dwalen mijn gedachten af naar thuis. De kerstboom, de warmte, het

gelach. Het heeft iets speciaals om alleen te zijn, juist als iedereen samen is. De stilte van het water geeft me de rust om na te denken, om te ontsnappen aan de dagelijkse beslomeringen aan wal. Alleen en toch niet eenzaam.

Mysterieuze gesprekken

Bij het eetcafé blijf ik in de koude avondlucht een paar minuten uitkijken over de haven. Als ik er even later binnen ga is het tot mijn verrassing tot de nok gevuld met mensen in werkkleding. Ze lijken te overleggen, staan gebogen over tekeningen. Ik kan niet ontdekken waarover het gaat. Het café is versierd met kerstverlichting.

Als ik richting de bar loop, vallen de gasten stil, maar ze hervatten hun gesprekken op fluistertoon als ik een daghap bestel. Ik vang flarden op van de gesprekken om me heen, maar hoor niets concreets. De tekeningen zijn verdwenen van tafel.



Mitselwier, een klein dorpje in het noorden van Friesland. Ik denk aan de tijd dat ik nog zeilde op grote schepen en uitkeek naar een loopbaan als kapitein. Het paste niet bij mij, het was avontuurlijk maar tegelijk eentonig. Op dit soort momenten verlang ik er toch af en toe naar terug. Het is een koude nacht, maar mijn gedachten houden me warm. Kapitein op mijn eigen schip.

Een ongeïdentificeerd drijvend object

Na wat een uur lijkt, worden mijn gedachten abrupt onderbroken door iets wat onheilspellend langs glijdt. Het heeft de vorm van een langgerekte ton, tekent zwart af tegen het

nog zwartere water, en ik kan de golven horen klotsen tegen het holle staal. De stroom giert eromheen. Ik realiseer me hoe akelig dichtbij ik ben en dat ik er bovenop had gezeten als ik een paar meter meer naar rechts had gevaren. De adrenaline giert door mijn lijf. Wat ik zag doet me denken aan de mosselzaadinvanginstallaties, drijvende objecten die je ziet op het westelijk Wad en waarmee mosselzaad wordt gevangen en opgekweekt. Het zijn angstaanjagende dingen. Daar heb ik wel eens eerder 's nachts bijna bovenop gezeten. Het zou ook een ankerboei kunnen zijn, van die voor grote schepen. Maar waarom hier? Voordat ik de mysterieuze installatie goed en wel heb kunnen bestuderen, hebben de stroom en de wind me er al voorbij gezet en is het weer verdwenen in de nacht.

Aan de grond

Een rilling loopt over mijn rug en terwijl ik mijn hoofd breek over wat dit kon zijn, loopt mijn boot aan de grond. Het zand tegen de romp maakt een schurend geluid. Ik begrijp het niet, volgens de kaart zou hier nog voldoende water moeten staan. Maar het is geen ramp, het stelt me op een bepaalde manier zelfs gerust. Ik strijk de zeilen en laat de boot rustig droogvallen. In de kajuit warm ik een pannetje glühwein op en probeer ik te ontspannen. Maar de gebeur-

Een vrouw in de hoek trekt mijn aandacht. Ze is ongeveer van mijn leeftijd, misschien iets ouder. "Mag ik hier zitten?" vraag ik. Ze knikt. "Kom je hier vaker?" vraagt ze, terwijl ik een hap neem. Net als ik moet grijnzen om de slappe openingzin, verduidelijkt ze: "Op het Wad bedoel ik." "Oh, gewoon, wat zeilen," antwoord ik met volle mond. Ik wil juist aan een sterk verhaal beginnen, als ze me in de rede valt en vraagt of ik bekend ben met de Eilanderbalg in het oosten. Haar nieuwsgierigheid is intens, maar ze onthult weinig over zichzelf. Het doet me vermoeden dat er meer achter haar woorden schuilt.

Ze zal een raadsel voor me blijven. Als er ruzie wordt gemaakt bij de toeg raak ik afgeleid, en als ik me even later omdraai om het gesprek met mijn vriendin te hervatten, is ze verdwenen. Heeft het kerstgevoel haar overweldigd? En ik weet niet eens haar naam.

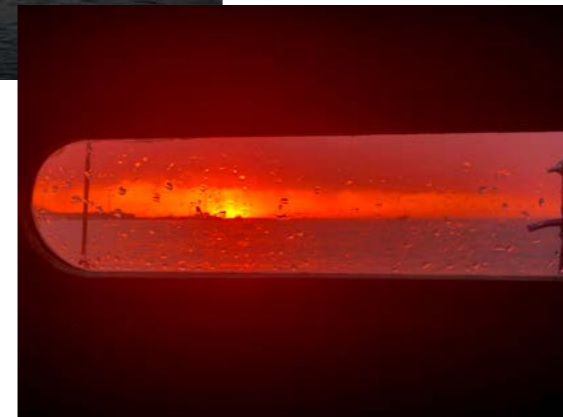
Ik staar nog even uit het raam en besluit dan te gaan varen. Ik voel me opgelucht dat ik eindelijk weg kan uit deze louche haven. Even denk ik sneeuw te zien vallen.

Alleen op het Wad

Op het Wad is het aardedonker. Er is nog geen maan, het enige licht komt van het lampje in de

kajuit dat af en toe het wegspringende buiswater beschijnt door het raam aan de lage kant. Er zijn geen andere boten, laat staan mensen, ik ben hier alleen, denk ik.

Ik geniet van het varen en mijn gedachten dwalen af. Naar de grote vragen. Maar ook naar kleinburgerlijke dingen, zoals omzet, of die eikel die me afsneed op de rotonde bij



tenissen van vanavond laten me niet los. Het nachtelijke Wad voelt anders dan normaal, geheimzinniger.

Een groot geheim

Als het water weg is, ga ik op onderzoek uit. Gewapend met zaklamp en verrekijker loop ik naar het oosten, richting de Eilanderbalg. In de verte zie ik een vaag schijnsel, breed en lang, en ik hoor een dof geluid. Is het de tuba uit de fanfare van een Gronings dorp die kerstliedjes speelt, zoals ik me herinner uit mijn eigen dorp? Het is eerder een soort gebrom. Het heeft altijd iets mysterieus om te lopen waar de zee over een paar uur weer overheen klotst. Ik zie alleen sterren en hoor het gespetter van mijn laarzen in de plassen. Op deze momenten voel ik een enorme verbintenis met de wereld. Het gevoel dat zij iets groots en onzegbaars voor me in petto heeft. Na een halfuur lopen verschijnt de maan van achter de wolken. Het gebrom is overgegaan in het geraas van dieselmotoren en als ik goed kijk zie ik vlak bij een zwarte muur in het zand. Ik begin te vermoeden dat het Wad hier wel eens toneel zou kunnen zijn van activiteiten die het daglicht niet kunnen verdragen. Er is een damwand geslagen zo ver als ik kan kijken, van de Groningse kust tot de kwelders van Schiermonnikoog. Erboven rijzen de armen van een graafmachine op. Uit een stalen pijp spuit water, alsof er wordt gebaggerd. Ik sluip dichterbij. Op mijn tenen kan ik net over de rand kijken. Het staal van de damwand is koud aan mijn handen. Erachter wordt een stuk Wad van ongeveer 100 meter breed afgegraven. Machines zijn links en rechts bezig en het wemelt van de werklui. Het zijn dezelfde figuren als in het eetcafé in Lauwersoog. Het duurt even voordat tot me doordringt wat hier gebeurt. Maar dan realiseer ik het me. Dit stuk Wad ligt op een van de routes naar de windmolenparken boven de Waddeneilanden. Hier worden kabels neergelegd. Ik ben verbijsterd. Dat de overheid onder hoge druk staat om te verduurzamen weet iedereen, maar wat hier onder de radar van de publieke controle gebeurt gaat wel heel ver. Ik weet niet beter dan



dat dit tracé een paar jaar geleden in de ijskast is gezet na bezwaren van natuurorganisaties en bewoners. Maar de natuur en het welzijn van minderheden trekken zoals gewoonlijk weer aan het kortste eind. Hoe kan het dat dit nog niet ontdekt is?

Dodelijke ontmoeting

Ik ben er ineens niet zeker van dat ik hier veilig ben. Er zijn mensen verdwenen voor het onthullen van triviale misstanden. Maar nog voor ik kan bedenken of ik het de moeite waard vind hiervoor te sterven, zie ik van beide kanten zaklampen aan komen en ik hoor geblaf. Ook voor helden is dat het moment om hem te peren en ik zet het op een rennen. Haaks op de werkzaamheden sprint ik de nacht in. Het duurt niet lang of ik hoor gesnuif en het gespetter van hondenpoten achter me. Er is geen ontkomen aan. Ik voel hoe mijn rechtervoet wordt gepakt en voor ik het weet lig ik op de grond. Terwijl de hond bezig is met mijn Dubarry weet ik zelf de linker uit te trekken. Het gebeuren heeft het heetste vuur in me opgestookt en ik doe wat nodig is om me hieruit te redden. Ik ben een dierenvriend, maar mijn eigen leven is me ook lief. Nadat ik heb afgerekend met de hond, weet ik te ontkomen aan mijn achtervolgers. Ik loop nu op blote voeten en dat maakt me wendbaar.

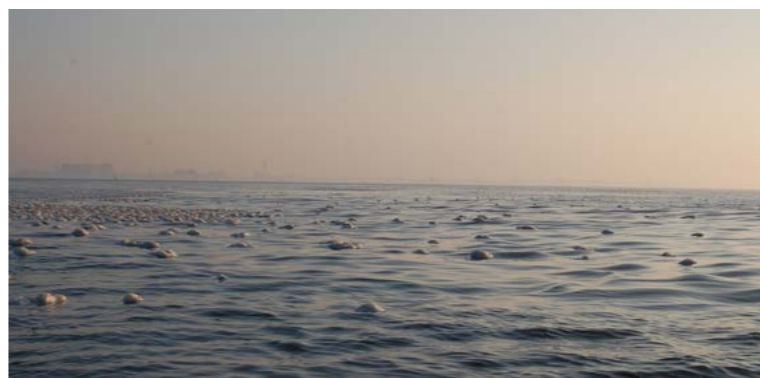
Het mysterie ontvouwt zich

Inmiddels is het zo laat in het tij, dat ik mijn boot nooit meer zal kunnen bereiken, die ligt al lang weer in dieper water, dus ik ren naar de wal. Wanneer ik daar aankom, laat ik mezelf uitgeput vallen. De sterrenhemel is prachtig en als ik een moment mijn ogen sluit, voel ik hoe ik langzaam wegzeil naar een fijnere plek dan hier in het koude duinzand. Ik weet niet hoe lang ik daar heb gelegen, maar als ik wakker word kijk ik recht in de ogen van de vrouw uit het eetcafé. Ze helpt me overeind, ik wil vragen stellen, maar ze geeft me de ruimte niet. "We moeten hier weg," fluistert ze, met haar ogen de horizon afspeurend. Haar hand grijpt de mijne en door de duinen rennen we richting de veiligheid van het bos. Na een kwartier rennen verstoppen we ons in de struiken, uit het zicht van mijn belagers. Ze begint te vertellen. Over haar ontdekkingen, de vermoedens die ze kreeg toen ze hier een weekend vogels kwam tellen. Dat ze gek is op natuur en al maanden onderzoek doet naar ge-

heimzinnige activiteiten hier. "Ik dacht dat ik de enige was die iets vermoedde," zegt ze. Haar stem trilt van boosheid en ik hoor er frustratie en vastberadenheid in. "Maar nu ben jij hier." Ik luister met geveinsde interesse naar haar verhaal. Het is groter en gecompliceerder dan ik kon vermoeden. Nederland blijkt gezwicht onder de druk van een internationale lobby voor de kortste route. Bochten afsnijden was altijd iets voor Belgen. Het is overweldigend, maar ik heb alleen nog maar oog voor haar. Naarmate ze meer onthult, voel ik een vreemde verbintenis met haar groeien. Niet alleen door onze gedeelde kennis van dit duistere geheim, maar ook iets diepers, persoonlijkers. Haar vastberadenheid, de manier waarop ze opgaat in het gebeuren, het trekt me aan. Haar ogen reflecteren het maanlicht, we kijken elkaar aan en ik voel hoe ik langzaam verdrink. Een onoplettende voorbijganger zou kunnen denken dat het de wind was, die enige tijd later de bosjes deed ritselen.

Een droom

Maar bij het krieken van de dag schrik ik wakker. Ik lig alleen en ik staar naar het plafond van de kajuit, probeer de laatste flarden van de droom vast te houden, maar ze glijden weg, ongrijpbaar als zand door mijn vingers. Met een gevoel van verlies en verwarring sta ik op. Buiten is het rustig, het Wad ligt er vredig bij in het ochtendlicht. Geen spoor van haar. En geen spoor van de operatie die zich net nog zo levendig voor me afspeelde. Ik lach opgelucht. "Zoiets zou in Nederland natuurlijk nooit kunnen gebeuren," denk ik, zet koffie en ga ankerop.



Victor Vandersmissen (1989) is advocaat en houdt zich onder meer bezig met juridische uitdagingen in de wereld van de watersport. Hij biedt gespecialiseerde ondersteuning van aan- of verkoop tot geschillenbeslechting. Meer informatie vind je op: [Vandersmissen.lawyer/watersport-advocaat](https://vandersmissen.lawyer/watersport-advocaat)

Een ANDERE Cup

Door de jaren heen is de America's Cup flink veranderd. De dertig meter lange schoener 'America', die de eerste Cup won in 1851 is inmiddels ingewisseld voor insect-achtige, vliegende machines met ongekend veel technologie. Komend jaar mogen we weer genieten van het spektakel. Jurian Rademaker is fan van de America's Cup en houdt zich vanuit zijn werk dagelijks bezig met foilen. Voor Zeilwereld blikt hij met enige weemoed vooruit op de aanstaande strijd om 'The Auld Mug'.

Tekst: Jurian Rademaker



AC40's nemen het tegen elkaar op in Jeddah

De America's Cup is altijd een wedstrijd geweest die zowel op het water als op het land uitgevochten wordt. De beslissing valt op het water, maar in het ontwerp- en bouwproces kan het verschil gemaakt worden. Bij de ontwerp bureaus leggen de technische afdelingen van de teams momenteel de laatste hand aan de details van hun boten, de rompen voor de raceboten zijn al in aanbouw. De zogenaamde 'design freeze' van het rompdesign was de eerste grote beslissing die bij de ontwerp bureaus genomen is. Een harde point of no return. Een keuze die een jaar later grote impact kan hebben op de prestaties van het team. Zowel positief als negatief.

Tijdgeest

De huidige America's Cup is een afspiegeling van de tijd waarin we

De huidige America's Cup is een afspiegeling van de tijd waarin we leven: intensief, kort, snel en sterk afhankelijk van software en elektronica

leven: intensief, kort, snel en sterk afhankelijk van software en elektronica. Een aantal dingen verandert echter niet. De zeilers trainen lang en veel. De meeste teams trekken zo'n drie jaar uit voor de voorbereidingen. Nog steeds, of eigenlijk alweer, worden enorme bedragen gependend aan de jacht op de Cup. Het budget voor een competitief team ligt boven de 25 miljoen euro per jaar. Voor de critici onder ons, vergelijk dit eens met de voetballerij.

In 1995 kocht ik als puber in de lokale kiosk het Zeilen Magazine om het verloop van de al lang daarvoor

verzeilde America's Cup in San Diego te volgen. De volgende editie, die in 2000 gezeild werd in Auckland, was via trage inbelverbindingen online te volgen. Het was niet live, maar wel met beeld en geschreven artikelen. Andere tijden met een andere ervaring en een geheel andere betrokkenheid van het internationale publiek. Terwijl andere zeildisciplines en evenementen de factor publiek soms onbelangrijk lijken te vinden, pakt de America's Cup groot uit. Live registraties van de wedstrijden worden nu via Youtube uitgezonden met animaties die over deze live beelden geprojecteerd worden ter

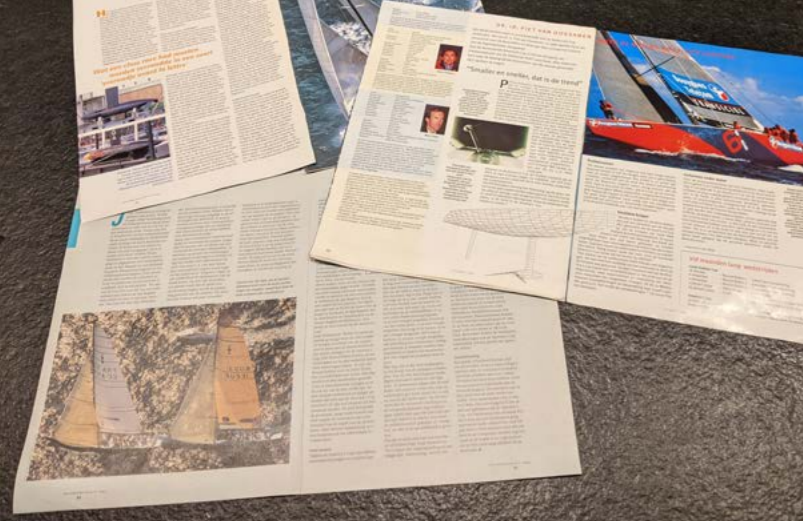
Hamish Hooper-Emirates
Team New Zealand



Jurian Rademaker

Jurian Rademaker (1981) is ondernemer bij Qconcepts (www.qcde.eu). Hij specialiseert zich in de ontwikkeling van hoogwaardige composietonderdelen voor superjachtwerven en hydrofooil-vaartuigen vanuit het bedrijf Aerodynamics. Hoewel de beschikbare tijd beperkt is, zeilt hij catamarans en hydrofoillende zwaardboten, wanneer hij de kans krijgt om het water op te gaan.

Qconcepts



Nog steeds heeft Jurian de magazines van toen



Aeronamics Flo1

Ricardo Pinto-America's Cup

verduidelijking. In vrijwel alle landen kan iedereen deze live registraties volgen, dus zonder abonnement of betaalmuur. Dat zien we bij de Formule-1 niet gebeuren.

Revolutionaire ontwikkelingen

Menig zeiler denkt nog weleens terug aan de monohulls die voor het

laatst in Valencia tegen elkaar geracet hebben. Een geslaagde editie met elf uitdagers, close racing en een financieel gezond evenement. 24 meter lange boten die water wegduwend een weg over de wedstrijd baan aflegden met daarbij tijd en ruimte voor tactische beslissingen en minimale snelheidsverschillen. Terugkij-

kend op de editie in Valencia in 2007 is er in de 15 jaren daarna veel veranderd. De eerste grote verandering waren de multihulls in 2010 die daarna, door de continue drive naar meer snelheid, de weg vrijmaakten voor de toepassing van hydrofoils in 2013. Team New Zealand kreeg als eerste team de technische uitdagingen

OFF THE GRID

ALTIJD STROOM ZONDER WALSTROOM

HIGH AMP DYNAMOS



stand 10D02



WE ARE ON BOARD!
20 - 28 Jan 2024



De Defender aan het werk op AC75 Te Rehutai

onder controle om binnen de klaseregels een hydrofoilende boot te ontwikkelen. Deze boot was ondanks de extra weerstand van deze hydrofoils sneller de baan rond, doordat er op voordewindse koersen 'gefoiled' kon worden. Sinds 2013 wordt er tijdens de America's Cup gezeild met hydrofoilende boten die in staat zijn om snelheden te halen tot circa 50 knopen. Tot een decennium geleden werden deze snelheden voor onmogelijk gehouden.

Weemoed

Als ondernemer in de watersport zijn binnen ons team de verschillen ook duidelijk tussen de traditionalisten en de meer moderne zeilers. Binnen ons kantoor is er ook discussie en soms wrijving. De aanleiding: "Waar is het leuke spelletje?" Er ontstaat frictie wanneer we wedstrijd banen bespreken voor de Flo1 Hydrofoiler, de eenmansboot die we bouwen, waarmee je al snel leert foilen. Ver-

scheidene wenkbrauwen gaan omhoog bij het horen van: "Waarom niet halve wind starten en slombaantje uitleggen?" Als persoon met een korte aandachtsspanne gaat mijn voorkeur uit naar intensieve korte races: hoog dynamisch met korte duur en hoge hartslag! Maar deze voorkeur wordt niet door iedereen gedeeld. Tot 2007 zagen we lange slanke boten die met grote bemanningen in tacking duels handmatig de zeilen bedienen. Weemoedig terugkijken? Dat doet iedereen weleens. Een choreografie met 17 zeilers die gezamenlijk een perfecte dans uitvoeren met de tegenstander, is genieten. In vergelijking met de snelheid en dynamiek zoals op de huidige hydrofoilende boten lijkt de crew tijd te hebben om na te denken. Nostalgie? Jazeker, en zeker het terugkijken waard.



Hamish Hooper-Emirates Team New Zealand

Nostalgie in beeld

Wil je nog eens zwijmen bij hoe de America's Cup ooit was? Hier vind je de hoogtepunten van wedstrijden tussen de uitdagers in 2000 in Auckland.



Emirates Team New Zealand



Aeronamics

Aeronamics Flo1



AmericasCupMedia

ACWorldSeries Vilanova



Colofon

De coverfoto is gemaakt door Victor Vandersmissen.

Uitgave

Zeilwereld Wintermagazine 2023-2024, nummer 3, december 2023

Deze special is gemaakt door

Jelle Engel
Anke Haadsma
Paul Hanraets
Clemens Kok
Laura van de Ouden
Jurian Rademaker
Oep Schilling
Bas Schoorl
Femke van Straten
Victor Vandersmissen
Riemer Witteveen
Mariska Woertman

Eindredactie

Klaas Smit

Vormgeving

Debby van Hees

Sales & Marketing

Paul Pekelharing
Herco Tibboel

Met dank aan

boot Düsseldorf, Jachthavengroep, George Kniest, Drinkwaard Marine, KM Yachtbuilders, Nova Yachting, North Sails, Smartmarine, Sunny Sailing, Sunsail, X-Yachts, 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!



Zonnige zeilvakanties in Griekenland

Flottielje zeilen:

Flottielje zeilen is de ideale combinatie tussen zelfstandig varen en de gezelligheid van zeilen in groepsverband. Je zeilt zelf (of met wat hulp) van de ene haven naar de andere haven/baai. In de briefing 's morgens wordt verteld waar je naartoe gaat, waar je op moet letten, wat mooie baaitjes zijn, etc.; kortom alles om een fijne dag te hebben. 's Avonds komt iedereen weer samen in dezelfde haven/baai. Dit noemen we flottielje zeilen. Sunny Sailing vaart per flottielje met maximaal 8 boten*, waardoor er genoeg aandacht is voor alles wat maar met een flottielje te maken heeft.

*uitzonderingen daargelaten

Bareboat zeilen:

Bij een bareboat vakantie bepaal je zelf de route, in tegenstelling tot flottielje zeilen in Griekenland. De wind brengt je waar je wilt, de dagindeling is afhankelijk van jouw wensen, maar natuurlijk kan je bij problemen terugvallen op onze organisatie. Bareboat varen is met name geschikt voor de (meer) ervaren zeiler.

Zeilen met schipper:

Zonder ervaring toch willen zeilen op je eigen boot, neem een schipper aan boord. Wil je graag op zeilvakantie in Griekenland met vrienden of familie maar kan je nog niet zeilen, huur dan een zeilboot met schipper of instructeur. Of wellicht heb je al wat zeilervaring maar voel je je nog niet zeker genoeg om zo'n zeilavontuur aan te gaan. Dan is de schipper er om jullie de kneepjes van het varen in Griekenland bij te brengen. Zeilen met schipper is de ideale manier om ontspannen te varen, in flottielje verband. Bij Sunny Sailing krijg je de luxe dat de schipper slaapt op de flottielje leadboot en is alleen bij jullie aan boord als jullie varen. Hierdoor krijg je maximaal alle ruimte op je eigen gehuurde boot, wat een luxe! Wanneer je bareboat wilt gaan varen, slaapt de schipper uiteraard bij je aan boord, aangezien de leadboot met het flottielje meevaart.



Meezeilen Griekenland: als je zelf niet kunt (of wilt) zeilen!

Wil je graag eens op zeilvakantie maar kan (of wil) je zelf niet zeilen? Geen probleem! Bij Sunny Sailing kan je meezeilen op de (lead-)boot zodat je alsnog kan genieten van een ontspannen zeilvakantie op het water in flottielje verband.

Zeilen met kinderen

Zeilen alleen geschikt voor volwassenen? Welnee! Ook met kinderen kan je een fantastische zeilvakantie beleven, zelfs met de allerkleinsten. Als je gaat zeilen met kinderen dan is het wel belangrijk dat alle veiligheidsvoorschriften serieus worden genomen zodat iedereen van de vakantie kan genieten. Voor kinderen is het een hele ervaring om de vakantie op zee door te brengen, het zal iets zijn waar ze heel hun leven met plezier op terug zullen kijken. Dit kan natuurlijk zowel in flottielje verband als in bareboat varen.



Flottielje
Bareboat
Zeilen met schipper
Meezeilen



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

Informatie en reserveringen: www.sunnysailing.com

George Kniest, dat is dé grootste watersportsuperstore die het scherpst geprijsd is, de ruimste voorraad heeft, een razendsnelle webshop én met leuke, ervaren bediening in de winkel

GEORGE KNIEST BOAT EQUIPMENT



George Kniest informeert: Sinds oktober 2019 is lozen van toiletwater verboden in NL. Op 01-01-2026 komt daar de verzegelingsplicht nog bij. Een droogtoilet kan de oplossing zijn.



Navigatie en electronica

Boeken en kaarten

Stroom aan boord

Veiligheidsmiddelen

Tuigage en zeil

Ankeren en afmeren

Scheeps-techniek

Verf en onderhoud

Boten en motoren

Maat S: 330(B) x 390(D) x 296(H)
Maat M: 330(B) x 390(D) x 360(H)



Droogtoilet Trelino Evo

Trelino Evo S € 299
Trelino Evo M € 399
Trelino Evo M +ventilator . . € 499



398(B) x 497(D) x 470(H)

Droogtoilet Separett

Separett Tiny met urineslang € 809
Separett Tiny met urinecontainer € 859



456(B) x 672(D) x 541(H)

Droogtoilet Separett Villa

Separett Villa € 789



Ecosave Ini urinescheider zelfbouwpakket

Ini los € 79
Ini met bril en slang € 99
Ini compleet met emmers, zakken en ventilatie € 189
Ini compleet met emmers, zakken, ventilatie en tank . . . € 204



510(B) x 390(D) x 450(H)

Made in Holland

Droogtoilet Ecosave Comfort Mo

Ecosave Comfort Mo € 799



490(B) x 390(D) x 450(H)

Ecosave Mini

Ecosave Mini met slang, 2 emmers en deksel € 799
Ecosave Mini met opvangtank € 849



450(B) x 350(D) x 380(H)

Ecosave MAXI

Ecosave Maxi met slang (zonder pomp) € 882
Ecosave Maxi met urinetank (zonder pomp) € 940



382(B) x 341(D) x 310/490(H)

Trobolo WandaGo

Trobolo WandaGo € 279



KNIEST INFORMEERT
Waarom kiezen voor een droogtoilet?

Scan mij



ERVAAR ZELF IN MUIDERZAND 1500M² WINKELPLEZIER!



Varen is
Vrijheid

Onze winkel: Marinaweg 20 1361 AC Almere (Marina Muiderzand) of bel: 036 536 9440

1500 M² met het beste voor de boot!
Meer dan 10.000 artikelen op voorraad
Goed advies en veel kennis aanwezig
Eenvoudig bestellen op georgekniest.nl

Onze prijzen zijn inclusief BTW. Prijswijzigingen voorbehouden.

Openingstijden
Dinsdag t/m vrijdag
Van 10:00 tot 18:00
Zaterdag
Van 09:00 tot 17:00
Zondag en maandag
gesloten