

ZEILWERELD

VOORJAARSMAGAZINE 2024



Sneekweek
van zeiltocht tot feestweek

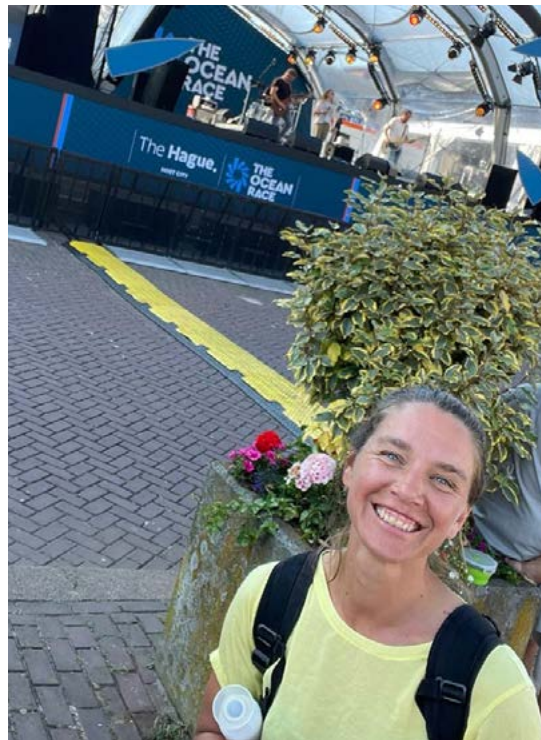
Ankeren
leven aan een stalen draadje

Koers noordwest

Voor het eerst
naar de Olympische
Spelen

- Zeilschool: meer dan alleen leren zeilen
- Revival van de 1/4 tonners
- NL-havens van noord naar zuid
- America's Cup
- Buiskap van polycarbonaat

Inhoud



5 Voorwoord

8 Zeilschool: meer dan alleen leren zeilen

Als kind ben ik twee keer een week op zeilkamp geweest. Eenmaal in dat bootje had ik de tijd van mijn leven.

12 Revival van de 1/4 tonners

Bijna alle beroemde ontwerpers van nu zijn ooit gestart met het ontwerpen van 1/4 tonners.

16 NL-havens van noord naar zuid

We zetten per provincie één haven in de spotlight. Dit zijn voor een deel havens die door onze lezers zijn getipt. Ga ze bezoeken!

40 Producten

46 Boeken

47 Boten

56 Leven aan een stalen draadje

Ankeren biedt naast ultieme vrijheid een gevoel van geluk. Ankeren in de schaduw van het Vrijheidsbeeld in New York was de kers op de taart. Waarom zouden we het bij één keer laten?

60 America's Cup

De rijksten der aarde besparen kosten noch moeite om de begeerde beker 'Auld Mug' in hun handen te krijgen. Gaat de America's Cup nog wel om het zeilen of wint de hoogste bidder? En, over wie hebben we het eigenlijk?

68 Buiskap van polycarbonaat

Een nieuwe buiskap maken is een klus die ook kan wanneer je boot in het water ligt. Prima te doen wanneer het buiten mooi zonnig weer is. Vergeet dan de zeilmaker en doe het zelf, maar dan anders.

72 Check & Win

74 Colofon

26

Koers noordwest



Sneekweek: van zeiltocht tot feestweek



Voor het eerst naar de Olympische Spelen

From shallow waters to deep oceans.

kmyachtbuilders.com



2024

Bestevaer 36

SPECIAL MENTIONING
« SUSTAINABILITY »

Bestevaer 36 | Our most compact, most sustainable,
most agile go-anywhere yacht for go-anywhere people.



Marit Bouwmeester

Voorwoord

We mogen wat mij betreft best wat trotser zijn op onze Nederlandse wedstrijdzeilers. Ze zetten prestatie na prestatie neer en pakken steeds weer nieuwe projecten op. Vorig jaar zomer konden we zowel de oceaanracers als de olympische zeilers gewoon aanraken toen ze voor de kust van Scheveningen aan het strijden waren. Voor mij was het echt een prachtige zomer, niet alleen omdat de stopover van The Ocean Race én het WK zeilen in mijn achtertuin plaatsvonden, maar ook omdat mijn niet-zeilende vrienden met me meekeken naar de voor hen onbekende sport, waar ze ook nog eens van leken te genieten. Toch blijft er na zo'n mooie zomer weinig van hangen. Als ik het met die vrienden heb over Max, dan gaan de gedachten direct uit naar meneer Verstappen in zijn Formule 1-wagen.

Maar noem ik vervolgens namen als Carlo Huisman, Arianne van de Loosdrecht of Marit Bouwmeester, dan kijken ze me glazig aan. Terwijl deze zeilers behoorlijke prijzen hebben gewonnen en ook nu weer met mooie zeilprojecten bezig zijn. Het houdt mij overigens niet tegen om over deze zeilers te praten. Zo kijk ik met bewondering naar Arianne, die vorig jaar The Ocean Race Sprint Cup won en mij in een interview vertelde dat ze direct daarna in het Women's America's Cup project van DutchSail is gestapt. Of Marit, die afgelopen voorjaar de strijd om het felbegeerde olympische ticket won en komende zomer voor de vierde keer naar de Spelen gaat! Hier wil zij nog één keer laten zien dat zij de allerbeste zeilster allertijden is in haar klasse.



NPL RENEW

DUURZAME ZEILEN VOOR TOERZEILERS

RENEW, een North Sails Laminaat, wordt gemaakt van biologische en gerecyclede grondstoffen. Speciaal ontwikkeld voor toerzeilers. RENEW is de eerste stap richting het gebruik van duurzamere materialen, maar dan wel met de performance en levensduur die van North Sails verwacht wordt.

Talk To An Expert
northsails.com

NORTH SAILS

Op de Olympische Spelen zijn we in minimaal 8 van de 10 deelnemende klassen vertegenwoordigd

Natuurlijk hoop ik dat de zeilsport met al die grote zeilers eindelijk eens wat meer aandacht gaat krijgen, daar leent komende zomer zich uitstekend voor wat mij betreft. De Olympische Spelen waar wij in minimaal 8 van de 10 deelnemende klassen zijn vertegenwoordigd én de America's Cup met twee Nederlandse teams in de Youth and Puig Women's America's Cup. In dit magazine bekijken we de America's Cup vanuit de tyconenblik, op onze website lees je regelmatig over de Nederlandse deelname vanuit het Dutch-Sail-platform.

Wat natuurlijk helemaal tof is, is dat beide zeiltoernooien dichtbij plaatsvinden. De finale van de America's Cup is komend najaar in Barcelona en de Olympische Spelen zijn deze zomer in Parijs. Let wel, het zeiltoernooi vindt plaats voor de kust van Marseille. Twee steden die prima te bereizen zijn vanuit Nederland. Grote kans dus dat er veel Nederlanders naar die evenementen toe trekken. Dat kan volgens mij alleen maar goed zijn voor onze geliefde sport. En dan is het aan de zeilers om zichzelf van hun beste kant te laten zien en ons trots te maken!

In dit magazine staat niet alleen de sportzomer centraal met de America's Cup en de Olympische Spelen. Natuurlijk gaan we ook gewoon lekker op pad met de boot: zo doen we een rondje langs de havens van Nederland en pikken we er een aantal pareltjes uit, ankeren we naast het Vrijheidsbeeld en staat er een mooie reis naar IJsland voor je klaar. Daarnaast natuurlijk de nodige klustips, handige producten, nieuws vanuit de botenwereld, mooie boeken en waarom je op zeilscholen meer leert dan alleen zeilen. Geniet ervan!

Anke Haadsma

Arianne van de Loosdrecht



Waardeer jij
Zeilwereld?

Steun dan
Zeilwereld!



Zeilschool

meer dan ALLEEN leren zeilen



Als kind ben ik twee keer een week op zeilkamp geweest. Nu hoor ik vaak verhalen van zeilers om me heen die ook op zeilkamp gingen en hier een grote groep zeilvrienden aan overhielden. Nou, niet ik. Als verlegen stil meisje van 7 of 8 jaar trok ik me tijdens zo'n week erg terug. Maar eenmaal in dat bootje had ik de tijd van mijn leven.

Zelfredzaamheid in de boot

Tekst: Anke Haadsma

Beeld: Getty Images & Watersportverbond

Dat ik er geen vrienden voor het leven aan over heb gehouden, vind ik niet erg. Daar was ik ook niet mee bezig op die leeftijd. Mijn jongere zusje stond hier heel anders in. Zij ging naar dezelfde zeilschool, toen ik al 'te oud' was om te gaan, en maakte hier wél vrienden voor het leven. Bij haar bleef het ook niet bij die twee keer dat ik ging, jaar na jaar vertrok ze in de zomer naar Friesland en besloot zich uiteindelijk ook op te laten leiden tot instructeur en later

nam ze plaats in het bestuur. "Als klein meisje vond ik de zeilschool vooral heel gezellig," blikt mijn zusje Ellen terug. "Het was echt lachen, gieren en brullen op de slaapzalen en in de boot. En dat met mensen die ik op de eerste dag nog niet kende, maar waar ik de volgende dag al beste vrienden mee was." Inmiddels is ze niet meer verbonden aan de zeilschool, maar nog steeds heeft ze contact met haar zeilschoolvrienden. De verhalen die zij weleens

vertelt over haar zeilschoolperiode, herken ik niet. Toch kijk ik met veel plezier terug op die twee jaar zeilschool, want het was wel een manier om vakantie te vieren zonder mijn ouders en tegelijkertijd bezig te zijn met die sport waar ik nu nog steeds zo van geniet.

Zeilschool onverminderd populair

Dat het concept zeilschool nog steeds bestaat en onverminderd po-

pulair is, vertelt Charlotte van Leerdam, manager recreatiesport bij het Watersportverbond mij. Ik benader haar, omdat ik benieuwd ben naar hoe het landschap van zeilscholen er tegenwoordig uitziet. Ook vraag ik haar hoe verantwoordelijk het eigenlijk is om je kinderen een week lang op zeilkamp te sturen, de instructeurs zijn tenslotte, kijkend naar mijn zusje destijds, meestal vrij jong. "De zeilschool is echt een heel veilige, leuke en leerzame plek om voor

het eerst kennis te maken met de watersport. Natuurlijk is het voor ouders spannend om hun kinderen een week alleen te laten, dat realiseren de zeilscholen zich ook maar al te goed. Zij zorgen er dan ook voor dat hun instructeurs een gedegen opleiding krijgen. Niet alleen op het water, ook op de kant. Zo'n instructeursopleiding gaat dan ook niet alleen over leren zeilen, maar ook over didactiek. Instructeurs leren wat een kind van 7 jaar nodig heeft en hoe een kind van

12 weer andere behoeften heeft.” Niet iedereen kan zomaar instructeur worden. Naast de opleiding, zorgt een zeilschool zelf ook voor een selectie. De zeilschool ziet het liefst een kind jaar na jaar terugkomen, daar liggen tenslotte de inkomsten. Het blijft een commerciële partij. Dus de zeilschool is ook gebaat bij een betrouwbare uitstraling en kinderen na een week zeilen met een lach weer bij de ouders af te leveren. “Nadat ik een paar jaar als leerling naar de zeilschool was geweest, wilde ik ook instructeur worden,” vertelt mijn zus Ellen. “Ik moest hiervoor een opleiding volgen en ging daarna aan de slag als leerling-instructeur. Die eerste week vond ik wel heel spannend, weet ik nog. Maar het was ook echt leuk en interessant. Het voelde ook wel alsof ik dat gewoon kon. Daarbij werd ik natuurlijk niet aan mijn lot overgelaten, ik stond altijd onder begeleiding van een andere instructeur en daarnaast was er nog een hoofdinstructeur die op het water nog een extra oogje in het zeil hield.”

Veilige omgeving

Ik kan me heel goed voorstellen dat ouders het misschien spannend vinden hun kinderen zomaar een week bij vreemden achter te laten. Maar, de reacties van Charlotte en mijn zusje stellen mij in ieder geval gerust, voor zover ik gerustgesteld moest worden. Mijn herinneringen zijn dan niet groot, wel kan ik me die veilige omgeving nog goed heugen. Ook als klein en verlegen meisje werd ik hier goed opgevangen en begeleid. Het was overigens niet mijn eerste ervaring met zeilen. Mijn ouders zijn ook zeilers, zij hadden me als klein meisje al in een Piraatje gezet. Eerst bij mijn oudere zus, later alleen. Ook kreeg ik les op de lokale zeilvereniging, waar mijn vader ongetwijfeld les gaf. Wat is dan het verschil tussen een zeilvereniging en een zeilschool, vraag ik Charlotte. “Net als op de zeilschool is een zeilvereniging een veilige, leuke en leerzame manier om te beginnen met zeilen. We zien ook dat de instroom naar een vereniging steeds meer

groeit. Het grootste verschil is dat een zeilschool incidenteler is, je gaat hier één en soms twee keer per jaar een week heen. Naar een vereniging ga je vaak wekelijks om zeilles te krijgen. Kinderen die naar een zeilvereniging gaan, zullen ook eerder zeggen: ‘ik zit op zeilen’, net zoals je bijvoorbeeld op hockey zit. De zeilschool is meer een heel leuke vakantie waar je ook kennismakt met de watersport. We zien hier dan ook een grotere groep van kinderen die met hun vriendjes en vriendinnetjes mee gaan op vakantie, naast de groep kinderen die wil leren zeilen. Op een vereniging heb je eerder de kinderen die echt willen leren zeilen, en dan gaan ze natuurlijk ook wel mee met vriendjes of vriendinnetjes.” Een zeilschool en een zeilvereniging kunnen elkaar ook goed aanvullen. “Als je in het voorjaar bijvoorbeeld je eerste zeildiploma haalt op een vereniging en in de zomer graag wilt doorzeilen, dan kun je op een zeilschool verder gaan en zelfs al heel snel je volgende diploma behalen.”

Vakantie vol avonturen

Kinderen die een week naar de zeilschool zijn geweest, komen niet direct terug als volleerde zeilers die helemaal zelfstandig hun gang kunnen gaan op het water. Een kind van 7 jaar laat je ook niet alleen naar school fietsen, maar ze kunnen wel fietsen. Met zeilen is dit net zo. “Het ligt natuurlijk erg aan het kind en de leeftijd. Na een week op de zeilschool kan een kind meestal wel alleen in een boot zitten, maar dat hoeft niet te betekenen dat hij of zij dan al zelfstandig kan zeilen. Denk er wel aan dat kinderen heel intuïtief zijn. Als ze drie keer in de wind hebben gelegen met hun boot



Ook voor de oudere jeugd



Optimisten op de kant

en geen kant op kunnen, dan zorgen ze ervoor dat ze hier de vierde keer sneller uitkomen. We zijn heel erg geneigd om kinderen te behoeden voor hun fouten, maar juist van die fouten leren ze. En in een boot moet je zelfstandig beslissingen nemen. Aanwijzingen moet je kunnen omzetten in vaardigheden. Het is echt heel leerzaam voor een kind. En, de zeilschool gaat daarnaast natuurlijk ook over het maken van vriendjes, avonturen beleven en een week zonder ouders op vakantie zijn.” Die avonturen weet ik ook nog goed. Dat begon al zodra mijn ouders wegreden, dan begonnen we met het

voorstelrondje en een rondleiding over de zeilschool. Het ’s avonds met zijn allen eten aan lange tafels waar in de ochtend ook weer werd ontbeten. In bed liggen en een wedstrijdje doen wie het langst stil kon zijn, zodat we natuurlijk sneller in slaap vielen, de praktijklessen op de kant en het leren kennen van de boten. Oefenen met omslaan, de bonte avond en de zeiltocht naar een eiland op het meer waar we gingen barbecueën in de avond. “Uiteindelijk doen we dit ook omdat het zo waardevol is,” besluit Charlotte. “Als instructeur is het leuk om bij te dragen aan de ontwikkeling van de

kinderen. We leren instructeurs ook dat ze heel serieus omgaan met zo’n zeilkamp. We kijken echt naar wat het individu nodig heeft, zodat ieder kind een leuke, leerzame en veilige tijd heeft op de zeilschool. Iedereen op zijn eigen tempo. Vooral de eerste keer moet leuk én leerzaam zijn, dan zie je ze het jaar daarop terugkomen. En uiteindelijk proberen we de kinderen dan ook door te laten groeien naar de zeilverenigingen.”



Veilig samen leren zeilen



Foto uit oud-Nederlands zeilblad van Hans Kortekaas Piranha II

de enige Nederlander die ooit een 1/4 Ton WK won: 1968 in Breskens met zijn bijzondere aangepaste Challenger *Piranha II*.

1/4 Ton revival

In Engeland kwam een 1/4 ton revival op gang in 2005 toen de gerestaureerde *Purple Haze* overall de Round the Island Race won. In Nederland organiseerden enkele enthousiaste eigenaren in 2013 de Dutch Quarter Ton Cup (DQTC). Het evenement op het IJsselmeer was een groot succes en de organisatoren besloten enthousiast verder te gaan. De afgelopen jaren trok een viertal 1/4 ton-zeilers de kar en, om het iets toekomstbestendiger en gestructureerder te kunnen maken, is 26 november 2023 de Nederlandse 1/4 Ton Vereniging opgericht om zo de 1/4 ton-belangen in bredere zin te kunnen promoten en de zeilers een platform te bieden waar ze elkaar kunnen vinden in allerhande 1/4 ton-zaken. Uiteraard wordt het huidige losse ongedwongen gezellige karakter van de club niet uit het oog te verloren!

Het succes van de 'YOUNGTIMER' 1/4 tonners

Als je een beetje nautisch geëngageerd bent, heb je de revival van de 1/4 tonners in Nederland wel meegekregen. Vanaf eind de jaren '60 functioneerde de 1/4 ton-klasse wereldwijd als een van de meest succesvolle zeilklasse. Na een jarenlange dip zijn ze sinds 2013 weer terug op de Nederlandse wedstrijdbanen!

Tekst: Hylke Steensma
Foto's: Gerd-Jan Poortman,
Joris van Lier en
Max van der Tuin

Bijna alle beroemde ontwerpers van nu zijn ooit gestart met het ontwerpen van 1/4 tonners. Denk aan Jean Marie Finot (zijn *Ecume de Mer* won de 1/4 Ton WK's van 1970 en 1972), Ron Holland (zijn *Eyghene* won in 1973, en zijn *Manzanita* in 1977) en Bruce Farr (zijn *Farr 727* won in 1975). Vaak werd een prototype door professionele zeilers naar de overwinning gezeild, waarna de productie op gang kwam. In Nederland waren onder andere Klaas T. Kremer (Jachtwerf Waarschip), Jim Lensveld (Jachtwerf Middelharnis), Koos de Ridder (Jac. de Ridder Yacht Design) en Cees van Tongeren (Van de Stadt Design) nauw betrokken bij het succes in Nederland. Het was een bijzondere tijd, naast hard zeilen was het ook veel rekenen en klussen. Als de IOR-regel werd aangepast, dan ging de zaag in de spiegel of werden er kilo's plamuur op de verschillende meetpunten geplakt. Velden van meer dan twintig boten waren in de jaren zeventig in Nederland geen uitzondering en zeilers van een zekere leeftijd herinneren zich misschien de *Babbe*, *Balletent*, *Bellatrix*, *Hades*, *Hot Stuff*, *Mazatlan*, 't *Reeskip*, *Slow Motion* en *Suntiki*. En bij de naam Hans Kortekaas gaat wellicht ook een belletje rinkelen. Terecht, want hij is

De Westerly GK24 Racykaltrant van Sylvia ter Meulen, winnaar van de eerste DQTC





Max van der Tuin



Joris van Lier



Joris van Lier



Gerd-Jan Poortman

Foolproof

Driftkikker

Yamahaola

tatietochten. Daarbij wordt meestal het SW-handicapsysteem gebruikt. Het was dan ook niet meer dan logisch dat eind 2022 besloten werd om de 'eigen' DQTC in 2023 onder SW te verzeilen. Samen met 'Mister SW' Hans Colenbrander werden alle 1/4 ton-SW's onder de loep genomen. De keuze voor het laagdrempelige SW pakte goed uit, want in 2023 zeilden maar liefst 24 1/4 tonners één of meerdere evenementen de DQTC!

Bij het 1/4 Ton Zomerevenement in juni, een combinatie van een kampioenschap en een bijeenkomst, kwamen maar liefst 25 1/4 tonners naar Muiden. Bart Snel won het 1/4 ton-kampioenschap in Muiden en won de DQTC al vier keer met zijn Robber 3E *Second Wave*. Bart Snel: "We kochten de boot in 1996 en hebben haar lekker aan de praat. De wedstrijden van WSV Almere-Haven en die van de DQTC vaar ik met mijn zoons Timo en Marijn. Superleuk om dat met hen te kunnen doen. Vroeger zeilde ik

met mijn vader en nu zeilen zij met hun vader. Erg bijzonder en in 2024 zijn we er uiteraard weer bij. Veel te leuk en gezellig met steeds meer 1/4 tonners in de baan!"

DQTC 2024

Het dubbelscoren, waarbij de 1/4 tonners met ORC-certificaat punten scoren voor de Verbondsbezem en de 1/4 ton-SW leidend is voor de DQTC, is in 2023 prima bevallen. In 2024 wordt dit systeem dan ook gehandhaafd. Onderstaande evenementen van de wedstrijdkalender tellen sowieso mee voor de DQTC. Grote kans dat je daar dus een veldje 1/4 ton Young Timers gaat tegenkomen.

Agenda

- Y Torenrace, 4-5 mei te Durgerdam
- Almere Haven Race Weekend, 11-12 mei te Almere Haven

- 1/4 ton kampioenschap, 15-16 juni te Muiden
- Deltaweekend, Zierikzee, 28-30 juni te Zierikzee
- Pampus Regatta, 7-8 september te Muiderzand

Nieuw in 2024 is dat voor de jaarprijs in principe alle officiële wedstrijden meetellen waar drie of meer 1/4 tonners aan de start verschijnen. Dit omdat we wederom het Noordzee Club Scoring systeem gebruiken. Maar varen bijvoorbeeld vier 1/4 tonners de HT-Race, dan komen die ook in de einduitslag van de jaarprijs!

Kijk voor meer info over de 1/4 tonners eens op www.kwarttonzeilers.nl of neem contact op met het bestuur van de Nederlandse 1/4 Ton Vereniging via kwarttonzeilers@gmail.com 📧

De IOR en de Tonracers

De *International Offshore Rule* (IOR) was een handicapformule voor het wedstrijdzeilen met kajuitzeilboten. De IOR is ontstaan uit de regels van de *Cruising Club of America* (CCA) en die van de *Royal Ocean Racing Club* (RORC). De IOR concentreerde zich op de rompvorm en dan meer specifiek op de lengte, breedte, vrijboordhoogte en vorm, tuigage en stabiliteit. Daarnaast werden binnen de IOR-regels penalty's gegeven voor kenmerken die mogelijk gevaarlijk of niet eerlijk waren. De uitkomst van de IOR-meting was een uitkomst in *feet*. De uitkomst had dus niets met het gewicht te maken. Hoe hoger de handicap, hoe

sneller de boot zou moeten kunnen varen, en de eerste boot die binnenkwam won. De 1/4 tonners hadden van 1967 t/m 1970 een RORC-Rating van maximaal 16 *feet*, van 1971 t/m 1978 een IOR-Rating tussen 17 – 18 *feet* en van 1979 t/m 1996 een IOR-Rating tussen 17,5 – 18,5 *feet*.

Bijna alle metingen waren zogenaamde puntmetingen. Het betekende dat de romp op bepaalde punten werd gemeten. Dit zorgde voor soms vreemde rompvormen met hobbels en bobels. De stabiliteit werd bij de meting gemeten zonder bemanning en apparatuur aan boord. In de haven lagen de bootjes, wanneer leeg, dan ook voorover, wat tijdens het zeilen werd gecompenseerd door de bemanning. Andere meetonderdelen waren het formaat van de schroef, de 'hoeveelheid' accommo-

datie binnen, de veiligheidsuitrusting (volgens voorschriften) en het gelimiteerde aantal zeilen aan boord. De IOR-regel moedigde in eerste instantie korte, brede boten aan met een beperkte stabiliteit. De gebruikelijke smalle waterlijn maakte de bootjes wiebelig en het bemanningsgewicht in de rail was dan ook erg belangrijk als het begon te waaien. Lage stabiliteit werd (tot op zekere hoogte) binnen de IOR-regels aangemoedigd. Door deze regels wonnen rond 1977 boten met interne ballast en vaak een ongeballast midzwaard. Bij het 1/4 Ton WK van 1978 in Japan waaide het de hele week gigantisch. Er zonk zelfs een 1/4 tonner tijdens een storm. De bemanning wist net op tijd het reddingsvlot op te blazen en werd na 17 uur door een passerend vrachtschip opgevisst. De organisatie die de regels controleerde,

besepte toen dat deze ontwikkeling niet geschikt was voor zeewaardige jachten en de midzwaardjachten kregen een zware penalty. De latere ontwerpen werden gematigder, omdat meer wedstrijden rond boeien werden verzeild dan langere offshores. Ook moesten de rompen strokend worden ontworpen. Boten gingen om twee redenen maar kort mee. Ten eerste werden de ontwerpen ieder jaar beter en dus sneller, en ten tweede veranderden de regels telkens en vonden ontwerpers 'mazen in het net'. Oude 1/4 tonners kregen ook een leeftijdscorrectie zodat ze langer competitief konden blijven. Zo won een door Alain Jezequel ontworpen 1/4 tonner het WK van 1994, terwijl die boot in 1979 al zevende werd. De boot kreeg in de loop der jaren wel een modernere tuigage.

Pareltjes van noord naar zuid

Een rondje langs mooie jachthavens in Nederland

Als je met je boot op pad bent, wil je na een lekkere zeiltocht aanmeren op een leuke plek om daar nog even verder te genieten. De een denkt hierbij aan een idyllisch verscholen haventje en de ander aan een moderne marina met restaurants en winkels op loopafstand. Wij maakten een rondje Nederland en lichten er per provincie één haven uit.

Tekst: Femke van Straten

Nederland telt in totaal zo'n 1250 jachthavens. Het grootste gedeelte hiervan zijn commerciële jachthavens, een groot percentage is verenigingshavens en tot slot zijn er nog de gemeentelijke havens. Waar vroeger alleen een ligplaats en walstroom voldoende waren, verwachten we tegenwoordig veel meer dan dat. Op ruim driekwart van de havens worden naast ligplaatsen ook andere services geboden. Eerder maakten we op Zeilwereld.nl al meerdere artikelen met de mooiste havens per provincie. Lezers konden via Instagram stemmen op hun favoriete plekje. Nu het nieuwe seizoen weer voor de deur staat, maken we het je gemakkelijk en zetten we per provincie één haven in de spotlight. Dit zijn voor een deel havens die door onze lezers zijn getipt, maar wij vonden zelf ook nog een aantal parels die we je niet willen onthouden.

Groningen

Wie vaak op het Wad vaart, denkt bij de provincie Groningen al gauw aan het Lauwersmeer of de Eemshaven en Delfzijl. Maar als je even iets zuidelijker vaart, vind je jachthaven Termunterzijl. Deze getijdenhaven met ongeveer 100 ligplaatsen ligt op een prachtige plek, omringd door mooie natuurgebieden die zeker de moeite waard zijn om eens te bezoeken.

Aan de haven ligt een gezellig havenrestaurant en een supermarkt en met het dorpje op loopafstand heb je alles bij de hand. Tonny de Vries heeft zijn zeilboot hier al liggen sinds 1999. "Voor de ontspanning en rust vind ik het heerlijk om vanaf de haven van Termunterzijl alle kanten op te kunnen. Ik lig hier al jaren, maar kan nog iedere keer opnieuw mooie plekken ontdekken."

De haven wordt ook aangeraden door Caroline de Vries: "Termunterzijl is te bereiken via binnenwateren, maar door de ligging aan de Dollard geeft het zeilers de prachtige kans om richting de Waddenzee en de Noordzee te varen. Het mooie Duitse eiland Borkum ligt op circa 3 uur varen. Genoeg te ontdekken dus! Belangrijk om te weten is dat het een getijdenhaven betreft met een verval van 3 meter. De zonsondergang is door de verschillende getijden iedere avond opnieuw uniek!"



Jachthaven Termunterzijl

Drenthe



Meppel

Ook in de provincie Drenthe is, in tegenstelling tot wat veel mensen denken, genoeg water te vinden. Op de grens van Overijssel en Drenthe, vlak bij het nationaal park de Weerribben, ligt Meppel. Meppel is een stad met een rijke historie van drukkerijen en (zeil)weverijen. Het heeft veel kanalen vol bootjes, prachtige ophaalbruggen en een mooie binnenstad. Er zijn volop ligplaatsen in de jachthaven Westeinde en langs de kades van de stadsgrachten beschikbaar. Afmeren in het centrum is echt een aanrader, je bent binnen een mum van tijd in het bruisend hart van de stad. De bewoners langs de kades komen graag een praatje maken en de meeste faciliteiten zoals elektra, toilet- en douchegebouw zijn goed verzorgd en dichtbij. Dit is een pareltje waar je toch minstens een keer geweest moet zijn!

Friesland

Friesland heeft zoveel mooie en leuke jachthavens dat het moeilijk is om er eentje uit te lichten. De havens langs de IJsselmeerkust zoals Lemmer, Stavoren, Hindeloopen en Makkum zijn voor de meesten een bekende uitvalsbasis. Ze hebben meer dan voldoende plek voor passanten, uitgebreide faciliteiten en services met diverse horeca op loopafstand. Voor wie vanuit het IJsselmeer Friesland intrekt of met een kleiner bootje op de Friese Meren zeilt, is Jachthaven Sneekerhof een heerlijke plek. Karin vertelt ons over haar thuishaven: "Het is een mooie haven net achter het Sneekmeer. Het ligt in een 'kom', dus lekker in de luwte. Er hangen hangmatten om heerlijk in te relaxen en er is een mooi sanitairgebouw." In de zomermaanden zijn er een tal aan activiteiten voor de kinderen. Er vaart een zonnepont heen en weer tussen de haven en het Kameleondorp Terherne. Verder staat er een trampoline en een speelhut voor de kinderen, en er is een groot afgebakend voetbalveld. En niet te vergeten: het Slûske, de gezellige eetgelegenheden met terras aan het water. Ook is er een mooie gelegenheid te wandelen en te fietsen langs het mooie Sneekmeer. Met een bijna autovrije route kun je makkelijk op de fiets in Sneek komen.



Jachthaven Sneekerhof

Flevoland



Marina Muiderzand

Als leukste haven van Flevoland was Marina Muiderzand bijzonder favoriet bij onze lezers. Op onze social media werd massaal gestemd voor deze centraal gelegen haven aan het Markermeer: Amsterdam, Hoorn, Marken, Vollenham, de Markerwadden en andere mooie plekken zijn goed en makkelijk bereikbaar. Het gebied rondom de jachthaven heeft de laatste jaren een enorme ontwikkeling doorgemaakt. Van een kale vlakte naar een plaats waar woongenot en watersportplezier hand in hand gaan. "Eigenlijk wanen wij ons altijd een beetje in Nice of Cannes. De marina is mooi aangelegd

met prachtige beplanting en een mediterrane gevoel," aldus Heidi en Mikkil. Het sanitair is bovendien keurig, er zijn altijd schone wc's en zelfs tweepersoons douches. Henk en Gina van Sails and Salt water: "Alles wat je nodig hebt is hier binnen handbereik. Om de hoek hebben we een zeilmaker, restaurants, George Kniest, strand, supermarkt, en zelfs verhuur van sup's of kleine zeilboten." Er is ook een doggy pool, een speciaal stukje waar de honden even los kunnen lopen en zwemmen, met gratis poepzakjes.

Overijssel



Kampen

Van de twaalfde tot de zestiende eeuw zijn vooral steden aan de IJssel belangrijke welvarende centra van handel, de zogenaamde Hanzesteden. Alleen al in Nederland zijn tweeëntwintig Hanzesteden waarvan Kampen er een is. Met de Stadsbrug met gouden wielen, de indrukwekkende poorten en de historische binnenstad met honderden monumenten, is Kampen eigenlijk een openluchtmuseum. Iedere watersporter kan zijn hart ophalen in Kampen. Kampen heeft meerdere jachthavens maar de jachthaven van Zeilclub '37 heeft veruit het mooiste uitzicht. Deze gastvrije haven van de watersportvereniging heeft voldoende plek voor passanten en biedt goede faciliteiten. Het is er schoon en rustig, en recentelijk is er een

nieuw toiletgebouw gerealiseerd inclusief wasmachine en droger. Vaste ligplaatshouder Jan vertelt: "De haven is gesitueerd in de kolk en heeft een werkelijk prachtig uitzicht over de stad Kampen. De omgeving verkennen kan op leenfietsen van de haven, de stad Kampen ligt op zo'n 2 kilometer. Het kristalheldere water en het strandje in de kolk lenen zich prima voor verschillende activiteiten zoals zwemmen en suppen. Op donderdag en vrijdagavond organiseert de vereniging jeugdzeilen, ook dat gebeurt in de kolk en het is een ware lust om te zien hoe beginnende en gevorderde zeilers de zeilkunst aanleren en verbeteren onder begeleiding van instructeurs in begeleidingsbootjes."



★★★★★
 “Sympathiek en doelgericht team. Boot in uitstekende toestand. Zeer comfortabel.”
 “Een bijzondere zeilvakantie met de hele familie.”

KOM MEE AAN BOORD

In 2024 bestaat Sunsail 50 jaar. Wij kijken terug op een rijk verleden, maar denken ook aan de toekomst. Duurzaam vakantie vieren staat daarbij voorop. Wij zien de komende 50 jaar daarom met vertrouwen tegemoet.

Beleef een buitengewone zeilvakantie met onze flottieljes of vaar er zelfstandig op uit. Je ontdekt de mooiste zeilgebieden en bezienswaardigheden – vanaf het water! En dat alles aan boord van je eigen moderne zeilboot. Je bent daarbij in goede handen, want wij hebben alles in eigen beheer.

Kies dit seizoen het ruime sop van het Middellandse Zeegebied en ga zeilen in cultuurrijk Kroatië, antiek Griekenland of culinair Italië. Met een van onze zeilboten vaar je je eigen koers, doe je mee met een zeilflottielje of leun je ontspannen achterover terwijl een van onze schippers je langs alle hoogtepunten van het zeilgebied loodst.

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



Zeilvakantie | Flottielje | Zeilvakantie met schipper | Zeilschool | Regatta

Noord-Holland



KMJC Den Helder

De provincie Noord-Holland heeft langs de IJsselmeerkust de bekende havens in historische steden zoals Monnickendam, Edam, Hoorn, Enkhuizen en Medemblik. Allemaal plaatsen met een of meerdere grote jachthavens die van alle gemakken zijn voorzien. Langs het Noord-Hollandskanaal en het Noordzeekanaal vind je op meer idyllische plekken kleinere havens waar het ook goed vertoeven is. De Marina Seaport IJmuiden is een van de weinige havens aan de Noordzee, maar voor een echt bijzondere aanlegplek in Noord-Holland moet je naar Den Helder. Aan de oostkant van Harsens Schiereiland vind je de Koninklijke Marine

Jacht Club, opgericht in 1899 door officieren van de Koninklijke Marine om zeemanschap bij jonge marineofficieren te bevorderen. Deze jachthaven, waar passanten van harte welkom zijn, is voorzien van alle benodigde faciliteiten zoals wifi, de mogelijkheid tot tanken, verwerking van vuilwater en een modern toiletgebouw waar ook een wasmachine en droger tot je beschikking staan. Vanaf de haven heb je een prachtig uitzicht op de indrukwekkende marinevloot. Er is altijd veel bedrijvigheid op en rond de haven waar meerdere marinevaartuigen liggen. Naast de jachthaven, in het clubhuis van de Koninklijke Marine Jacht Club, kun je dagelijks aanschuiven voor een borrel en een traditionele ‘Blauwe Hap’. Het Marinemuseum en Nationaal Reddingmuseum liggen op een paar minuten lopen op de oude scheeps- en onderhoudswerf van de Koninklijke Marine: Willemsoord. Je vindt op dit volledige gerestaureerde terrein veel leuke restaurants en ook voor kinderen is er genoeg te zien en te beleven.

Zuid-Holland

Midden in de provincie Zuid-Holland vinden we Watersportvereniging Braassemermeer. De vereniging bestaat al zo’n vijftig jaar en is zeer actief als het gaat om zeilopleidingen, trainingen en de organisatie van wedstrijden. Veel Olympische zeilers hebben hier leren zeilen. De haven is onderdeel van de ‘staande-mastroute’ en dus voor de meeste schepen goed bereikbaar. Op de haven is er SUP- en kayakverhuur om de omgeving op en rond het Braassemermeer te ontdekken. Op bijzondere plekken in de Veense polder vertellen borden verhalen in de vorm van inspirerende weetjes, feiten en anekdotes die de Veense polder bijzonder maken.

Voor een heerlijk hapje of drankje kun je terecht in het clubgebouw in het restaurant van de Yachtclub Noorderhem. Op dit moment



WV Braassemermeer

ondergaat het clubgebouw een grote verbouwing en als we de visuals op de website van de vereniging moeten geloven, wordt er nog voor de zomer een prachtig nieuw restaurant gerealiseerd.

Utrecht

In het bovenste puntje van de provincie Utrecht ligt aan het Eemmeer het prachtige Spakenburg. Spakenburg staat bekend om zijn rijke maritieme geschiedenis en sterke verbondenheid met de visserij en scheepvaart. In de museumhaven van Spakenburg ligt nog altijd de grootste bottervloot ter wereld. De botterwerf uit 1750 is de eyecatcher en nog dagelijks in bedrijf voor onderhoud aan de schepen.

Watersportvereniging De Eendracht beheert de drie jachthavens van Spakenburg: de Oude Haven, de Nieuwe Haven en de Zuiderzeehaven. Vanaf de havens loop je binnen enkele minuten naar het centrum. In de Oude Haven lig je tussen het varend erfgoed. De Nieuwe Haven en de Zuiderzeehaven maken beide gebruik van het nieuwe clubhuis met uitstekende sanitaire voorzieningen, inclusief was- en droogruimte. Deze actieve watersportvereniging organiseert onder andere al 40 seizoenen de rond- en platbodemcompetitie op dinsdagavond. Afgelopen jaar waren er maar liefst 20 wedstrijden met ruim 30 deelnemers. Een waar genot om naar te kijken als je toch een bezoek brengt aan dit dorp waar de passie voor de traditionele scheepvaart zo aanwezig is.



WSV Eendracht Spakenburg

Gelderland



WSC Maasbommel

In de provincie Gelderland ligt aan de aftakking van de Maas het watersport- en recreatiegebied de Gouden Ham. Er zijn drie schiereilanden en een natuurgebied aan de rand. Het zandstrand van De Gouden Ham is maar liefst 700 meter lang. Er liggen hier meerdere jachthavens dicht bij elkaar, maar watersportcentrum Maasbommel is werkelijk van alle gemakken voorzien. Ze beschikken over een botenlift, stalling buiten, een onderhoudshal en een zeilmakerij. Plexat is het gloednieuwe eet-café op de haven met vanaf het dakterras een prachtig uitzicht over het water. In de directe omgeving zijn er diverse restaurants met terrasjes en leuke plekjes om te bezoeken. En houd je meer van de rust, dan is een nachtje aan een van de schiereilanden ook zeker aan te raden!

Noord-Brabant

In het noordwesten van Brabant ligt aan het Hollands Diep de oude vestingstad Willemstad. In de Stadshaven, jachthaven de Batterij of aan de gezellige stadskade zijn plekken voor passanten beschikbaar van 5 tot 40 meter. Er is zelfs een speciale 'boodschappensteiger' waar je maximaal twee uur gratis mag liggen.

De Batterij is wat moderner en heeft ruimere boxen. Voor die haven kies je als je wat meer de rust zoekt, wat meer luxe wil en het niet erg vindt om een stukje naar het stadje te lopen. In de Stadshaven ervaar je de gezellige sfeer van de vestingstad, vlak bij de restaurants. Je moet dan wel genoeg nemen met een iets minder grote ligplaats.

Amanda, van SV *Fram*: "Willemstad is een supertof vestingstadje met dito haven! Vriendelijke havenmeesters en nette toiletgebouwen die regelmatig schoongemaakt worden. Onze zoon gaat graag op ontdekkingsstocht over de vestingmuren en in de restanten van de bunkers. Een wandeling door dit stadje brengt je eeuwen terug in de



Willemstad Jachthaven

tijd wanneer je langs het oude raadhuis en de molen loopt of en een bezoekje brengt aan het Mauritshuis of fort de Hel!"

Zeeland



Wolphaartsdijk haven

Het mooiste plekje van Zeeland vinden is geen gemakkelijke opgave. Er zijn zoveel verschillende jachthavens, elk met hun eigen karakter. Kies je voor een haven waar je door de werking van eb en vloed rekening moet houden met verval zoals aan de Ooster- of Westerschelde. Of lig je liever in een haven zonder getijden-

water zoals aan het Grevelingenmeer of het Veerse Meer? Onze lezers kozen massaal voor Watersportvereniging Wolphaartsdijk. Vaste ligplaatshouder Jaco: "WSVW Wolphaartsdijk heeft ons hart gestolen en is gelegen aan het Veerse Meer waar er talloze eilandjes en steigers zijn waar je gratis kan aan-

leggen voor een strandwandeling of een overnachting. Voor dagtochtjes ben je zo op de Oosterschelde. Voor de bijna 1000 leden is het niet zo maar een haven, voor velen is het een plaats waar ze tot rust komen, vrienden ontmoeten en waar lief en leed gedeeld worden. Sommigen beschouwen het als een tweede thuis!" In de nabijheid zijn een watersportwinkel, supermarkt en een aantal fijne restaurants. Naast water en stroom, ontbreekt het niet aan een gastvrije ontvangst door het haventeam. Douches, wasmachine, droogkast, schijtparadijs voor de hond, restaurant, deelbibliotheek, afgesloten parking, mega BBQ-tent, en alle andere denkbare faciliteiten vind je er. Kajaks, fietsen en zeilbootjes kun je gratis lenen.

Waardeer jij Zeilwereld?

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

Met jouw hulp kan dat wel!



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

Dankjewel!

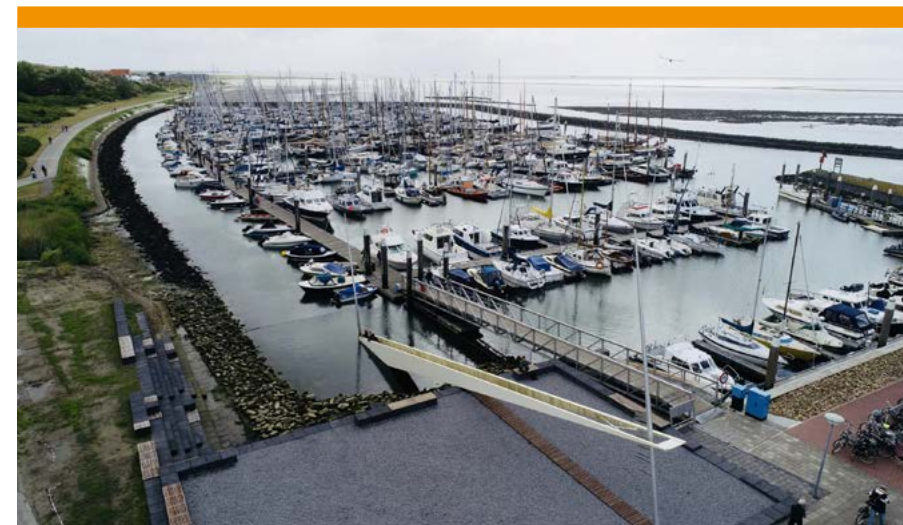
Limburg

Op de grens van Belgisch en Nederlands Limburg ligt het grootste aaneengesloten watersportgebied van Nederland (én België): de Maasplassen, meer dan 3000 hectare grote en kleine plassen. Varen op de grote rivieren zoals de Maas is natuurlijk wel even wat anders dan op een uitgestrekt meer. Toch is het varen op de grote rivieren fantastisch, ze meanderen door Nederland en je komt de mooiste landschappen tegen. Let wel even op de beroepsvaart die soms sneller is dan je denkt! Je hebt er mooie dagstranden, hippe beachclubs en door de vele faciliteiten kun je er naast zeilen ook goed surfen, duiken, kanoën of suppen. Aan het Leukermeer vinden we de Jachthaven Leukermeer, die hoort bij een 5-sterren vakantiepark. Er is van alles te doen om er een complete watersportvakantie door te brengen, want als ligplaatshouder en als passant mag je gebruikmaken van alle luxe faciliteiten die dit park te bieden heeft. De hele familie Grave is fan van Jachthaven Leukermeer: "De haven is ruim, nieuw en geweldig goed onderhouden. Erg leuk voor een gezin met kinderen is de combinatie van de jachthaven en het vakantiepark. De kinderen kunnen zwemmen in het binnen- of buitenzwembad, je kunt een balletje slaan op de tennisbaan, maar er zijn ook strandjes, een beachclub en kindersanimatie. Wij hebben er genoten met de kinderen!"



Jachthaven Leukermeer

De Wadden



Haven Terschelling

Officieel natuurlijk geen provincie, maar de Waddeneilanden hebben elk een mooie jachthaven waar je prima een aantal nachten kunt vertoeven. Lopend of met de fiets ben je zo in een van de gezellige dorpen, gevarieerde natuur of op een van de prachtige stranden. Eén van de lievelingetjes van de redactie is toch wel de jachthaven van Terschelling. Niet alleen in de zomer maar zeker ook in de winter! Met kerst en oud en nieuw zijn veel watersporters in de haven van Terschelling te vinden voor de gezellige sfeer en de verlichte schepen. 🚤



Anja aan het roer, Den Helder ligt achter ons

Koers noordwest

In het kielzog van de Friezen

Tijdens een vakantie hoef je niet altijd de zon op te zoeken. Sicko Heldoorn en Anja Hiemstra zetten met hun Victoire 34 Jodzert koers richting het noordwesten. Een verslag van een zeilreis naar noordelijke oorden. In dit artikel de Faeröer. Daar komt de geschiedenis ineens heel dichtbij.

Tekst en beeld: Sicko Heldoorn en Anja Hiemstra
Onder redactie van Riemer Witteveen

We hopen op Peterhead in Schotland, maar als de wind naar het noorden draait, dan gaan we dat niet halen. Het zal dan wel Blyth worden. Om half acht in de ochtend gooien we op woensdag de trossen los in Den Helder. Het is eind mei, maar het voelt al veel later. Tijd om te gaan.

Het is nog net bezeild, zelfs Peterhead lijkt zo nog te gaan lukken. Al in de eerste nacht draait de wind zoals verwacht meer naar het noorden en kunnen we het wel schudden. We worden met windkracht vijf hoog aan de wind stevig door elkaar geschud. Een pittig begin van de vakantie. Gelukkig hebben we tijd. Als de wind uit deze hoek blijft waaien, gaat deze tocht naar het noorden veel langer duren dan we dachten.

Strafblad?

Net geen 48 uur later hebben we de kust van Blyth in zicht. Ruim voor het aanlopen bellen we met de douane. Online formulieren voor de douane en immigratiedienst hebben we nog niet ingevuld, omdat we nog niet zeker waren waar en wanneer we zouden aankomen. De douane vertelt dat er nog een akkoord van de immigratiedienst moet komen. Die reageert

Tussen de eilandengroep en ons zit nog de beruchte Pentland Firth, een straat waar het wel 10 knopen kan stromen.

traag, maar uiteindelijk geven ze aan langs te komen, morgenmiddag. Nog een etmaal mogen we niet van boord.

Met onze paspoorten in de hand springen we de volgende dag van boord en lopen we naar het havenkantoor. Een heel aardige jongeman en een even aardige jonge vrouw bekijken onze paspoorten en bellen de documentnummers door. "Alleen om te checken of jullie geen strafblad hebben hoor," zegt de dame met een knipoog. We worden tot veilig volk bestempeld en even later laten we de gele quarantainevlag zakken en gaat het Engelse gastenvlaggetje het want in.

De 140 mijl naar Peterhead vangen we de volgende dag aan. Als we de haven van Blyth uit-

varen zien we net *Stern*, een Nederlandse Victoire 933 van Lars en Kirsten nog binnenlopen. We zwaaien en draaien de zee op. De wind is variabel, komt veel uit noordelijke richting en de motor gaat aan. Zeilen naar beneden, motor uit, zeilen omhoog en zo wisselen we anderhalve dag lang motor en zeil af tot we in Peterhead zijn aangekomen

85 megamolens

Van Peterhead gaan we door naar Wick, vlak bij het noordelijkste puntje van het Schotse vasteland. Het gigantische windmolenpark *Beatrice Offshore Windfarm* voor de deur zorgt voor de nodige economische reuring. 85 megamolens liggen op ongeveer tien mijl van het

Beatrice Offshore Windfarm



Jodzert, een Victoire 34 in de haven



Duncanby Head in de ochtend

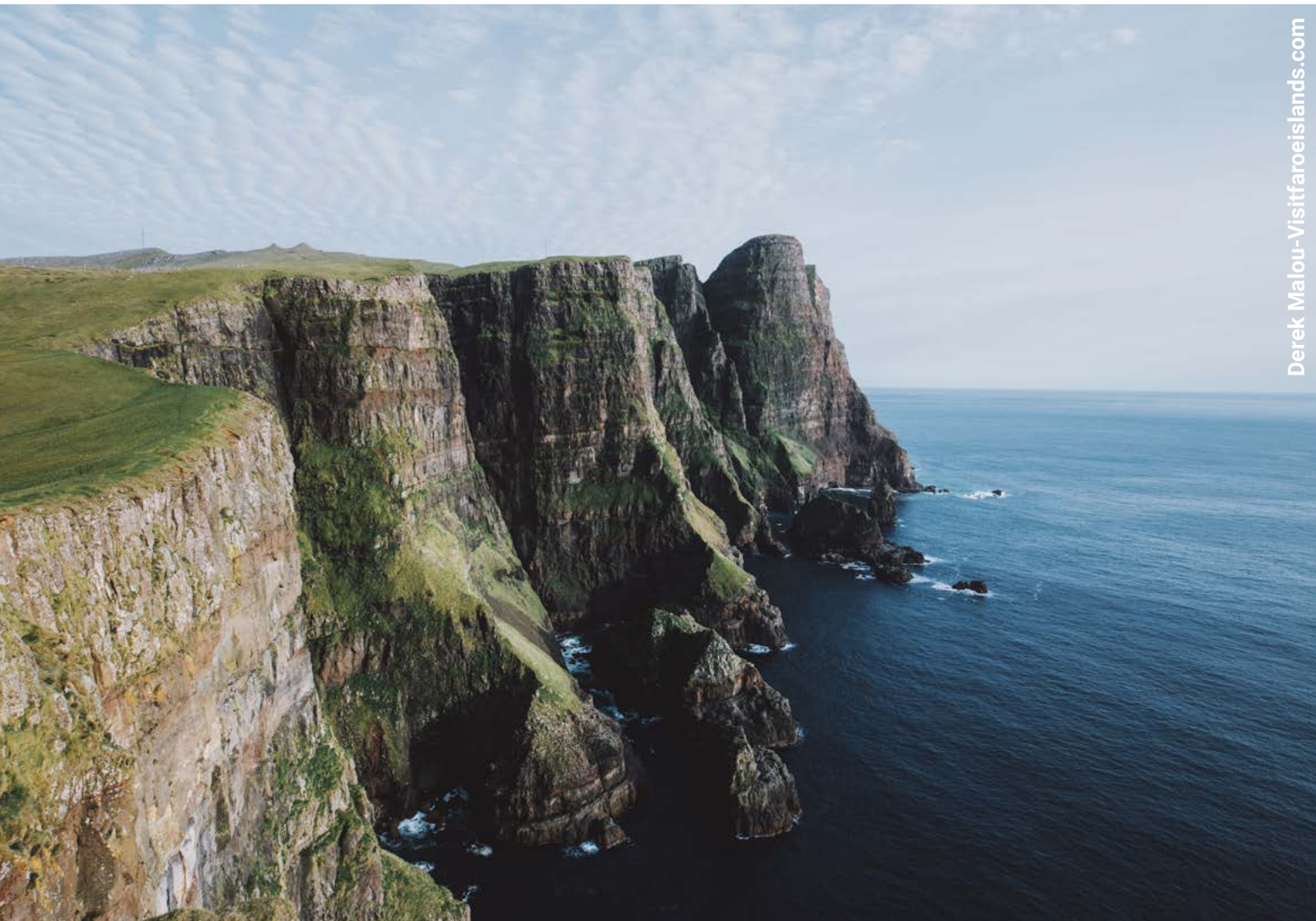


plaatsje. De bedrijvigheid is ook de pleziervaart gunstig gestemd en er is sinds kort een kleine marina met drijvende steigers. De Orkneys, een eilandengroep net ten noorden van het Schotse vasteland, kunnen we al bijna ruiken. Tussen de eilandengroep en ons zit nog de beruchte Pentland Firth, een straat waar het wel 10 knopen kan stromen. Een goede timing is gewenst en dus varen we om half drie 's nachts Wick uit, om rond de kentering de straat te passeren. Duncansby Head, het meest noordoostelijke puntje van de Schotse vaste wal, prijkt fier de zee in in prachtig ochtendlicht. Hierna volgen alleen maar eilanden.

Friese zeerovers

Na een korte tussenstop in Strömness, in het westen van de Orkneys, varen we door naar de Faeröer. Anderhalve dag later passeren we de Akraberg, het zuidelijkste puntje van Suðuroy, dat weer het zuidelijkste eiland van de Faeröer is. Hoe noordelijker we komen, hoe langer het licht blijft en ook hier lijkt het midden op de dag als we om half negen in de avond aanleggen in het plaatsje Vágur. 184 mijl in 36 uur, niet gek. We horen over de mythe dat Heidense Friese zeerovers niet terug wilden naar Nederland,

vanwege de kerstening door Karel de Grote en de Franken. Ze bleven hangen op de Faeröer en in tegenstelling tot de Vikingen sloten zij vriendschap met de inwoners en mochten ze zich vestigen op en rondom de Akraberg. Verassend genoeg is het verhaal van de Friezen op heel het eiland Suðuroy erg bekend. De havenmeester van Vágur haalt lichtelijk geïrriteerd zijn wenkbrauw op als ik hem vraag of hij het verhaal kent. Alsof hij dat niet zou kennen! Een Deense vrouw van Faeröerse komaf (zoals veel Denen), vertelt trots dat haar familie zelfs afstamt van de Friezen. De mythe is meer dan een verhaal. Als we een vrouw waarschuwen dat haar ram met z'n horens vastzit in het gaas van een hek, raken we aan de praat. "No, it's really true," vertelt ze. Maar lieverdjes waren de Friezen niet. Ze vertelt verder dat ze bij een excursie van de lokale historische vereniging een plek op de Akraberg bezocht waar de Friezen vroeger oude slaven van de rotsen wierpen. Ik was ontzet. Zoveel wreedheid van de Friezen? De vrouw stelt me gerust. "Het was toen op de Faeröer heel gewoon om oude slaven die niet meer productief waren in de zee te gooien en het waren heus niet alleen de Friezen die dit gebruik erop nahielden." Nabij Vágur loopt nog



Derek Malou-Visitfaeroeislands.com

Beinisvörð, Suðuroy

De vuurtoren van Suðuroy op de Akraberg



Erik Christensen - CC BY-SA 3.0 - Wikimedia

Anja en Sicko in Strömness



Smack Johanna



altijd het pad waarover vroeger de jonge, nieuwe slaven de oude slaven naar de 'wegwerp-plek' moesten voeren.

Op Wikipedia lees ik dat de Friezen er van 1040 tot 1350 hebben gewoond. De zwarte dood bereikte ook de Faeröer en dat was niet alleen het einde van de Friezen daar, maar ook van de inheemse bevolking, naar verluid op één Fries na, Bóndin í Akraberg, de boer van de Akraberg. Ik vraag me af of die Deense vrouw daarvan afstamt.

Jongens hebben geen zin

Op de Faeröer is het water altijd dichtbij, zowel voor vermaak als voor de handel. Een heuse roeicompetitie waar teams van zeven eilanden aan deelnemen is een 'big thing'. Elke keer is er een wedstrijd op een ander eiland. De uitbaatster van het plaatselijke hotel, die we eerder in de supermarkt ontmoetten, blijkt ook stuurvrouw en trainer te zijn. Haar geschreeuwde aanwijzingen moeten tot ver buiten het fjord hoorbaar geweest zijn. De roeisters trainen fanatiek, het is duidelijk dat ze dit professioneel aanpakken. Ja, roeisters, mannen roeien eigenlijk niet. De stuurvrouw legt het ons uit als we vragen waar de jongensteams zijn. "Van de deelnemers verwachten we dat ze een jaar alles opgeven voor het roeien. Een andere sport,

bijvoorbeeld voetbal, past dan ook niet in het plaatje. Jongens hebben daar geen zin in." De visserij is belangrijk voor de Faeröer. Naast wat grotere trawlers zien we veel kleinere vissersbootjes met apparaatjes die het aas op de juiste diepte houden en bewegen en een geluidssignaal laten klinken als het laatste uur van de vis heeft geslagen. In Nederland heeft ook een aantal kustvissers met dit systeem gevestigd. De vis blijft mooi onbeschadigd en levert zo een goede prijs op.

Een eindje verderop, net buiten de haven, ligt de smack *Johanna*. Een zeilend vissersschip gebouwd in 1884. Tegenwoordig doet de *Johanna* dienst als charterschip. Een stichting met vele donateurs uit de regio onderhoudt het schip en doet er excursies mee op de Faeröer. Als ik naar de conditie van de masten kijk, lijkt de Faeröerse ILT me niet de moeilijkste.

Verder

Via Torshavn varen we naar Vestmanna op het eiland Streymoy. Een mooie uitvalsbasis voor ons volgende doel: Djúpivogur. Deze plaats ligt 250 frisse zeemijlen verderop, op IJIsland.

—

Over het avontuur van Sicko en Anja op IJIsland en de terugtocht naar de Faeröer lees je later meer op Zeilwereld. 

Roeiende dames



Onderweg van Torshavn naar Vestmanna varen we langs het eiland Streymoy

Sneekweek

Veel zeilers gebruiken de Sneekweek als hun vakantieweek.
Het is de ideale verhouding tussen overdag zeilen en 's
avonds genieten van de sfeer en de vele feestjes.
Opvallend genoeg is de Sneekweek niet alleen
bij zeilers populair, ook toeristen komen
massaal af op deze week.

Tekst: Anke Haadsma
Beeld: Eize Hoekstra/Sneekweek

van simpele zeiltocht tot feestweek



Sneekweekhistorie. Bron: Sneekweekfeest.nl

De laatste jaren kan de Sneekweek rekenen op zo'n 800 deelnemers, tel daarbij tel daarbij 10.000 zeil- en feestliefhebbers op en je hebt een enorm zeilevenement. Bijzonder om te bedenken dat de Sneekweek al bestaat sinds 1814, de zeilwedstrijd tenminste. Het feest eromheen vond zijn oorsprong in de jaren '30 van de vorige eeuw.



Affiche eerste Sneek-week, Bron: Sneekweek

Het begon bij een soldaat

In 1814 kwam een Friese soldaat, de Sneeker Jacob Sjoukes, terug uit zijn dienstitijd in het Franse leger. Zijn stadsgenoten voeren toen massaal uit om hem te verwelkomen. Het werd een zeiltocht van Sneek naar Joure. Dit beviel erg goed, waarop werd besloten jaarlijks zeilwedstrijden te houden. Dit groeide uit tot de beroemde Sneeker Hardzeildag.

De zeilsport werd steeds populairder en meer deelnemers meldden zich aan voor de Hardzeildag. In 1934 werd besloten een complete zeilweek om die ene dag heen te organiseren, de Sneekweek. Dat eerste jaar deden er 177 boten mee en was er ook al een sociaal programma met een kermis.

Die allereerste Sneekweek was een wedstrijdserie van zes dagen die ontstond door het samenvoegen van de wedstrijden van de toenmalige twee zeilverenigingen in de stad: de Koninklijke Zeilvereniging Sneek (KZS) en

de Sneeker Zeilclub (SZC). Het eerste deel van de serie werd georganiseerd door de KZS, met hun eigen boeien, wedstrijdcomité en prijzen. De tweede helft van de week nam de SZC de organisatie over, ook weer met eigen boeien, comité en prijzen.

Dit zouden we nu natuurlijk een heel onhandige manier vinden. In 1966 zagen de beide zeilverenigingen ook in dat het veel slimmer is om samen te werken. Dus richtten ze het Sneekweek Comité op en zouden ze voortaan gezamenlijk de zeilweek organiseren. Dit leidde in 1981 vervolgens weer tot het samengaan van beide zeilverenigingen tot één vereniging: De Koninklijke Watersportvereniging Sneek (KWS).

De vele tradities

Een zeilwedstrijd met zoveel historie, kan niet zonder tradities. De vlootshow tijdens de openingsdag is er zo eentje. Die openingsdag valt jaarlijks op de eerste vrijdag van augustus en vindt plaats in de Kolk voor de Waterpoort in het centrum van Sneek. Voor vele toeristen misschien wel het enige moment dat ze daadwerkelijk een zeilboot zien varen. De kermis die al tijdens de eerste Sneekweek werd georganiseerd, groeide uit tot de feestweek zoals we deze nu kennen, compleet met straattheater, braderie en de nodige feestjes.

Op het Starteiland worden gedurende de week ook verschillende activiteiten georganiseerd. Op maandag is het familiedag met activiteiten voor jong en oud, dagelijks zijn er optredens van DJ's en artiesten en de woensdag staat in het teken van de Sneeker Hardzeildag. De prijsuitreiking met slotfeest in de feesttent op donderdag zorgt ervoor dat alle deelnemers het zeilfeest in stijl kunnen afsluiten.

In ons vorige magazine spraken we met **Bart Desaunois**, hij gaat al sinds jaar en dag naar de Sneekweek in zijn 2.4mR. Voor hem is de Sneekweek een echte vakantie-week waarbij hij natuurlijk altijd zo hard mogelijk om de boeien probeert te gaan. Er zijn veel zeilers die elkaar jaarlijks weer treffen op de Sneekweek, waarbij ze overdag strijden om de eer op het water, en 's avonds gezellig samen de sfeer proeven.

De eerste keer naar de Sneekweek

En dan zijn er ook nog altijd zeilers die nog nooit op de Sneekweek zijn geweest, maar al jarenlang de vele verhalen van deze zeilweek aanhoren. Marc, eigenaar van



Artikel Sneekweek in 1966 in de Leeuwarder Courant (hieronder leesbaar toegevoegd)



Bart Desaunois in zijn 2.4mR tijdens de Sneekweek



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

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.



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.



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

de community ***Belongs on the Water***, is zo'n zeiler. "Deze zomer ga ik mijn eerste Sneekweek beleven. Ik kom uit Limburg, dus voor mij is het niet bepaald om de hoek. We zeilen hier op de Maasplassen bij Roermond, ik heb zelf een 420 waar ik veelal alleen mee zeil. Soms neem ik jonge opstappers mee, omdat ik hen graag wil inspireren ook te gaan zeilen."

Ondanks dat je zou verwachten dat een zeiler graag meedoet met de wedstrijden tijdens de Sneekweek, vertelt Marc dat dit niet zijn intentie is. "Ik ben geen wedstrijdzeiler, ik denk dat ik vooral het plezier en de gezelligheid wil meemaken en natuurlijk medezeilers wil ontmoeten."

De 87^{ste} Sneekweek vindt plaats van 3 tot en met 8 augustus 2024, met de officiële opening op vrijdag 2 augustus. Jaarlijks doen er ruim 30 zeiklassen mee aan dit zeilevenement. Inschrijven voor de Sneekweek kan via de site ***Sneekweek.nl***.

Hieronder vind je de letterlijke tekst uit het artikel over de Sneekweek, dat in 1966 verscheen in de Leeuwarder Courant.

Hardzeildag Sneek-week met weinig zeilwind Hollands Regenboogteam kan de eindzege niet meer ontgaan

De Hardzeildag in de Sneek-week trof het gisteren bijzonder, want het was in tegenstelling tot andere jaren, uitgezocht weer. De gehele dag scheen de zon over het Sneekmeer en dit lokte menig zeilliefhebber om een kijkje te nemen op deze traditionele Hardzeildag. Het was om en op het Sneekmeer allemaal even fleurig. Het kon niet mooier, hoewel het wat de wedstrijden betrof, gerust iets harder had kunnen

waaien. Vooral in de morgenuren was er sprake van drijfpartijen, waaraan schier geen einde scheen te komen. Bovendien kwamen de zuchtjes wind uit verschillende richtingen, voornamelijk uit het zuidoosten. De wedstrijd-leiding besloot terecht, de te zeilen banen te halveren en toen om vier uur 's middags de wind iets aanwakkerde en pal uit het oosten kwam, kwamen de wedstrijdschepen toch nog vlot binnen. In bijna anderhalf uur tijd werden honderden schepen bij de finish afgeblazen. Voor het Friese Regenboogteam is het een bijzonder slechte dag geweest, want het verloor met groot verschil ook de tweede van de drie teamwedstrijden tegen Holland. Het ziet er wel naar uit, dat Holland opnieuw met de overwinning zal gaan strijken. Holland won, evenals dinsdag met 31.1 tegen 24 punten en staat nu na twee dagen voor met 62.2 tegen 48 punten. Overigens was bij deze lange weg van drijven geen sprake van een wedstrijd, want tussen de als eerste gefinishte

Een Koninklijke vereniging

De KZS werd in 1925 koninklijk na een bezoek van koningin Wilhelmina, prins Hendrik en prinses Juliana. Zij bezochten de stad Sneek vanwege het 400-jarig bestaan ervan. Op de website van het Koninklijk Huis is te lezen wanneer een vereniging zich 'Koninklijk' mag noemen. Voor de KZS, later de KWS, was dit omdat de vereniging een rijke geschiedenis heeft en zich gedurende vele jaren heeft ingezet voor de bevordering van de watersport, het organiseren van evenementen en het stimuleren van de zeilsportcultuur. De koning of koningin van Nederland heeft daartoe het predicaat 'Koninklijk' verleend. De KWS heeft meerdere malen koninklijk bezoek gehad:

- In 2001 bezochten Prins Willem Alexander, zelf ook een fervent zeiler, en Maxima de zeilwedstrijden van de Sneekweek. Dat jaar bestond de zeilvereniging 150 jaar.
- In 2010 bezocht Koningin Beatrix de Sneekweek vanwege het 75-jarig bestaan van de zeilwedstrijden. Dat jaar deden er ruim 1.000 boten mee.



Spankers aan de start

vier uur er eindelijk wat zeilwind kwam, stevenden de bootjes bij tientallen tegelijk op de finish af, waar het soms heel moeilijk viel te constateren, wie als eerste over de streep ging. Alles zeilde door elkaar. De strijd in de Jeugdklasse is wel beslist nu Teer uit Wormerveer weer eerste werd. De Vaurienklasse levert elke dag een andere winnaar op. Nu was het De Voogt uit Haarlem die won, maar Swart uit Koog aan de Zaan en De Groot uit Vlissingen zijn de kandidaten voor de hoofdprijs. In de OK Jollenklasse A moest Roel Wester uit Grouw ditmaal genoeg nemen met de tweede plaats achter Pabbruwee uit Sneek. De hoofdprijs kan Wester echter moeilijk meer ontgaan. Van Hellemond uit Vlissingen verstevigde zijn positie door een zege in de Flying Juniorklasse. In de 30 m2-klasse heerst nog veel spanning, nu Tjeerd Geveke zegevierde. Adema staat evenwel het gunstigst voor de hoofdprijs. In de 22 m2-klasse gaat de hoofdprijs waarschijnlijk naar Goedemoed, die eerste werd. Jaap Helder, die zaterdag derde werd en maandag buiten de prijzen viel, boekte na

de overwinning van dinsdag, gisteren zijn tweede zege. Zijn broer Joop kwam direct na hem als tweede binnen en de strijd om de hoofdprijs gaat nu verder tussen beide broers. Joop heeft met twee eerste en twee tweede plaatsen de beste papieren, maar het zal van de resultaten van vandaag afhangen of zijn voorsprong groot genoeg is in de 16 m2-klasse A. Theo Aukema uit Sneek zegevierde in de Topklasse. In de Pampusklasse is D. de Haan, na zijn overwinning van gisteren, vrijwel zeker van de hoofdprijs. In de Regenboogklasse speelden de Hollanders opnieuw een belangrijke rol. Bouw van Wijk liet zich gisteren niet door Hofland verrassen. Hij won voor de derde maal, met Hofland op zijn spiegel. Jack de Wilde (Sneek) werd derde, Bakker eindigde als vierde en Alberda viel als vijfde nog juist in de prijzen. 🌊

Regenboog en het laatste schip zat een verschil van vijf kwartier. De Regenbogen kwamen zo laat binnen, dat de start voor de open wedstrijd veertig minuten uitgesteld werd, om stuurlied en bemanning wat op verhaal te laten komen. Het duurde dus allemaal bijzonder lang bij deze teamwedstrijd, waarbij Röfekamp een gunstige start had. Hij kon echter zijn eerste plaats niet consolideren, want Bouw van Wijk: kwam al vrij vlug uit de achterhoede opzetten en toen hij eenmaal de leiding had, behield hij die ook. Hofland lag steeds op de tweede plaats en die behield hij tot het einde. Van Wijk werd dus eerste, Hofland tweede en twintig minuten na hem kwam Röfekamp als derde en best geplaatste Fries binnen. Daarna volgden Alberda en De Wilde, doch de drie volgende plaatsen waren weer voor de Hollanders, namelijk De Goederen, Bakker en Tol. Oppenhuizen en De Vries kwamen ver achteraan als negende en tiende door de finishlijn.

Geen spanning

In de open wedstrijden gebeurde natuurlijk wel veel. Maar door de veelheid aan klassen en boten en vooral door de aanvankelijk eindeloos schijnende drijfpartij, is het moeilijk om alles enigszins te overzien. Veel spanning was er overigens niet en ook de starts waren veel te rustig. Dat kon ook moeilijk anders. Toen om ongeveer

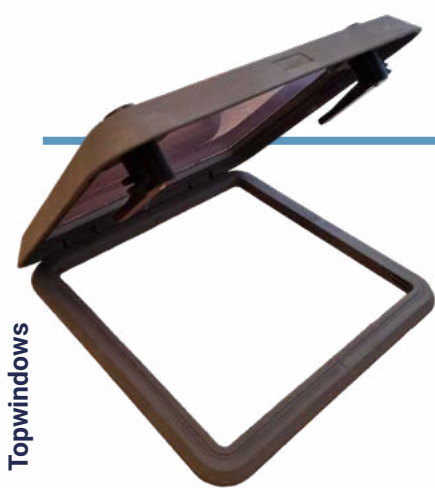
Flitsen op weg naar de benedenwindse boei



Felle strijd tussen Optimisten



Topwindows



Plastic fantastic

Een beetje daglicht aan boord is altijd welkom, maar de condens die regelmatig van de raamframes afdruipt niet zo. Het Nederlandse bedrijf Topwindows maak-

te al bootramen in kunststof frames, waardoor condens aanzienlijk werd verminderd, omdat het kunststof, anders dan stalen of aluminium frames, geen koudebrug vormt. Topwindows heeft nu ook kunststof dekluiken ontwikkeld. In de voorpunt word je straks dus niet meer verschrikt wakker als er weer eens een druppel van het dekluk op je neus valt.

*Topwindows dakluik van kunststof -
Meer informatie: [Topwindows.nl](https://www.topwindows.nl)*

Doos op krat

In het afgelopen julinumner van het blad Zeilen stond een grote uiteenzetting over droogtoiletten. Verschillende types werden daar genoemd. We misten echter nog de Duitse Boxio in dat artikel. Dit toilet is gebaseerd op het eurokrat, is klein en bijzonder goedkoop. Hij lijkt op de Trelino Origin S, maar die kost €419,-. De standaard Boxio kost slechts €189,90 en is vaak in de aanbieding. Ook een verhogingsset is verkrijgbaar (€29,90), zodat je iets comfortabeler je ding kunt doen. De Boxio is ideaal als extra (tijdelijk) toilet aan boord, zodat je de keuze hebt en geen vuilwatertank hoeft te installeren. Accessoires zoals hennepvezels en klipjes om de Boxio vast te zetten vind je allemaal op de website. Afmetingen van de standaard unit (Lx-BxH): 400 x 300 x 280 mm.

Boxio



Boxio toilet - €189,90 - Meer informatie en bestellen op: [Boxio.nl](https://www.boxio.nl)

Klappen krijgen



Musto

Voor al op snelle racebakken kun je als bemanningslid nogal heen en weer gesmeten worden, met de nodige blauwe plekken als gevolg. Musto ging de samenwerking aan met D3O, een bedrijf dat materialen ontwikkelt die klappen absorberen. Hierdoor komen de klappen op je eigen lijf minder hard aan. De zeilkleding uit de nieuwe Musto MPX Impact-collectie is op verschillende plekken voorzien van D3O-pads die het leven aan boord net even wat comfortabeler en minder pijnlijk moeten maken. Zo zijn er kniebeschermers, heup pads en pads bij de ellebogen. De MPX Impact-collectie bestaat uit één jas (€1100,-) en één broek (€1000,-). Die zijn zoals de reguliere MPX-collectie gemaakt van Gore-Tex.

Musto MPX Impact jas en broek - Meer informatie: [Musto.com](https://www.musto.com)

Keep in touch



Zoleo

Aan de overkant van de plas een collect call naar huis doen om te vertellen dat je bent aangekomen, is nu zeker verleden tijd. Nu we allemaal altijd maar vastgeplakt zitten aan onze telefoon, is non-stop contact met de wal vaste prik geworden. De prijzen van Starlink zakken flink en voor een paar tientjes per maand kun je al bijna overal surfen en scrollen zoals thuis. Wil je slechts het thuisfront laten weten waar je bent en af en toe een kort tekstberichtje ontvangen of versturen, dan is Starlink waarschijnlijk te veel gedoe. De Zoleo is een relatief nieuw apparaatje waarmee je via de satelliet met het thuisfront kunt communiceren. Het werkt op een vergelijkbare manier als bijvoorbeeld het Garmin InReach systeem. Voor €250 euro koop je zo'n kastje en dan schaf je via de website van Zoleo een abonnement aan (van €20, €35, of €60 per maand, afhankelijk van je wensen). Dit kwartaal wordt ook de ondersteuning voor het downloaden van Gribfiles verwacht, waarmee het apparaatje met z'n prijs en mogelijkheden een kleine voorsprong neemt op vergelijkbare modules van andere fabrikanten. Helaas is de Zoleo nog wel voorzien van een micro USB-poort. Die zijn eigenlijk wel passé.

*Zoleo Satelliet Communicator - €249,-
(exclusief abonnement) - Meer informatie: [Zoleo.com](https://www.zoleo.com)*

Boatsystem Group



Alu paraplu

Wil je zonnepanelen op zo'n mooie beugel achterop? Een hele constructie achterop (laten) lassen is kostbaar en bovendien erg definitief. Na je rondje Atlantic, Baltic of aardkloot wil je misschien weer terug naar een setup zonder constructie. Het Zweedse Noa maakt mooie producten van aluminium, waaronder beugels voor zonnepanelen. Ze hebben echter ook een hele 'stern arch' die je

zelf in elkaar kunt zetten en op maat kunt maken voor je boot. De maximale breedte van de bovenkant van de beugel is 2,5 meter.

Noa Stern Arch - Hekstoelboog voor zonnepanelen - +/- €770,- Meer informatie op [Boatsystemgroup.com/en/noa-stern-arch](https://www.boatsystemgroup.com/en/noa-stern-arch)

Duurzaam laminaat

Ook North Sails gaat met de trend mee en maakt een shift naar duurzamere materialen voor hun zeilen. NPL RENEW is een nieuw laminaat dat voor meer dan 90 procent vervaardigd is uit 'bio-based' en gerecyclede materialen. Het materiaal is bedoeld voor toerboden van 25 tot zo'n 45 voet lang en doet volgens North Sails geen concessies aan prestaties en duurzaamheid, in de zin van dat het lang volhoudt. Er zijn twee versies van het laminaat, de Standard (SM) en de High-Modulus (HM). De SM is geschikt voor kleinere boten en de HM voor het serieuzere werk en bevat een versterking van bio-based Dyneema vezel, zodat het zeil nog sterker is met maar weinig rek.

*North Sails NPL RENEW -
Meer informatie: [Northsails.com](https://www.northsails.com)*



North Sails

Bladerlicht

De stroomvraag neemt ook aan boord steeds verder toe. Plotters, telefoons en tablets moeten natuurlijk allemaal van stroom worden voorzien, anders weten we tegenwoordig nauwelijks nog waar we zeilen. Zonnepanelen op je dek of aan je hekstoel is inmiddels doodnormaal. Maar constructies aan de hekstoel kunnen behoorlijk zwaar zijn. De zonnepanelen van LightLeaf Solar zijn verlijmd op een licht gebogen carbon ondergrond, waardoor ze stijf, sterk en lichtgewicht zijn. Ze wegen per stuk zo'n 2,3 kilo, wat ongeveer een kwart is van een vergelijkbaar paneel met glas en een aluminium frame. Deze panelen zijn speciaal voor aan boord ontwikkeld

en je klemt ze vast op de hekstoel met meegeleverde beugels. De zonnepanelen maken gebruik van zeer efficiënte (25%) Maxeon-cellen en hebben een nominaal piek wattage van 110 Watt.

LightLeaf Solar SeaLeaf zonnepaneel voor aan de hekstoel - Vanaf €710,-
Meer informatie: lightleafsolar.com - **In Nederland verkrijgbaar via:** Smartmarine.nl

Klassieker verbeterd

Het Crew Jack van Helly Hansen kwam in 2011 al op de markt en is eigenlijk niet meer weg te denken. Het jack vloeit voort uit het model dat was ontwikkeld voor het Ericsson Racing Team in de 2008-2009 Volvo Ocean Race. Op de haven, of op welk zeilevenement dan ook, je pikt de jasjes er zo uit. Maar Helly Hansen heeft nu een 2.0 versie gemaakt. De snit is verbeterd, de schouders zijn gevormd voor meer bewegingsvrijheid, de naden zijn geseald en de rits is sterker en beter bestand tegen zeewater.

Helly Hansen Crew 2.0 - Verkrijgbaar in diverse uitvoeringen - Vanaf €155,- **Meer informatie en bestellen op** Hellyhansen.com



Barton Marine

Terug van niet echt weggeweest

Denk je nog wel eens met weemoed terug aan die goede oude tijd met van die bruine blokken? Goed nieuws! Barton Marine brengt met de Tufblox-serie de goede oude Tufnol-blokken weer terug op de markt. De blokken werden in 1948 voor het eerst op de markt gebracht door Barton. Jarenlang werden de Tufnol-blokken geproduceerd door Holland Yacht Equipment (HYE), maar die bestaan niet meer en nu neemt Barton het over. De Tufblox-serie is geschikt voor (klassieke) jachten tot 50 voet voor 8 tot 16mm lijnen.

Barton Marine Tufblox - Meer informatie: Bartonmarine.com

Kat in 't prullenbakkie

Er zit veel overlap tussen de uitrusting voor kampeersers en zeilers. De oplossingen zijn beide vernuftig en maken handig gebruik van de beschikbare ruimte, enzovoorts. Het merk Haba richt zich op die kampeersers, maar gelukkig kunnen zeilers daar ook gewoon van meegenieten. Een van de nieuwste producten van Haba is een simpele prullenbak. Het leuke is de deksel die vast zit op de unit en naar de voorkant klappt, plat tegen de prullenbak aan. Geen last meer van dichtvallende deksels op je vingers. Een simpel, maar briljant ontwerp, ideaal voor in de kombuis of salon, of weggewerkt in een kastje. De prullenbak wordt geleverd met diverse hulpstukken voor montage. De prullenbak heeft een inhoud van 8,5 liter. Voor de prijs hoeft je het in ieder geval niet te laten.

Haba Brescia Prullenbak - €15,95
- Meer informatie: Haba.nl



Haba

OnderWaterMaker



QuenchSea

Een watermaker neemt doorgaans een flinke hap uit het vertrektersbudget. QuenchSea maakte al betaalbare watermakers die je met de hand moet bedienen. Het scheelt stroom, maar kost wel de nodige ellebogenstroom voor een paar druppels water. Je moet namelijk op een manier druk opbouwen en dat kost hoe dan ook

energie. Maar QuenchSea bedacht dat er op grotere diepte natuurlijk al een enorme waterdruk is en zo ontstond de QuenchSea Reel. Dit kleine watermakertje laat je zinken tot 300 tot 500 meter diepte. Daar zorgt de waterdruk ervoor dat het apparaatje zich in ongeveer 5 minuten vult met 1.5 liter water! Vervolgens haal je het apparaatje weer aan boord met een vismolen. Handig voor in het reddingsvlot of gewoon voor aan boord als backup, of als een echte watermaker je te duur is. Voor gebruik op de Noordzee is de QuenchSea Reel minder geschikt. Alleen in het Skagerrak en in de Golf van Biskaje zul je voldoende diepte vinden.

QuenchSea Reel Watermaker - €142,95 (exclusief €33,95 verzendkosten). **Levering tegen het einde van dit jaar -** **Meer informatie en bestellen op** Quenchsea.world

Retestrak

Durf jij het kastje achter je schakelpaneel ook niet meer te openen? Is de spaghetti echt onhandelbaar geworden na tientallen jaren gehannes door een hobbyist? Tijd voor verandering. Nieuwe draden trekken is vaak de enige oplossing. En als je dan toch bezig bent, kun je misschien ook eens kijken naar een nieuw schakelpaneel. Je kunt natuurlijk een standaard schakelpaneel kopen van een bekend merk, maar vaak voldoen die niet volledig aan je eisen, passen ze net niet én worden ze geleverd met zekeringen die niet passen bij de apparatuur die je er op aan wilt sluiten. Christiaan Meerkerk maakt schakelpanelen volledig op maat en naar de wens van de klant. Hier vind je geen stickertjes, maar alles, tot aan logo's en boottekeningen toe wordt netjes gegraveerd in mooie materialen. Met bijpassende verlichting wordt het een retestrak geheel. Na het aangeven van je wensen moet je zo'n 4 tot 5 weken wachten totdat jouw paneel gegraveerd, gesneden, geassembleerd en bedraad is en bij je thuis kan worden afgeleverd. Een gemiddeld schakelpaneel van ongeveer 400 x 250 millimeter met tien schakelaars kost tussen de €500,- en €850,-. De prijs hangt uiteraard helemaal af van de opties en wensen.

Schakelpanelen op maat bij Custom Switch Panels - Meer informatie en bestellen op Customswitchpanels.nl



Custom Switch Panels



OFF THE GRID

HIGH AMP DYNAMO'S • ZONNEPANELEN • WATERMAKERS • LITHIUM ACCU'S



BAAS OVER JE EIGEN FACILITEITEN

Blijven drijven

Cole Brauer zeilde zichzelf begin maart de geschiedenisboeken in door als eerste Amerikaanse vrouw de wereld non-stop rond te hebben gezeild. Ze werd daarmee tweede in de Global Solo Challenge, een soort Vendée Globe voor zeilers met kleine budgetten, maar wel met moderne boten en bijpassende uitrusting. De 29-jarige had wereldwijd een enorme hoeveelheid fans verzameld, mede door haar leuke updates op social media. Opvallend was haar reddingsvest. Dit reddingsvest van het Canadese Mustang Survival is voorzien van alles waar je als oceaanracer behoefte aan zou kunnen hebben. Een lampje, sprayhood, ruimte voor je PLB, enzovoorts. Keuzestress is er niet, want er is maar één model, in één kleur. Het vest wordt geleverd met een Hammar-hydrostaat. Ook met veel overkomend water zal het vest dus niet zomaar afgaan. Het vest heeft een drijfvermogen van 170N.



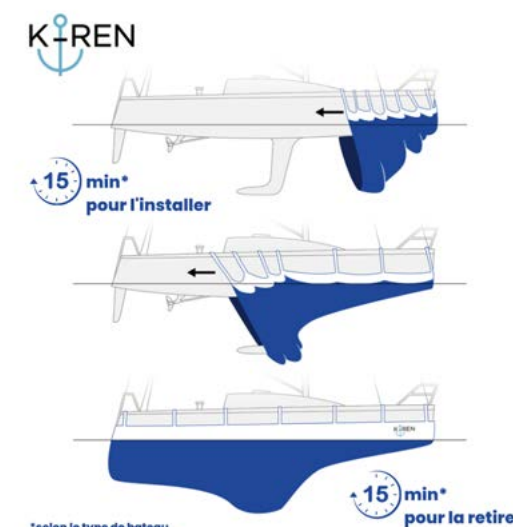
**Mustang Survival
EP 38 Ocean Racing
Reddingsvest -
Vanaf 385 dollar -**

Meer informatie: Mustangsurvival.com

Rokjesdag



K-Ren



Wel of geen antifouling, harde of zelfslijpend, met of zonder koper, overstappen op siliconen? Het zijn vragen die veel zeilers bezighouden aan het begin en aan het einde van het seizoen. De Fransen maken die keuzestress nog even erger door te komen met een hors de la boîte-oplossing voor aangroei op je onderwaterschip. De K-Ren is een heuze hoes die je in de haven om je onderwaterschip heen spant. Daardoor komen er geen plantjes en dierpjes of zonlicht bij je waterlijn, wat de aangroei drastisch moet verminderen. Het installeren van de 'rok' duurt een kwartier tot half uur. We hebben een prijsopgave opgevraagd voor een 34 voeter en die kwam uit op een hoes van nét over de vier duizend euro. Voor het zeilen haal je de hoes weg en berg je deze op in een zak die het formaat heeft van een gemiddelde zeilzak. En ja, ook voor een zeilboot met een flinke kiel is het mogelijk een hoes te maken. Door het gewicht zakt de hoes tot onder de kiel en vervolgens trek je deze achter weer strak aan. Leuk bedacht!

K-Ren hoes voor onderwaterschip - Meer informatie en bestellen op: K-ren.fr/en

Vol passie

Het reisverslag van de beginnende zeiler Jetty de Koster zal bij veel zeilers voor herkenning zorgen. Zij vaart haar Compromis 888, *Pasión*, van Nederland naar Zuid-Spanje. Dit doet ze grotendeels solo, nadat ze in Nederland de nodige klussen heeft gedaan aan de boot. Het plan om *Pasión* naar Zuid-Spanje te varen ontstond vlak voor de coronapandemie uitbraak. Het eerste deel van het verhaal speelt zich dan ook af in Nederland met de nodige beperkingen. Jetty leert hier al wel hoe warm de zeilcommunity is, ze krijgt namelijk van alle kanten hulp aangeboden. Als lezer hoop je maar dat Jetty snel kan vertrekken, want dat is waar je uiteindelijk het boek voor wilt lezen, het zeilavontuur. Het eerste deel van de trip vaart ze met haar broer, een ervaren zeiler waar ze nog veel van leert. Daarnaast huurt ze een ervaren zeiler in die haar tijdens de solotocht op afstand coaching en advies geeft. Jetty komt voor de nodige uitdagingen te staan, zo wil ze kosten wat kosten de orka's ontwijken, maar daarvoor moet ze wel verder de ruige zee op. Natuurlijk genieten we ook van de mooie momenten die ze meemaakt. Een aanstekelijk boek waarvan je tijdens het lezen spontaan zin krijgt om ook zelf zo'n zeiltrip te gaan maken.



In de Juiste Diepte - Jetty de Koster - Binnenkort te verkrijgen op Jettydekoster.com



Zeilreis met een hond - Europa in coronatijd - Jorrit van Aken - Uitgeverij Boekscout 789464890457 - €21,50

Pluk de dag

Er was heel wat voor nodig om in 2021 te besluiten op reis te gaan, midden in de coronapandemie. De onzekerheden stapelden zich op. Op een zeilboot was je nog enigszins eigen baas, maar wat mag en kan wel en niet? Waar mag je aan land en waar is je wereld net zo klein als de kajuit van je boot? En als je dan ergens in lockdown moet zitten, dan klinkt het helemaal niet zo gek om dan maar op een zeilboot te zitten. Jorrit van Aken schreef een boek over zijn zeilreis die in 2021 begon. Met zijn vriendin Tanya en hond Nelson gaat hij op pad, want alleen maar met de toekomst bezig te zijn is niet goed, leven doe je in het nu. Een jaar lang zwerven ze door Europa, waarbij ze zich steeds maar weer moeten aanpassen aan de alomteverrassende regels en beperkingen. Op zee, ver van de bewoonde wereld, komen de inzichten. Alleen vanwege de cover van dit boek zou je het boek al willen lezen. De gave actietekening maakt het boek al vóór de eerste bladzijde interessant; een klassiek zeiljacht ploegt zich een weg door de wilde zoute baren, met orka's voor de boeg en een landtong op de achtergrond.

Hutting 46

Botennieuws van Nederlandse bodem is vaak het leukst en de aankondiging van de nieuwe Hutting 46 is daarop geen uitzondering. De vorige negen Hutting-modellen zijn allemaal ontworpen door Dick Koopmans Senior, maar met de 46 slaat Hutting een nieuwe weg in, in samenwerking met ontwerp bureau Van Oossanen. De 46 is een moderne aluminium boot, maar oogt klassiek. De ranke lijn wordt benadrukt door de langere kajuitopbouw, die afwijkt van de ontwerpen van de Koopmans-Huttings. De spiegel noemt Hutting zelf nog de "herkenbare en gewaardeerde 'Hutting'-achterkant". Deze is wat smaller dan een moderne dertien in een dozijn boot en helpt bij het klassieke uiterlijk. In het voorschip vinden we nog een vrij diepe V-vorm, waardoor je ook aan de wind op (ruwe) zee voldoende comfort mag verwachten. Je kunt kiezen uit twee kielen, een ondiepe kiel met vleugels en trimtab (Peter van Oossanen ontwierp tevens de controversiële vleugelkiel voor de Australia II die in 1983 de America's Cup won), en een standaard diepere kiel. De vleugelkiel zou beter geschikt zijn voor de kustzeilers en de diepe wat meer voor de oceaanzeilers, al geeft Hutting aan dat de prestaties vergelijkbaar zullen zijn. De bouwtijd van de Hutting 46 is ongeveer 14 maanden van begin tot eind. Het casco wordt gebouwd bij Koopmans Kasko's in Sneek en op de werf in Makkum worden de boten volledig naar wens van de klant, binnen en buiten afgebouwd.



Hutting Yachts Makkum B.V.



- Lengte: 13,90 meter
- Breedte: 4,20 meter
- Diepgang: 1,90/2,40 meter
- Waterverplaatsing: 14.500 kilo
- Totaal zeiloppervlakte: 103,8m2
- Prijs: ongeveer 1,4 miljoen, exclusief btw.

Meer informatie: [Hutting-yachts.com](https://www.hutting-yachts.com)

Nieuwe RM1080

RM Yachts



"Our latest little rocket," zo noemt RM de 1080, het nieuwste model en opvolger van de 1070. Het ontwerp van de Marc Lombard Yacht Design Group komt voort uit de Class40 en het is dan ook een op prestatie gerichte cruiser. Net als de andere modellen wordt de RM1080 gemaakt van epoxy en hechthout, met een composiet deck. De 36-voeter is naar verwachting een natte zeiler in heftige zeegang en daarom hebben ze de cockpitrand zo ontworpen dat je achterin redelijk droog blijft. Net als schepen uit de Class40 is de RM1080 behoorlijk breed voor z'n lengte, wat er binnen voor zorgt dat je een lichte en ruime salon hebt, met ruime hutten voor comfortabel verblijf. De racy kuip kan ook ingericht worden als loungekuip met brede banken zodat je na het racen heerlijk kan ontspannen.

- Lengte: 10,80 meter
- Breedte: 4,00 meter
- Diepgang: 1,72 (kimkieler)/2,04 meter
- Waterverplaatsing: 5.200 kilo
- Totaal zeiloppervlakte: 72m2

Meer informatie: [RM-yachts.com](https://www.rm-yachts.com)



Clubswan 43

De ClubSwan-lijn werd nog niet zo lang geleden aan de onderkant aangevuld met de 28. Nu komt er in het middensegment weer eentje bij. Met de ClubSwan 43 staat de teller op zes boten. Gelauwerde jachtontwerper Juan Kouyoumdjian (die doorgaans Juan K wordt genoemd vanwege zijn wat lastig uitspreekbare achternaam), is verantwoordelijk voor het snelle ontwerp. Het interieurontwerp is van de hand van Lucio Micheletti. De boot zweeft ergens tussen een kneitersnelle racebak voor het internationale circuit en een sportieve boot waarmee je ook goed met een kleine bemanning kunt cruisen.

- Lengte over alles (met boegspriet): 14,56 meter
- Breedte: 4,25 meter
- Diepgang: 2,40 meter
- WATERVERPLAATSING (leeg): 7.050 kilo
- Totaal zeiloppervlakte: 118m2



Nautorswan



Meer informatie: [Nautorswan.com](https://nautorswan.com)

Nautitech 48 Open

Het Catamaranmerk van Bavaria, Nautitech, heeft er een 48-voeter bij. Een flinke jongen, maar gelukkig niet zo'n flatgebouw waarbij je op drie hoog geen enkel contact meer met het water hebt. De 48 Open is een luxe catamaran die uitstekend zou moeten zeilen als je naar de specs kijkt. Net als de RM1080 in deze rubriek is ook deze catamaran van de hand van Marc Lombard. Helaas is de 48 Open zijn allerlaatste ontwerp; Lombard overleed afgelopen september. De cat is een grotere



Nautitech



versie van de 44 Open, die in 2023 de prijs 'Europese Multihull van het jaar' won. De 48 is een echte zeiler, met twee stuurposities aan weerszijden van de romp. Zo stuur je vrij laag bij

- Lengte: 14,60 meter
- Breedte: 7,97 meter
- Diepgang: 1,55
- WATERVERPLAATSING: 13.500 kilo
- Totaal zeiloppervlakte: 127,5m2

het water en heb je goed zicht naar voren en op de zeilen. Met de deuren naar de enorme salon haal je binnen naar buiten en buiten naar binnen, een feature waar menig monohullzeiler jaloers op kan zijn. Je kunt kiezen uit maar liefst vijf indelingsversies, van twee tweepersoonsbedden, tot vier tweepersoonsbedden.

Meer informatie: [Nautitechcatamarans.com](https://nautitechcatamarans.com)

Pointer 30 Lounge

Al eerder vertelden we over de Pointer 30 die bij Jachtwerf Heeg wordt gebouwd. De boot is een aantrekkelijke en zeewaardige weekender. Voor een klant uit Noorwegen werd de boot niet over de weg aangeleverd, maar gewoon over zee, want waarom ook niet? De eerste paar boten zijn gebouwd met een behoorlijk gedurfd interieur, waarbij er aan de bakboordzijde geen bank was te vinden, maar twee kuipstoeltjes. Aan stuurboord wel een langs-bank met tegen het hoofdschot een keukentje. Leuk bedacht, maar misschien niet voor iedereen de ideale indeling. Om de boot voor iedereen nog aantrekkelijker te maken, werd de Pointer 30 Lounge geïntroduceerd. Dezelfde snelle romp, maar met een iets ander interieur. Twee mooie langsbanken, een toilet aan bakboord bij de ingang en aan stuurboord een kleine keuken die ook als navigatiehoek te gebruiken is. Het hoofdschot dat de voorpunt scheidt van de salon is tevens optioneel, zodat je kunt kiezen tussen ruimte en veel licht of iets meer privacy als je met meer dan twee personen zeilt. Het nieuwe interieur is een uitstekende aanpassing aan een al erg leuke boot. Op de site van de werf kun je je eigen Pointer 30 naar eigen wens, kleuren en opties samenstellen en zie je meteen wat het je gaat kosten.



Jachtwerf Heeg



Meer informatie: [Pointeryachts.com](https://pointeryachts.com)

ZEEZEILERS.NL

ZEEZEILOPLEIDINGEN



RYA

TRAINING CENTRE



CWO

Stichting Gemeenschappelijke Watersport Opleidingen

Milebuilders Adventure

Britain Ireland



Voor het **1st** naar de Olympische Spelen

Bart Lambriex en Floris van de Werken bleken al snel een gouden match

We mogen veel verwachten van het Nederlandse zeilteam op de Olympische Spelen in Marseille deze zomer. Het team bestaat uit meervoudig wereldkampioenen en olympische medaillewinnaars. Tel daarbij op dat we vorige zomer op het Wereldkampioenschap het best presterende land waren. Er zit dus veel medaillepotentie in de ploeg. Maar kijkend naar de selectie, zien we ook veel zeilers én coaches die voor het eerst naar de Spelen gaan.

Tekst: Anke Haadsma

Het is niet heel vreemd dat er nieuwkomers zijn. Wanneer je aan goede ploegenopbouw doet, bestaat de selectie van deelnemers altijd uit rotten en rookies. Er zijn daarnaast zeilklassen van het olympisch programma verdwenen en hiervoor

zijn nieuwe in de plaats gekomen. We hebben na de Spelen van Tokio afscheid genomen van enkele topzeilers, waardoor er ruimte ontstond voor nieuwe talenten. En, in andere klassen heeft het Watersportverbond tijd en energie gestoken, waardoor



Bjarne Bouwer en Laila van der Meer met coach Coen de Koning in het midden

de zeilers zich daar ook verder in konden ontwikkelen en aansluiting vonden bij de wereldtop.

Nacra 17-zeilers snel bij wereldtop

Zo hebben Laila van der Meer en Bjarne Bouwer binnen een korte periode een plek veroverd op het wereldtoneel in de Nacra 17. Voor

dit duo kwamen de Spelen van Tokio net te vroeg, ze kwamen dichtbij een kwalificatie, maar het was net niet genoeg. Vanwege het prijskaartje had het Watersportverbond ook niet volledig geïnvesteerd in deze klasse. Oud-hoofdcoach Jaap Zielhuis zei hierover destijds: “We moeten een selectie maken en gaan dan voor de klassen waar wij succes mee denken te boeken. We moeten keuzes maken en voorrang geven aan een aantal campagnes. Met de klassen die we kiezen, hebben we in het verleden eigenlijk altijd al succes gehad.”

Laila en Bjarne behoren voor de komende Spelen tot ‘succes mee denken te boeken’ en dus kregen ze de volledige ondersteuning van het Verbond. Voor deze zeilers wordt het de eerste keer dat ze naar de Spelen gaan. Hun coach heeft wel olympische ervaring, ook als zeiler. Coen de Koning was aanwezig op de Spelen van Rio de Janeiro, waar hij samen met Mandy Mulder voer op de Nacra 17. Vervolgens ging hij aan de slag als olympisch coach voor het Deense team, tot na de Spelen van Tokio, toen heeft hij zich bij het Nederlandse duo in de Nacra 17 gevoegd.

Nederlandse ILCA7 mannen terug op de Spelen

In de ILCA7-klasse gaat Duko Bos voor het eerst naar de Spelen. In deze klasse hebben we de afgelopen jaren veel talenten gezien, maar successen bleven uit. Als we eerlijk zijn, waren Rutger van Schaardenburg en Nicholas Heiner de laatste echt succesvolle Nederlandse mannen in de, toen nog, Laser Standaardklasse. Nicholas werd in 2014 wereldkampioen in Aarhus. Vervolgens verloor hij de nationale selectie voor de Spelen

van Rutger, die Nederland maar liefst drie keer vertegenwoordigde op de Spelen in deze klasse.

Duko Bos is al jarenlang onderdeel van de talentploeg. De laatste jaren wist hij zijn weg naar boven te vinden en op het WK in Scheveningen vorige zomer eindigde hij op een zevende plaats. Hiermee won hij zijn ticket naar de Spelen. Ook hij staat onder leiding van een ervaren olympisch zeiler: Pieter Jan Postma. Pieter Jan ging drie keer naar de Olympische Spelen als zeiler in de Finnklasse, een klasse die na de Spelen van Tokio van het olympisch programma is geschrapt.

Succesvolle duo's in 49er en 49erFX

In zowel de 49er als de 49erFX zien we twee nieuwe en twee ervaren olympische zeilers. Floris van de Werken en Bart Lambriex hebben zich gekwalificeerd voor de Spelen. Bart Lambriex was ook aanwezig in Tokio, toen nog met Pim van Vugt. Zij zijn na die Spelen uit elkaar gegaan, waarna Bart een nieuwe zeilpartner vond in Floris. Dit bleek letterlijk een gouden match. Ze wonnen maar liefst twee keer achter elkaar de wereldtitel. Alleen op het WK van dit jaar grepen ze net naast die gouden plak. In Marseille zullen de ogen dan ook zeker op hen gericht zijn. Ze varen onder de ervaren coach Rick Peacock, die was er op de Spelen van Tokio al bij. Ook kent hij de Spelen als zeiler van het Britse 49er-team.

Bij de damesklasse, de 49erFX, kan Odile van Aanholt leren van Annette Duetz. Voor Odile zijn de Spelen echt een meisjesdroom die nu werkelijkheid gaat worden. Toen dit duo in



Odile van Aanholt en Annette Duetz maken grote sprongen

2022 samen ging varen **gaf Odile al aan**: “Ik vind het leuk om met iemand te varen die veel ervaring heeft en die mij goede feedback geeft. Ik heb het gevoel dat ik echt kan groeien met Annette naast me.”

Dat groeien is ze wel gelukt: met twee wereldtitels op hun naam gaan ze vol vertrouwen richting de Spelen in Marseille. Ook coach Kaj Böcker gaat voor het eerst naar de Spelen. In Rio de Janeiro was hij er ook wel bij, maar hier had hij geen functie. Behalve het steunen van zijn vriendin Annemiek Bekkering, die toen nog samen met Annette zeilde. Hij zegt hier zelf over: “De Olympische Spelen vind ik niet heel erg spannend. Ik weet bijna zeker dat ik het ga ervaren als iedere andere wedstrijd. Voor mij is het in ieder geval het belangrijkste dat ik mijn sporters het beste help. En Annette heeft al olympische ervaring, daar kunnen we van profiteren.” Daar zijn ze sowieso goed in bij het Watersportverbond, ervaringen delen. In maart is de hele olympische ploeg bij elkaar gekomen om zich voor te bereiden op Marseille. In een paar dagen is zoveel mogelijk kennis gedeeld over hoe het eraan toegaat



Duko Bos in actie op het EK in 2023



De olympische selectie met v.l.n.r. Federico Esposito, Rick Peacock, Casper Bouman, Kaj Böcker, Pieter-Jan Postma, Jaap Zielhuis, Maciej Kluszczynski, Pieter van den Hoogenband (Chef de Mission), Marit Bouwmeester, Laila van der Meer, Luuc van Opzeeland, Annette Duetz, Bjarne Bouwer, Sara Wennekes, Floris van de Werken, Duko Bos, Odile van Aanholt, Coen de Koning, Bart Lambriex en Annelous Lammerts.

op zo'n groot sporttoernooi. Onder andere chef de mission, Pieter van den Hoogenband, kwam langs om in gesprek te gaan met de sporters en coaches.

Nieuwe foilende klassen

Het traditionele windsurfen op de RS:X heeft plaatsgemaakt voor de iQFoil. Namens Nederland hebben Luuc van Opzeeland bij de mannen en Sara Wennekes bij de vrouwen zich gekwalificeerd. Luuc moest het in de strijd om het ticket opnemen tegen olympisch kampioen op de RS:X, Kiran Badloe. Sara ging de

strijd aan met tweevoudig olympisch surfster Lilian de Geus. Lilian heeft daarna aangegeven te stoppen met topsport. In de kitefoilklasse heeft Annelous Lammerts zich gekwalificeerd bij de vrouwen. Samen met coach Casper Bouwman gaan zij hun eerste Olympische Spelen beleven. Annelous ruilde haar topsportcarrière als frees-tyle kitesurfster in voor het olympische raceformat op de kitefoil. In een interview met EenVandaag over die overstap zegt ze het volgende: "Natuurlijk vond ik het supergaaf, maar kitesurfracen was niet mijn discipline, ik deed freestyle. Die overstap maak je niet zomaar. Ik heb in tien jaar best wat opgebouwd en dat moet je dan allemaal opzij zetten voor een compleet andere discipline. Je moet helemaal opnieuw beginnen, ik twijfelde of ik die stap durfde te nemen." Uiteindelijk waagde ze toch de sprong en leerde ze in korte tijd heel veel. Zoveel dat ze nu dus naar de Spelen gaat.

Hoofdcoach voor het eerst naar de Spelen

De laatste coach die voor het eerst naar de Olympische Spelen gaat, is

Sailing Energy



Luuc van Opzeeland wint de strijd om het olympisch ticket



Sailing Energy

Coach Casper Bouwman en kitefoilster Annelous Lammerts gaan samen voor het eerst het avontuur van de Spelen aan



Topzeilen Watersportverbond

Voor de ervaren hoofdcoach Arnoud Hummel worden dit ook zijn eerste Olympische Spelen

Coaches iQFoil

De atleten op de iQFoil hebben beide een buitenlandse coach. Sara wordt gecoacht door de Poolse Maciej Kluszczynski die hiervoor zelf op de RS:X stond. Hij is niet eerder op de Olympische Spelen geweest. Luuc wordt gecoacht door de Italiaanse Federico Esposito. Een succesvol SUPper én windsurfer. Hij is sinds 2016 al olympisch coach en was in eerste instantie aangesteld als kitefoilcoach. Na het WK in Scheveningen heeft het Watersportverbond hem gekoppeld aan Luuc. In januari kwalificeerde Luuc zich voor de Spelen van

Parijs, daarmee overtrof hij regerend olympisch kampioen Kiran Badloe en zijn coach Aaron McIntosh. Daarmee kwam ook een einde aan de jarenlange samenwerking tussen McIntosh en het Watersportverbond. "We zijn Aaron McIntosh ontzettend dankbaar voor zijn onschatbare bijdrage aan het Nederlandse windsurfen gedurende meer dan 15 jaar," zegt hoofdcoach Arnoud Hummel. "Zijn passie, toewijding en ongeëvenaarde expertise hebben onze atleten geholpen om uit te blinken."

hoofdcoach Arnoud Hummel. Hij heeft zelf jarenlang in de Laser en de Finn gezeild. Ook was hij tijdens de olympiades van 1984 en 1988 de grootste uitdager van Marc Neeleman en Roy Heiner (vader van Nicholas) in de Finnklasse. Maar zelf is hij dus nog nooit op een olympisch toernooi geweest. Hij zal in Marseille ongetwijfeld af en toe even met oud-hoofdcoach Jaap Zielhuis overleggen. Jaap is er namelijk ook weer bij, als coach van ILCA6-zeilster Marit Bouwmeester die haar zinnen heeft gezet op een vierde (!) olympische medaille, in haar lievelingskleur goud natuurlijk. De hoofdcoach ziet zelf natuurlijk

ook dat er weinig olympische ervaring in het team zit, maar qua prestaties gelooft hij dat het wel goed zit: "De ambitie van het Watersportverbond is om structureel bij de beste drie zeillanden van de wereld te horen, zo ook op de Olympische Spelen. We worden in Marseille vertegenwoordigd door een relatief jong team waarvan de kwaliteit zeer hoog is, met meerdere wereldkampioenen in combinatie met talenten die zich succesvol kunnen meten met de wereldtop. Daarnaast kent dit team ook twee ervaren atleten die eerder een olympische medaille hebben gewonnen." 🌊



De ultieme vrijheid

Leven aan een stalen draadje

Ankeren biedt naast ultieme vrijheid
een gevoel van geluk. Ankeren in de
schaduw van het Vrijheidsbeeld in New
York was de kers op de taart. Waarom
zouden we het bij één keer laten?

Tekst en beeld: Herco Tibboel
Instagram: @morganeofsark

Het is eind maart en we vliegen van Schiphol naar Washington. *Morgane of Sark* staat op de kant in Annapolis, het zeilersmekka aan de oostkust van de Verenigde Staten. De komende twee weken staan in het teken van klussen om het schip weer klaar te stomen voor nieuwe avonturen. Met het voorbijtrekken van eindeloze mijlen Atlantische Oceaan voel ik me steeds gelukkiger worden. Het was heerlijk om dochters, familie en vrienden weer te zien, maar ik verlang weer om aan boord te zijn na vier en een halve maand in het natte, koude en winderige Nederland.

Ik zak weg in mijn oncomfortabele vliegtuigstoel en dagdroom over die prachtige ankerplek waar we het afgelopen jaar lagen. Direct naast het Vrijheidsbeeld met uitzicht op de skyline van New York. Onze dochter Merel komt volgende maand aan boord en het plan is om opnieuw daar naartoe te zeilen. Zij wil dat geluksgevoel ook graag ervaren. Ik verheug me erop om dit met haar te delen.

Magisch

Na een pittige zeiltocht van Cape Henlopen naar New York, laten we het anker zakken op slechts een paar honderd meter ten westen van het Vrijheidsbeeld. De iconische Lady Liberty duwt haar fakkel 93 meter hoog boven mij uit. Het uitzicht is adembenemend. Ferry's varen af en aan met honderden toeristen per keer. Niet alleen op het water is het druk. Boven mijn hoofd worden rijke toeristen met helikopters rond het beeld gevlogen.

Er staat niet veel wind, maar in de monding van de Hudson is het een giga klotsbak. De hekgolven van alle ferry's komen van alle kanten op ons af. Het ongemak trotseren we met plezier en de avond trakteert ons op volledige rust. Geen toerist meer, geen boten meer, geen helikopters meer. Het Vrijheidsbeeld lijkt er uitsluitend nog voor ons te staan. Het is magisch en geeft me het ultieme vrijheidsgevoel.

Als ik iets meer naar het noordoosten kijk, prijkt de imposante skyline van Manhattan op nog geen anderhalve mijl van mij vandaan. De lichten zijn uitbundig en de wolkenkrabbers lijken tot in de hemel te reiken. Gehypnotiseerd door de lichten, blijf ik kijken. Ik maak honderd

5 ankertips van Herco

1. Zorg voor geschikt ankergerie. Het anker, de ketting, een swivel en snubberlijn moeten passen bij het gewicht en lengte van het schip. Een maatje groter kan een aanrader zijn als je van plan bent om te ankeren met meer wind.
2. Controleer regelmatig het materiaal. Onder in je ankerbak kan bijvoorbeeld wat zout water blijven staan en dat tast je ketting flink aan. Heb je verbindingen tussen RVS en gegalvaniseerd staal (bijvoorbeeld een RVS harp of swivel op je gegalvaniseerde ketting), controleer dan regelmatig de staat. Slijp zo nodig één schalm weg, zodat je zeker genoeg 'vlees' hebt.
3. Steek genoeg ankerketting. In de literatuur vind je vaak 3x de diepte terug. Zelf steek ik minimaal 5x en als we de ruimte hebben 10x de diepte. Houd goed rekening met je 'swing' (andere schepen of ondieptes dichtbij). Trek je anker na enige tijd goed in de grond door de motor in zijn achteruit te zetten op circa 1500 toeren.
4. 'Her'-anker als je het niet vertrouwt. Een goede (elektrische) ankerlier is dan wel heel fijn.
5. Oefen veel, eerst met weinig wind en vergroot je vertrouwen. Zo geniet je uiteindelijk optimaal van het moment, de rust en de vrijheid.



De beste ankers volgens Steve Goodwin

Er zijn zoveel verschillende soorten ankers op de markt, dat het logisch is dat je het spoor een beetje bijster bent als je op zoek bent naar een nieuw exemplaar. Waar ben je naar op zoek? Een goede allrounder, een anker dat het goed doet in zacht zand of juist in een bodem waar waterplanten weelderig groeien? Dank zij Steve Goodwin hoef je het niet allemaal zelf uit te zoeken. Op zijn YouTube-kanaal 'SV Panope' ([youtube.com/@flygoodwin](https://www.youtube.com/@flygoodwin)) test hij vrijwel alle ankersoorten in diverse bodemsoorten op bijna wetenschappelijke wijze. Doordat Steve zijn tests ook filmt, kun je zelfs meekijken hoe de ankers zich ingraven en gedragen in diverse bodemtypes. Na elke ankertest vernieuwt hij de tabel waarin hij alle ankers op prestaties rangschikt. Goed presterende ankers volgens Steve zijn de ankers van Viking, Rocna, Mantus, Excel, en Spade. Elk met eigen sterke en zwakke punten. Het perfecte allround anker bestaat eigenlijk niet. Een anker moet passen bij je boot, vaargebied en wensen.



foto's in een poging het moment en het gevoel vast te leggen. Maar geen camera of pen krijgt het voor elkaar.

Als ik midden in de nacht wakker word, tuur ik door een klein raampje naar buiten. Het Vrijheidsbeeld lijkt te dansen en geeft me het gevoel dat ze over ons waakt. Tevreden en gerustgesteld val ik snel weer in slaap. We hebben op meer dan honderd plekken geankerd, maar deze plek is echt favoriet.

Anker op één

Ik ben verbaasd. Er liggen slechts twee schepen voor anker. De Amerikanen zijn doorgaans voorzichtige zeilers en ankeraars, en liggen liever voor veel geld in een haven of achter een mooringboei. Ankeren vinden ze vaak eng. Maar ze weten niet wat ze missen. Tijdens onze reizen liggen we het liefst zo veel mogelijk voor anker. Je kunt je eigen plekje uitkiezen en het is natuurlijk kosteloos. Als *cruiser* is dat belangrijk. Uiteraard wijk je ook weleens uit naar een haven voor wat extra faciliteiten, om water of diesel te tanken, het afval weg te brengen of boodschappen te doen. Maar ook wij liggen regelmatig achter een mooring, omdat er simpelweg geen alternatief is, bijvoorbeeld in een veld met mooringboeien waar er geen plaats is om te ankeren of waar het niet is toegestaan.

Goed en betrouwbaar ankergerie is cruciaal. Voor de nieuwste plotters en gadgets leggen zeilers zo duizenden euro's neer, maar ze bezuinigen op het ankergerie. Als iemand mij zou vragen wat ik het allerbelangrijkste vind op mijn boot staat het anker, naast een betrouwbare stuurautomaat en AIS op plaats één.

Overdenk en oefen

Het anker moet de boot op z'n plek houden, ongeacht de situatie. Als schipper moet je het anker ook voor 100 procent vertrouwen en je er veilig bij voelen? Tenslotte lig je met je hele hebben en houden aan dit stalen draadje. Goed materiaal is daarom het halve werk. Naast het anker moet ook de ketting van goede kwaliteit zijn en voldoende lang. Zo krijgt je ketting in de Caribb het zwaar te verduren door de hoge

temperaturen en het hoge zoutgehalte van de oceaan. Mijn honderd meter ankerketting heb ik in Guadeloupe al eens vervangen. Ankeren kan uitdagend zijn en je moet je daarom goed voorbereiden. Een gave en exotische ankerplek, of het nu in de Caribb is of ergens op de Oostzee, betekent vaak ook dat er geen faciliteiten in de buurt zijn. Geen walstroom, geen water, geen vers brood. Je moet dus zelfvoorzienend zijn en dat kan best spannend zijn. Onze dinghy zien wij als auto, die op en neer pendelt naar een mooi strandje om Evy, onze teckel, uit te laten, of om een mooie wandeling te maken.

Voor het bepalen waar het anker de bodem zal raken, bestudeer ik de weersvoorspellingen goed. Wat doet de wind, met welke kracht en vanuit welke richting. En hoe zit het met de stroom? Met welk type bodem moet ik rekening houden en waar liggen uitwijkmogelijkheden als de situatie onhoudbaar wordt, en anders dan voorspeld. Oefenen is daarom van groot belang om op je boot, het ankergerie en je eigen kennis te kunnen vertrouwen.

45 knopen

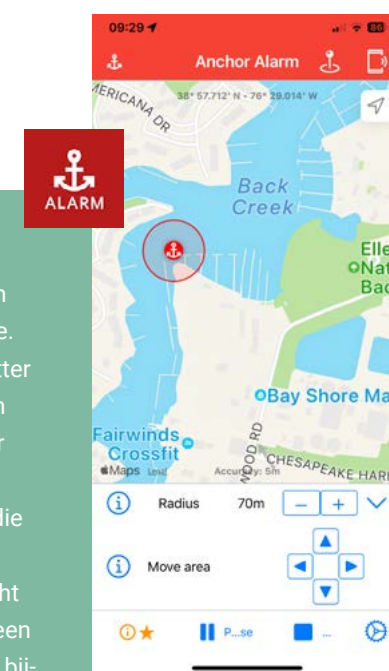
Het anker en je ketting moeten natuurlijk ook goed passen op het schip. Ik heb onze Spade van 30 kilo recent omgeruild voor de versie van 35 kilo. Het anker heeft mij gelukkig nog nooit in de steek gelaten, zelfs niet toen we in een prachtige baai in Nova Scotia lagen en de wind met 45 knopen door het want gierde. De baai was beschut, maar de golven bouwden zich toch aardig op. Vier uur lang zat ik 's nachts in de kuip met een reddingsvest aan om in te kunnen grijpen als het anker zou gaan krabben. In geval van nood kun je natuurlijk de motor bijzetten, maar dat was gelukkig niet nodig. Het vertrouwen in je anker neemt door dit soort ervaringen zeker toe. Een schip naast mij was helaas minder fortuinlijk en lag in de ochtend op het strand.

Als reserve-anker heb ik een Viking. Deze heeft een forse vloei (het blad, red.) en komt erg goed uit diverse tests, zeker in zachte modder met windshifts, iets dat in het vaargebied waar we nu zitten veel voorkomt. 🌊



Het Ankeralarm

Anker je ook 's nachts, dan is een ankeralarm geen overbodige luxe. Deze zit misschien wel op je plotter ingebouwd, maar je kunt ook een app downloaden. De app 'Anchor Alarm' vind ik zelf erg plezierig. Maar er zijn verschillende apps die hetzelfde doen. Een ankeralarm kijkt naar je huidige positie. Mocht je positie onverhoopt tot buiten een opgegeven afstand komen, door bijvoorbeeld het krabben van je anker, of als je anker zich niet ingraaft na de kentering, dan word je tijdig gewaarschuwd en kun je op tijd ingrijpen. Dit soort apps geven je een goede nachtrust, zodat je weer fris en fruitig opstaat om in de ochtend te kunnen genieten van de omgeving.



De rijksten der aarde besparen kosten
noch moeite om de begeerde beker
'Auld Mug' in hun handen te krijgen.
Gaaf de America's Cup nog wel om het
zeilen of wint de hoogste bidder? En,
over wie hebben we het eigenlijk?

Tekst: Jurian Rademaker

Tyconen met een missie





De Italianen gaan ervoor in Perth in 1987

San Diego 1988. Een ondenkbaar gezicht voor de huidige America's Cup

America's Cup in San Diego 1995. Dit soort worstelingen met enorme lichtweerzeilen zien we helaas niet meer

America's Cup

De America's Cup heeft een rijke historie van sportieve hoogtenpunten, technologische doorbraken en controversen. Daarnaast is de Cup continu een magneet voor tyconen met een missie. Mannen (ja, eigenlijk alleen mannen) die extreem succesvol zijn in de zakenwereld en die zich uitgedaagd voelen door het schijnbaar onmogelijke: het hoe dan ook winnen van de Cup.

Spoorwegen en thee

Amerikaan Harold Vanderbilt en de Britse Sir Thomas Lipton zijn twee heren die in de jaren dertig met hun grote veertig meter lange J-Classers tegen elkaar streden om de America's Cup. De familie Vanderbilt heeft haar vermogen gemaakt in de negentiende eeuw met het aanleggen en exploiteren van spoorverbindingen. Harold Vanderbilt heeft tussen 1930 en 1937 drie keer de America's Cup verdedigd. Zijn familieleden William en Cornelius begonnen met deze familietraditie in 1895 en 1903.

Thomas Lipton's obsessie voor de America's Cup kende geen grenzen. In de periode 1899 tot 1937 was hij zeven maal de uitdager. Lipton, een *selfmade* man, zag de cup als een manier om zich te mengen met de upperclass. Met nieuwe connecties en contracten heeft hij zijn thee- en handelsimperium aanzienlijk laten groeien tijdens zijn America's Cup-carrière.

Zakenwereld

In de recente geschiedenis zijn er ook talloze voorbeelden van de miljonairs die hun sportieve zeildroom najagen. Amerikaan Larry Elisson, oprichter van miljardenbedrijf Oracle, heeft bijna tien jaar gestreden voordat hij de beker eindelijk in zijn handen mocht nemen. Om maar te zwijgen over de jaren voor 2003, waarin Elisson actief was in het oceaanracen met zijn Sayonarra-jachten en daar de basis legde van zijn America's Cup-team. De Italiaanse Zwitser Ernesto Bertarelli had met zijn team Alinghi één racecyclus en drie trainingsjaren nodig om de cup te bemachtigen, geholpen door oud-leden van Team New Zealand overigens. Maar ja, zo gaat het in de zakenwereld ook: talent en het aantrekken daarvan. Een vaardigheid die meneer Bertarelli goed beheerst. Bertarelli maakte met Team Alinghi zijn debuut in de Cup van 2003, net als Elisson met Oracle BMW Racing en nam de beker mee terug naar Zwitserland. Saillant detail: in 2010 moest Bertarelli de prestigieuze prijs afstaan aan Elisson die met zijn vleugelzeiltrimaran gehakt maakt van Bertarelli's catamaran. Eén van de grootste keerpunten in de geschiedenis van de zeilsport:

kielboten werden vervangen door catamarans met vleugelzeilen en de deur werd opengezet voor hydrofoillende vaartuigen die in 2013 hun intrede maakten. Ook huidige tycoons hebben hun stempel gedrukt (Alan Bond, Ted Turner & Larry Ellison) of drukken hun stempel. Van de vijf uitdagende teams zijn er vier voor een substantieel deel gefinancierd door hedendaagse tycoons.

Investeerders, rendementen en incentives

Fiscale incentives zijn niet vreemd in de wereld van mondiale sportevenementen. Vertaald in

plat Nederlands hebben we het dan over: belastingvoordelen voor investeerders, sponsors en niet te vergeten de teamleden. De America's Cup is niet het enige zeilevenement dat actief ondersteund wordt door fiscale hulp. Sponsors van Franse zeilteams hebben hier ook baat bij. Zonder de fiscale voordelen had de IMOCA-klasse niet kunnen uitgroeien tot het huidige succes. Ook voor Franse maritieme startups wordt een spreekwoordelijke rode loper uitgerold door de Franse overheid. Een voordeel dat door heel Europa voelbaar is, maar niet altijd in het voordeel van niet-Franse spelers. Team New Zealand heeft een kleine groep

(lees verder op p. 67)



America's Cup Timeline

De tyconen in 2024



Ernesto Bertarelli



Wie: Ernesto Bertarelli, zeilende farmaceut
Team: Alinghi Red Bull Racing [SUI]

Bertarelli beheert belangen in verschillende bedrijfssectoren. De oorsprong van het familiebedrijf zijn activiteiten in de farmaceutische industrie. Bertarelli racet zelf actief op de catamarans van het team in Zwitserland. Bij de vorige edities van de America's Cup was Bertarelli onderdeel van het zeilteam. Na drie deelnames en een afwezigheid van meer dan 10 jaar is Alinghi terug in de America's Cup. Stilgezeten heeft het team, als deelnemer in catamaranraces, niet. Maar het 'cup team' is grotendeels opnieuw opgebouwd met nieuwe frisse zeilers.

Sir Jim Ratcliffe is oprichter en eigenaar van Ineos, een wereldwijd opererend chemiebedrijf. Ratcliffe beheert een hele rits sportteams: wielerteam, voetbalclubs en hij heeft een belang in het Mercedes F1-team. Ratcliffe rijgt sportteams als kraaltjes aaneen en creëert synergie tussen zijn sportinvesteringen. Direct zichtbare elementen zijn de verbinding met



Wie: Sir Jim Ratcliffe, sportliefhebber
Team: Ineos Britannia [GBR]

Mercedes F1 en het wielerteam. De America's Cup heeft elementen van beide teams geabsorbeerd en geïntegreerd in deze tweede cupcampagne van Sir Jim Ratcliffe.



Teambaas Jim Ratcliffe met Cup-veteraan Ben Ainslie aan zijn linkerkant



Patrizio Bertelli



Italiaanse zakenman Bertelli is echtgenoot van een Prada-erfgenaam. Bertelli heeft de naam van het Italiaanse modehuis sinds 2000 verbonden aan de America's Cup. Met uitzondering van 2010 en 2017 is Bertelli elke editie aanwezig geweest met zijn team Luna Rossa. In de eerste editie vocht het team zich tot uitdager, zo ver is het in de latere edities niet gekomen. Wat al met al een forse investering in tijd en middelen is met een looptijd van ongeveer 25 jaar. Aan commitment geen gebrek bij dit team. Met Italiaanse passie en stijl wordt er elke editie gestreden.

Wie: Patrizio Bertelli, modeman
Team: Luna Rossa Prada Pirelli [ITA]

Wie: Stéphan Kandler, de wijnboer
Team: Orient Express Racing Team [FRA]

Dit team heeft sterke banden met de Franse familie Kandler. Dit familiebedrijf produceert wijn en stond in een vroege fase van het Franse team garant, op een moment dat een investeerder niet over de brug kwam en het team door moest met de technische ontwikkeling om überhaupt een kans te maken om aan de startlijn te komen.



Wijnproducent Stéphane Kandler oprichter en manager van het Franse Orient Express Racing Team



MatteoDeNora



Wie: Matteo de Nora, stille kracht en fan
Team: Emirates Team New Zealand [NZL]

Naast de uitdagers kan ook titelverdediger Emirates Team New Zealand rekenen op warme support van een weldoener met filantropische trekjes. De Nora is een stille financier en lobbyist van Team New Zealand. Sinds een aantal jaren treedt De Nora af en toe naar buiten als teamleider, maar hij is als trouwe fan en financier

al jaren nauw betrokken bij het team. De fasen tussen twee America's Cup-cycli zijn moeilijk, onzeker en grillig. Wanneer het team een duwtje nodig heeft, is De Nora van de partij.

De Vos is actief als chairman van Amway een bedrijf dat beauty producten verhandeld. Zijn brother in arms, Hap Fauth is net als De Vos succesvol in de zakenwereld en is actief in de technologiesector. De Vos en Fauth werken sinds 2017 samen aan hun zeilprogramma's en hebben een solide basis gebouwd met hun team in de maxi- en TP52 zeilcircuits. De Vos is tevens de eigenaar van het Amerikaanse Quantum Sails. De AC40 trainingsboten hebben eenheidsklasse zeilen van North Sails. Het wordt interessant om te ontdekken of er zeilen van Quantum gebruikt gaan worden op de AC75 raceboot of dat (een deel van de?) zeilen van North Sails komen. Of hebben deze zeilmakers een manier gevonden om samen te werken binnen dit project? Ontwerp of ontwerpers uit de North stal en de productie door Quantum? We gaan het ontdekken.

Wie: Doug de Vos en Hap Fauth – brothers in arms
Team: American Magic [USA]



Hap Fauth



Doug de Vos

Eén ligplaats, vier jachthavens

▶ **AMSTERDAM MARINA**

▶ **ROTTERDAM MARINA**

▶ **REGATTA CENTER MEDEMBLIK**

▶ **MARINA STELLENDAM**

LEKKER VAREN, LEKKER LIGGEN

www.jachthavengroep.com



ACE-Studio Borlenghi

warme weldoeners. De andere teams lijken in grote mate afhankelijk van een tycoon. Mede hierdoor is Team New Zealand uitgedaagd om te komen tot een model waarbij een duurzaam bestaansrecht geborgd is. Dit doen zij onder andere door het vermarkten van kennis en producten. Voorbeelden hiervan zijn de ontwikkeling en verkoop van de AC40-trainingsboten en -simulators. Maar ook hun technologie wordt vermarkt buiten de zeilwereld via Team New Zealand Design Works. Los van financiële revenuen bieden deze activiteiten mogelijkheden om het team (en talent en faciliteiten) bij elkaar te houden tussen de verschillende cycli van de America's Cup.

Kansen voor Nederland

Wat er in Nederland lijkt te ontbreken is een duurzaam en financierbaar businessmodel. We hebben het hier immers over investeringen en investeerders die hiervoor gezocht worden. Dus niet over een sponsor 'doe me je geld voor een bootrace'. Tycoons of niet, met een trouwe achterban en warme relaties met kennis-instituten en industriepartners is er ook een

Mensen maken het ecosysteem en laten talent bloeien en groeien. De faciliteiten en technologie zijn hieraan ondersteunend, financiering maakt dit alles mogelijk.

ecosysteem te bouwen waarin een succesvolle uitdager tot stand kan komen. Ligt hier de kans voor Nederland? Simeon Tienpont heeft zich hard gemaakt om dit model tot een succes te maken. Aan steun in de vorm van technologie en faciliteiten leek geen gebrek, maar investeerders die met voldoende financiële middelen wilden aanhaken werden niet gevonden. Met het DutchSail-platform wordt talent actief ondersteund. Ligt er met DutchSail en een Team New Zealand-achtig verkoopmodel een basis voor een toekomstige Nederlandse deelname? 🌊

Jurian Rademaker

Jurian Rademaker (1981) is ondernemer bij Qconcepts (www.qcde.eu). Hij specialiseert zich in de ontwikkeling van hoogwaardige composietonderdelen voor superjachtwerfen en hydrofoil-vaartuigen vanuit het bedrijf Aeronamics.

Hoewel de beschikbare tijd beperkt is, zeilt hij catamarans en hydrofoillende zwaardboten, wanneer hij de kans krijgt om het water op te gaan.



Jurian_Rademaker

Qconcepts

Je eigen harde buis kap voor 600 euro



De winter is voorbij, maar ook in de zomer kun je klussen aan je boot! Alle klussen waarvoor je boot niet op het droge hoeft te staan, kun je aanpakken.

Denk aan je buiskap, wanneer die aan vervanging toe is. Prima te doen wanneer het buiten mooi zonnig weer is. Vergeet dan de zeilmaker. Doe het zelf, maar dan anders.

Tekst: Riemer Witteveen en Erick Hemmen
Beeld: Erick Hemmen

In september 2022 krijg ik een appje van zeilvriend Erick: "Weet jij of je van een canvas buiskap gewoon een polyester kap kan maken door deze in te smeren met polyester en vervolgens matten erop en raampjes eruit zagen? De ramen van mijn huidige kap worden lelijk en de naden laten los. Het lijkt me een leuk idee om de buiskap zo een nieuw leven te geven." Ik twijfel eerst. Het lijkt me niet de meest logische manier om een harde buiskap te maken. Ik stuur wat filmpjes van mensen die iets soortgelijks proberen en foto's van échte polyester kappen. Het onderwerp komt niet meer ter sprake, totdat Erick me een half jaar later vertelt dat hij aan de slag is gegaan. Als ik hem in mei opzoek op de haven, is de kap al bijna klaar. Na een heel seizoen ermee zeilen is het tijd om Erick te vragen naar zijn bevindingen en hoe hij het maken van de harde kap heeft aangepakt.

Puzzelen

Erick vertelt. De ramen waren helemaal wit uitgeslagen. Ik ben nog langs De Vries gegaan om te vragen wat ik daaraan kon doen, maar daar wilden ze ook weten hoe de rest van de kap eraan toe was. Ik wist dat de naden gaar waren en het eigenlijk geen zin had om in deze kap nieuwe ramen te zetten en de naden door te stikken. Zonde van de 300 euro. Ik heb ook weleens zelf een oude buiskap vernieuwd door de stof over te tekenen, maar dan krijg je de kap er nooit strak op. Ik wilde weten wat dan wel tot de mogelijkheden behoorde? Ik ben gaan puzzelen. Een bevriende zeiler had een mooie polyester kap gemaakt in de winter. Maar het ontwerpen, het tekenen, mallen maken van karton, mallen maken van hardboard en dan ook al het lamineerwerk, dat zag ik niet zitten. Ik wilde ook niet binnen hoeven staan met de boot voor deze klus. De oude kap insmeren met polyes-

ter was een optie, maar ook dan had ik nieuwe ramen nodig. Uiteindelijk kwam ik terecht bij polycarbonaat, ook wel bekend onder de merknaam Lexan. Dat materiaal is ongelooflijk sterk en er worden ook bootramen van gemaakt.

Aan de slag

Ik besloot de gok te wagen en bestelde twee grote platen Lexaan. Één doorzichtige voor het raam en één witte voor het dak. Ik overwoog eerst nog een donkerblauwe, zodat het bij de boot zou passen, maar bedacht me dat het in de zomer onder die kap dan wel erg heet wordt. Onder een wit dak blijft het koeler. Voor de twee platen en wat beugeltjes om de platen aan de buizen te bevestigen betaalde ik ongeveer 600 euro. Ik heb niet gekozen voor de krasvaste plaat van 150 euro duurder, want ik wist nog niet eens of het project wel zou slagen.

TIPS

- Bedenk goed met wat voor beugels of klemmen je het materiaal wilt vastzetten op de buizen en op de boot zelf, en waar je dit het beste kunt doen
- Gebruik een krachtig verwarmingselement om het materiaal zacht genoeg te krijgen, zodat je het goed kunt buigen. Doe het bij voorkeur als er niet al te veel wind staat en het niet zo koud is buiten
- Zorg voor voldoende afzuiging als je een decoupeerzaag gebruikt, of bouw een tent om je heen zodat het 'zaagsel' niet in het water belandt. Gebruik de decoupeerzaag in een langzame stand met een metaalzaagje, zo verbrandt of smelt het materiaal niet en krijg je een mooie, strakke zaagsnede
- Pas op met de grote platen op de steiger. Ze vangen veel wind en je vliegt zo het water in. Verplaats de platen met z'n tweeën



Beugels en pees



Ook kat Claus is tevreden met het resultaat



MATERIALEN & GEREEDSCHAP

- Multitool en/of decoupeerzaag, heteluchtpistool, stofzuiger en schroevendraaier
- VDL-buisklemmen voor 25mm buis (meeste buiskappen hebben 25mm buizen), eventueel met bijbehorende vulblokjes
- 3mm polycarbonaat/Lexan platen. De maat is afhankelijk van de boot. Ik heb platen gebruikt van ongeveer 3 bij 1 meter
- RVS-schroeven
- Sikaflex
- Afwerkpees
- Totale kosten: ongeveer 600 euro. Dit is exclusief het bestaande buiskapframe.

De doorzichtige plaat heb ik gewoon langs de voorste buis van de oude buiskap gelegd en met lijmklemmen vastgezet. Zo had ik een beetje een idee waar ik moest zagen en hoe hoog ik de kap wilde hebben. Ik wilde wel dat het raam goed zou aansluiten op de boot. De hoeken en rondingen zijn het lastigst. Ik dacht er eerst aan om gaten te boren voor de lijnen die van de mast naar de valstoppers lopen. Uiteindelijk werd me dat te ingewikkeld en heb ik een kleine uitsparing gezaagd, net als bij een canvas buiskap. Bij veel buiswater komt daar af en toe wat water doorheen.

Na het op maat zagen van het raam heb ik deze met dubbelzijdige tape vastgezet en de klemmen aan de zij- en voorkant erop gezet, zodat deze plaat vast zat. De Hanse 371 heeft een lijst van teak langs de opbouw lopen en daar kon ik het raam ook goed op vastzetten. Vervolgens kon het witte dak erop. Dat heb ik op maat gezaagd met een multitool, wat minder goed ging dan met een decoupeerzaag, maar het gaf aanzienlijk minder rommel. Het naar beneden buigen van het dak was het moeilijkst. Het was nog aardig koud in het voorjaar en het waaide behoorlijk. Met twee kachels en een verfblander probeerde ik de plaat

warm te krijgen, maar de plaat bleef koud en ik stond eraan te sjoeren met zweet onder mijn oksels. Uiteindelijk gaf de plaat een klein beetje mee en heb ik hem gewoon vastgeschroefd. Toen de basis stond, heb ik de twee platen aan elkaar gekit met Sikaflex. Met de multitool heb ik er nog wat vorm in aangebracht en bij de lieren heb ik ruimte vrijgemaakt zodat de lierhendels vrij rond kunnen draaien. In het begin zag ik voorbijgangers denken 'dit lijkt nergens op', maar uiteindelijk waren mijn steigergenoten even enthousiast als ik.

Voordelen

Ik heb veel meer en veel beter zicht naar voren. Er zijn geen spijlen meer en geen gekke vervormingen die je vaak hebt bij de gebogen raampjes aan de zijkant van een canvas buiskap. Iemand die meezeilde vroeg waarom ik geen ramen had in de buiskap, hij zag de transparante plaat gewoon niet. Ik heb het raam één keer met wat was behandeld, nu lopen regen en buiswater er zo vanaf, dus het zicht blijft ook goed.

Sterk?

Het materiaal is slechts 3mm dik, maar enorm sterk. Ik denk zeker dat dit sterker is dan een reguliere buiskap van canvas. Daar waar de buizen onder het Lexaan zitten, sta ik regelmatig om het grootzeil op te doeken. Voorheen moest ik dan de buiskap neerklappen, maar dat hoeft gelukkig niet meer. Als er een buis in het midden van de kap zou zitten, dan kon je er echt bovenop staan. 🌊

Ook bij 38 knopen wind staat de buiskap z'n mannetje



Check & Win!

Met het seizoen voor de deur is het belangrijk je reddingsvest na te lopen. Misschien zijn er onderdelen die vervangen moeten worden of ben je aan een heel nieuw vest toe. Spinlock geeft je tips voor het checken van je reddingsvest, ideaal aan het begin van het seizoen. Beter nog, ze geven een Spinlock Deckvest 6D 170N weg! Verderop lees je hoe je kans maakt.



Richard & Rachel / Ocean Images

Zelf nalopen of laten keuren?

Het lijkt misschien spannend, maar zelf je reddingsvest nalopen is helemaal niet zo moeilijk. Je moet het vest helemaal open ritsen, zodat je de long (het deel dat opblaast) en het afvuurmechanisme goed kunt bekijken. Door dit zelf te doen, weet je ook hoe je een reddingsvest weer in moet pakken. Spinlock heeft handige filmpjes op YouTube staan, waarop je kunt zien hoe dit moet.

Durf je het toch zelf niet aan, dan is het altijd goed om het vest bij een dealer in te leveren voor een keuring. Die kijkt alles grondig na en reikt een certificaat uit. Zo weet je zeker dat je komend seizoen met een gerust hart kunt varen!

Een reddingsvest van Spinlock gaat vele jaren mee, maar het smeltpatroon heeft echter een houdbaarheidsdatum. Ga niet op pad met een verlopen smeltpatroon en vervang dit op tijd. Het CO₂-patroon heeft geen houdbaarheidsdatum, maar kun je wel controleren op corrosie en roest. Ook kun je dit op een keukenweegschaal leggen. Is hij net zo zwaar als dat op de buitenkant staat aangegeven, dan is het patroon nog in orde. Ga niet op pad zonder zeker te zijn dat alles up to date is.

Een vest dat lekker zit, draag je sneller

Comfort

Veiligheid moet altijd de eerste prioriteit aan boord zijn en daar hoort een reddingsvest bij. Spinlock zorgt ervoor dat het reddingsvest ook nog eens lekker zit. De pasvorm van de reddingsvesten van Spinlock zorgt ervoor dat het vest niet in je nek hangt en dat je het probleemloos een hele dag lang kan dragen. Een vest dat lekker zit en je voldoende bewegingsvrijheid geeft, draag je sneller.

Het is wel belangrijk dat je je vest goed draagt. Trek bijvoorbeeld de gesp rondom je middel goed aan. Daarmee zit het vest nog beter en glijdt het niet als je toch in het water valt. Daarnaast drijf je ook nog eens hoger op het water! Naast de gesp rondom het midden, heb je ook de kruisband. Bij Spinlock is gekozen voor één brede band. Makkelijk strak te trekken, waardoor je de kruisband ook echt gebruikt. Bovendien raak je minder snel overal in verstrikt. Spinlock heeft hiernaast ook nog een Harness Release System. Dit houdt in dat de loop waaraan de lifeline zit, met een simpele ruk aan een hendel openspringt. Dat kan erg handig zijn mocht je naast de boot te water liggen, terwijl de boot nog vaart.

Extra spatwaterkap en lampje

Afhankelijk van het vaargebied en gebruik, kun je ervoor kiezen om een spatwaterkap en/of lampje bij het vest aan te schaffen. Bij het Deckvest 6D van Spinlock zitten al die dingen zelfs al geïntegreerd! De spatwaterkap kan ook een belangrijke rol spelen als het om overleven gaat. Je hoofd koelt als eerste af, een spatwaterkap vertraagt dit proces. Ook zorgt de spatwaterkap ervoor dat er geen golven in je gezicht komen, waardoor je nog minder kans hebt om te verdrinken in het reddingsvest. Lampjes in reddingsvesten zijn er in verschillende vormen. Standaard is een lampje op schouderhoogte, deze wordt automatisch geactiveerd bij aanraking met water. Daarnaast zijn er andere oplossingen. Zo heb je een lampje op een stokje, dat beter zichtbaar is, of de unieke Lume-On van Spinlock. Deze verlicht de longen van het vest voor extra zichtbaarheid!



WINACTIE!

Wil jij een te gekke, witte Spinlock

Deckvest 6D 170N winnen? Als lezer

van dit magazine maak je eenvoudig kans op dit veilige en comfortabele vest door het onderstaande formulier in te vullen (uiterlijk 12 mei) en ons te laten weten waarom jij dit Spinlock reddingsvest wil winnen. Op woensdag 15 mei maken we de winnaar bekend via de kleine nieuwsbrief en onze Social Media-kanalen.

Klik hier om naar het formulier te gaan



Colofon

De coverfoto is gemaakt door Willem van Valkenburg.

Uitgave

Zeilwereld Voorjaarmagazine 2024, nummer 1, april 2024

Deze special is gemaakt door

Anke Haadsma
Sicko Heldoorn
Anja Hiemstra
Jurian Rademaker
Hylke Steensma
Femke van Straten
Herco Tibboel
Riemer Witteveen

Eindredactie

Klaas Smit

Vormgeving

Debby van Hees

Sales & Marketing

Paul Pekelharing
Herco Tibboel

Met dank aan

Jachthavengroep, KM Yachtbuilders, North
Sails, Smartmarine, Sunny Sailing, Sunsail,
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)

© 2024 [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.