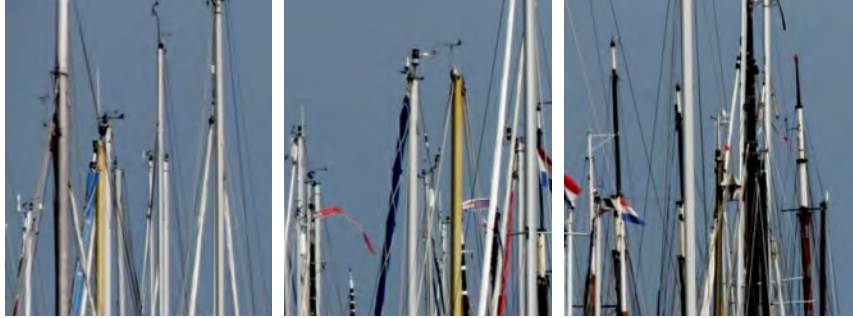




Noordzeeoversteek in Vuurschepenrace - Andaman: buitenaardse plek - Wifi-antenne, internet toverstaf - Sfeer met ledstrips - Topcoach Koops: architect van succes - Nachtzicht - Video's





- 6** **Bureaublad** - Downloadfoto voor je scherm.
- 8** **Reflectie** - Bespiegeling van de Zilt-bemanning.
- 10** **Hakken naar de Overkant**
Ellinor in ruige Vuurschepenrace.
- 24** **Buitenaardse plekken** - Andaman Eilanden.
- 36** **Agenda** - Een greep uit de zeilevenementen.
- 40** **Vleugelmasten in Venetië** - AC45's in een bijzonder decor.
- 42** **Internet toverstaf** -
Gebruiksimpresie van een wifi-antenne.
- 50** **Zonovergoten** - Wind en zon op de NSR.





- 54** **Architect van succes** -
Interview coach Jacco Koops.
- 60** **Eigenhandig** - Nieuwe rubriek over zelfwerkzaamheid. Ditmaal: sfeer met leds.
- 64** **Volvo Ocean** - Op weg naar Europa.
- 66** **In de wind** - De zeilwereld belicht.
- 76** **Nachtzicht** -
Uit het logboek van een zeilinstructeur.
- 80** **Pleit beslecht** - Op de Delta Lloyd Regatta.
- 82** **Zilte Spullen** - Nieuws van de handel.
- 88** **Zilte Wereld** - Over verwegzeilen.
- 94** **Bemanning** - Zij maken Zilt.

In veel artikelen kom je knoppen tegen zoals hieronder. Klik erop en Zilt wordt nog leuker...



video



meer foto's



interview



meer info



mail



download



HET JACHTSEIZOEN IS GEOPEND

DISCOVERY 4

COMPENSATIE
3 JAAR OF 75.000 KM
climatecare



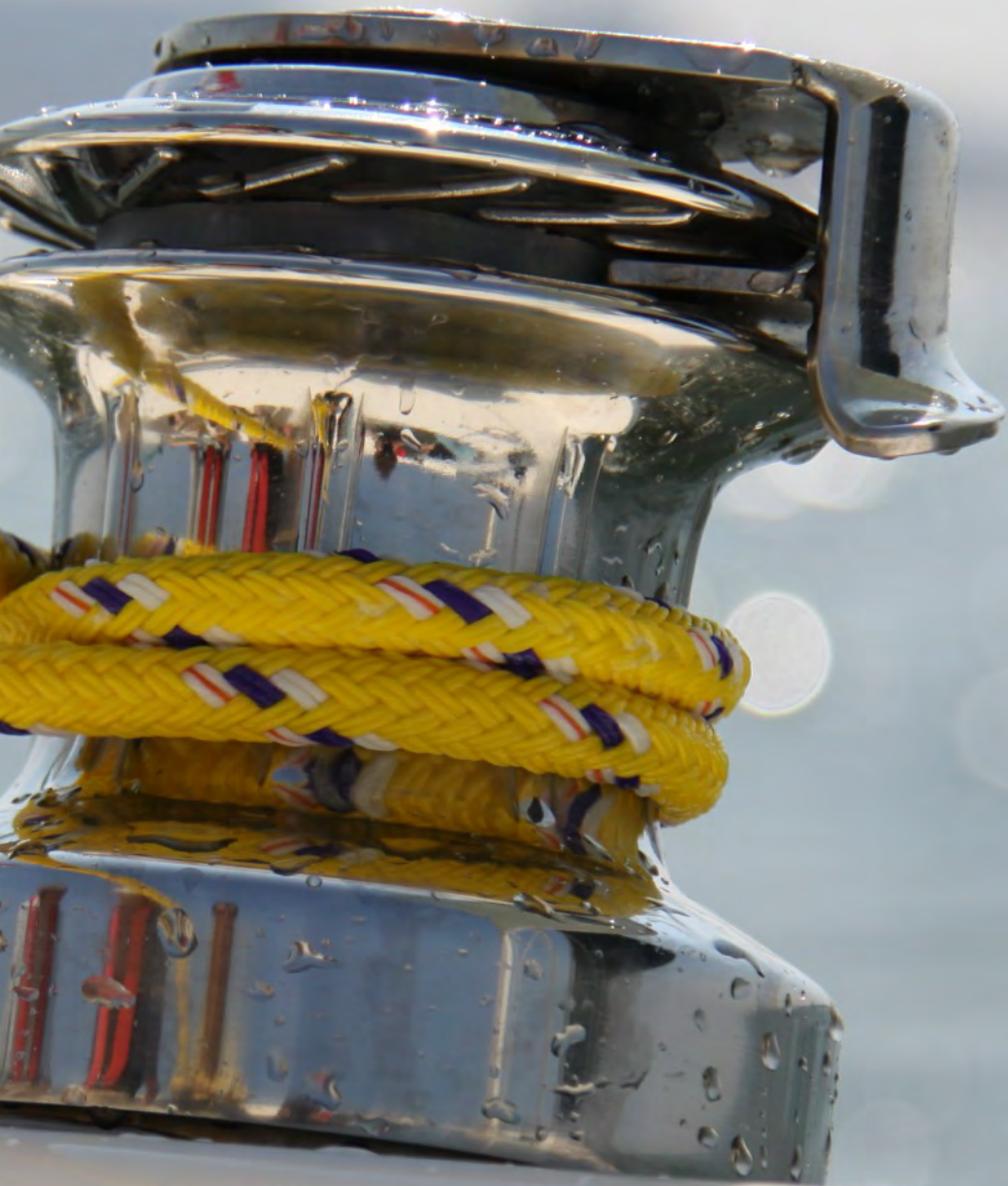


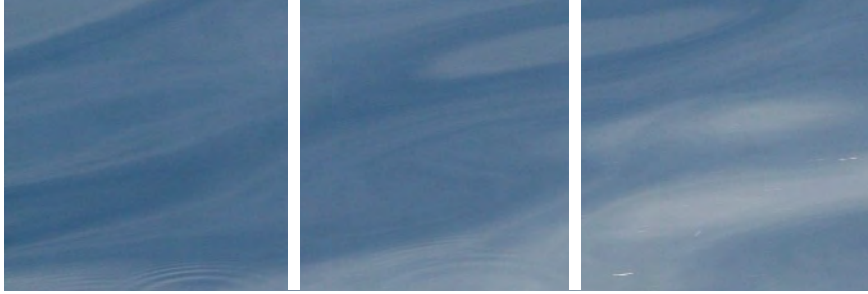
foto:© Laurens van Zijp



BUREAUBLAD

Zon, aangename temperaturen, een lopend windje en een spinnakerkoers. Deze foto verbeeldt het ultieme zomer-gevoel. Met slechts een muisklik installeer je hem als bureaublad op je computer.





ZWAAIEN


Bruggen zijn goed beschouwd hinderlijke obstakels voor de vaart. Ze dienen slechts het wegverkeer. Je wilt als schipper dat ze het goed doen.

Wat opvalt is dat de laatste jaren diverse bruggen een eigen leven lijken te leiden. Ze doen aan spookopeningen (Ketelbrug), vallen spontaan uit de lucht (Boskoop) of hebben moeite om het verkeer te regelen (Haringvlietbrug).

Dat laatste speelde afgelopen maand. Door de haperende signalering zag Rijkswaterstaat zich gedwongen over te gaan op handbediening en de opening terug te brengen tot twee keer per dag. Omdat RWS tegenwoordig zeer klantgericht werkt, werd deze hinder braaf 'gecommuniceerd'. Prompt reageerden het Watersportverbond en de Hiswa met een brief op hoge poten waarin zij 'hun grote bezorgdheid over het functioneren van de Haringvlietbrug' kenbaar maakten. En ocriepen tot een 'betrouwbaar brugregime'. Ook dat werd aan de grote klok gehangen, want beide organisaties moeten immers aan hun achterban laten zien hoe goed ze belangen behartigen.

De geplaagde Rijkswaterstaters voerden noodreparaties uit en meldden op 25 mei dat de Haringvlietbrug in het pinksterweekend weer vier keer per dag kon worden bediend. Vanaf juni gaat de brug weer volgens het normale schema open.





Vroeger, toen ook de treinen nog op tijd reden, was dat allemaal niet. Toen had je pas een betrouwbaar brugregime. Althans, in je beleving. Op elke brug zat een brugwachter en was er een kantonnier met vetspuit die de boel gaande hield. Een brug ging open en dicht. Simpel. De menselijke maat telde.

Tegenwoordig zijn brugwachters zeldzaam; je ziet ze nauwelijks meer, want de meeste bruggen worden op afstand bediend. Dat kan dankzij de voortschrijdende techniek - Nederland, cameraland. Mooi, maar zo'n leeg hokje naast een zich langzaam verheffende klep heeft wel iets sinisters. En we zijn door die afstandsbediening iets belangrijks kwijtgeraakt: menselijk contact. Onze oer-behoefte om even te zwaaien kan niet meer worden bevredigd. Voor de zekerheid steken we maar een hand op naar het hokje...

Nog even en ook dat hoeft niet meer. Want het alternatief voor bruggen rukt op: aquaducten. Iedereen blij: vrije doorgang voor scheepvaart- en wegverkeer. Blijven we wel met die vraag zitten: naar wie kunnen we nog zwaaien?

de Zilt bemanning



HAKKEN naar de **OVERKANT**

Ellinor in een ruige Vuurschepen Race

Wat Pinksteren is voor de North Sea Regatta is Hemelvaartsdag voor de Vuurschepen Race. Dit jaar kwamen er vijftig jachten aan de start van Nederlands meest populaire langeafstandsrace. Dinsdagavond stapte Ruud Kattenberg aan boord van de Swan 55 Ellinor voor de dit keer wel heel erg onstuimige 110 mijl naar Harwich. Het relaas van een niet-wedstrijdzeiler...



VIDEO





Dat de bemanning elkaar niet kent, verhindert niet dat er volop wordt gemaild. En al dagenlang heeft alles met het onderwerp ‘Vuurschepenrace’, maar één thema: de weersverwachtingen voor de 110 mijl tussen Scheveningen en Harwich. Het is duidelijk dat de race geen tocht wordt om naar uit te kijken. Meteorologen en computermodellen buigen zich alleen nog slechts over de vraag of het 25 of 35 knopen wordt. Of misschien nog wel meer... En over minutieuze variaties in de windrichting, maar stevast met noordwest als uitgangspunt. Hakken naar de overkant...

WISSELEN

foto:© Zilt Magazine



Dinsdagmiddag stap ik aan boord van de *Ellinor*, de prachtige klassieke Swan 55 van Cees van Nes en Petra Kraayeveld. Een voor een arriveren de andere drie opstappers, we zien elkaar voor het eerst. Aan ervaring ontbreekt

het niet. David en Marc compenseren ruimschoots mijn gebrek aan wedstrijdervaring en catzeiler Marleen neemt ook haar vele zeemijlen als stuurman op de koopvaardij mee. In de mails werd al stevig gediscussieerd over de optimale zeilvoering. Het rolsysteem dwingt tot keuzes voor de start. Onderweg wisselen is, zeker in de nacht op



een onbekende boot, geen goede optie. Twee uur voor de start hakt Cees de knoop definitief door. We vervangen de grote genua door de kleinere kluiver. In de zonnige jachthaven en de luwte van de nieuwbouw blijven we twijfelen. Is het toch niet te weinig zeil?

BAKBOORD

De briefing brengt weinig nieuws, anders dan de mededeling dat *HMS Snellius* afhaakt als startschip. De marine vindt de haveningang toch wat te risicovol in NW 7. Misschien toch niet zo gek die kluiver...



foto:© Zilt Magazine

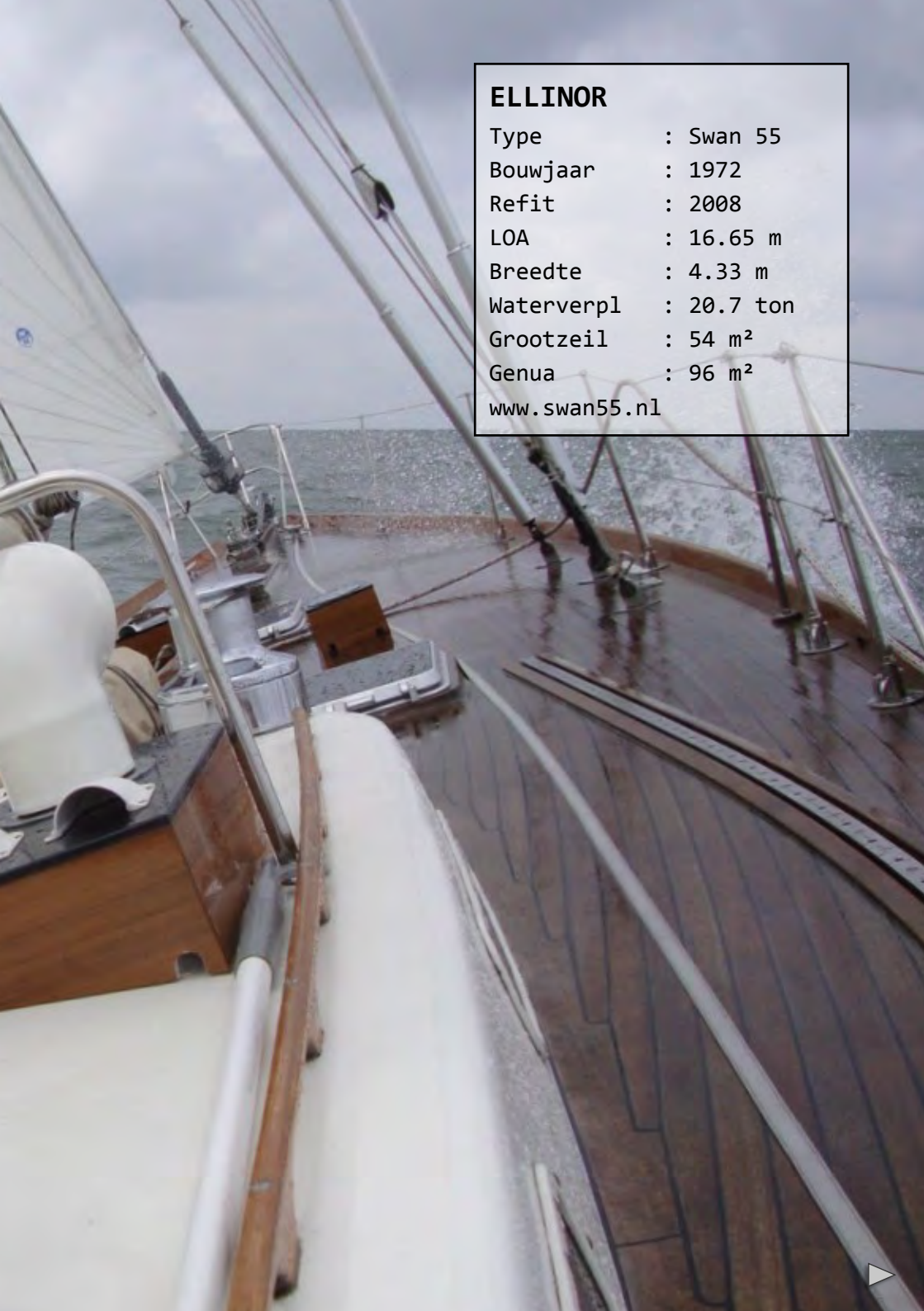
Inderdaad is de wind hard en de zee hol. Maar zolang de schoten niet snaarstrak staan, valt het buiten eigenlijk wel mee. Veel van onze kleinere concurrenten zetten direct een eerste rif, maar onze boot is onder volledig grootzeil nog perfect onder controle. Cees verdeelt de taken en neemt de startprocedure door. “Over bakboord en dicht langs het startschip...” “Jongens, dat gaat niet goed met die onderlijkstrekker!” Tegelijkertijd kijken zes paar ogen naar het uiteinde van de giek. De 12 mm rvs-pin die de schoothoek in zijn kar fixeert heeft zich los weten te werken en is nu compleet verbogen. Vrijwel gelijktijdig klinkt het tien minuten signaal. Dan pas blijkt hoe hard het waait en hoe ongemakkelijk de zee is.





ELLINOR

Type	: Swan 55
Bouwjaar	: 1972
Refit	: 2008
LOA	: 16.65 m
Breedte	: 4.33 m
Waterverpl	: 20.7 ton
Grootzeil	: 54 m ²
Genua	: 96 m ²
www.swan55.nl	



Na minutenlang gevaarlijk balanceren op de rand van de kuip stellen we vast dat reparatie niets gaat worden.

“Dan maar een eerste rif...”

Precies op het schot bereiken we toch nog de startlijn. Niet zoals gepland bij het startschip, maar bij de boei, en over stuurboord. Omdat alle boten hun positie naar de website van de North Sea Regatta sturen, is de start live op het internet te volgen.

Vertwijfeld proberen onze supporters aan de wal deze bijzondere tactiek te begrijpen. ‘Wat is ook weer precies het voordeel om 25 boten over bakboord voor te laten gaan?’ Ze komen er niet uit...

COMFORTKLASSE



foto:© Zilt Magazine

Dicht opeen gepakt zit iedereen in de kuip, rustig inslingeren en je weg vinden op een vreemde boot is er niet bij. Het gehannes met de onderlijkstrekker en de ongelukkige start hebben de toch al

dunne boordroutine geen goed gedaan. En nu de schoten zo strak staan als ze kunnen, helpen de condities daar ook niet bij. Bovendien komt de thermometer al snel niet meer boven de tien graden. In stilte vervloek ik mijn optimisme



dat ik het fleece onderpak ook wel op zee zou kunnen aantrekken. Ik had beter moeten weten... Het uittrekken van drie lagen om er vervolgens weer vier aan te moeten trekken was een volstrekt belachelijk idee.

Het mag dan weinig comfortabel zijn, klagen is decadent als je de situatie op anderen boten ziet.

Afgezien van een enkele kromme golf ploegt onze 25 ton zware klassieker opvallend soepel door de golven. Overall om ons heen zitten mannen en vrouwen in de reling,

als willige slachtoffers voor elke volgende plens zeewater.

En 100 mijl later zitten ze er nog steeds...



foto:© Zilt Magazine

ZIEK

Als om negen uur het afgesproken wachtschema ingaat, wil eigenlijk niemand naar beneden, uit vrees voor zeeziekte. Omdat die aandoening altijd aan mij voorbijging, neem ik zonder aarzelen wel afscheid van vocht en kou. 'Dan ga ik wel een paar uurtjes liggen'.

Beneden is het een flinke chaos. De inhoud van alle zeiltassen is door elkaar geschud als een spel speelkaarten voorafgaand aan een pokertoernooi en daar tussen-





foto: © Cees van Nes

door liggen de kussens die ooit bedoeld waren als banken en bedden. En als je daarbij niet direct de plek van de handgrepen vindt, is het interieur van een 55-voeter behoorlijk groter dan je zou willen. Wijs geworden door eerdere onzachte landingen kies ik voor de enige slaappleats waar je niet uit kan vallen: de harde vloer.

Tweeëneuhalf uur later word ik gewekt. Een flink deel van de bemanning is ten prooi gevallen aan zeeziekte. De condities zijn zo mogelijk nog





heftiger dan een paar uur geleden en van de beloofde windafname is nog helemaal niets te merken. De windmeter meet 32 knopen over dek, met flinke uitschieters in de vlagen. Nog wat duf zoek ik beschutting onder de buiskap. Het ongemakkelijk gevoel kan ik niet goed thuisbrengen. Even later krijg ik het antwoord. Wat vele tienduizenden zeemijlen niet voor elkaar kreeg, lukt deze wedstrijd op de Noordzee toch: Overgeven brengt verrassend snel opluchting.



VLAAG

Zelfs tegen de donkere hemel tekent de wolkenband zich duidelijk af. “Volgens mij komt daar weer een trogje aan,” test Cees opgewekt zijn meteorologische kennis. Binnen een minuut bewijst de volgende vlaag direct zijn gelijk. Veel sneller en heftiger dan verwacht, maar Ellinor laat het gelaten over zich heen komen. Het water staat tot aan de kuiprand; de boot ploegt onverstoorbaar verder. Lang leve die kluiver en het eerste rif... Benedendeks blijft het stil. In verschillende stadia van zeeziekte is iedereen te blij met zijn geïmproviseerde slaapplek om zich door het rumoer te laten storen. Als de kuip een voltreffer van vele honderden liters ijskoud water krijgt, moet uiteindelijk ook Cees zich gewonnen geven. Doodziek verdwijnt ook hij druipend onderdek.

Niet alleen de bemanning lijdt onder al dat geweld, ook de navigatie is het slachtoffer. De pas geïnstalleerde software is voor iedereen onbekend en er is weinig dat uitnodigt om je daar eens een uurtje in te verdiepen. Het gevolg is dat we de beide tonnen halverwege de oversteek wel heel erg ruim ronden. Dat is niet onoverkomelijk, want die extra hoogte kunnen we op weg naar de Shipwash boei maar al te goed kunnen gebruiken. Helaas winnen vermoeidheid en de opluchting om de schoten een fractie te kunnen vieren het van het inzicht dat het tij nog moet kenteren.







LAND IN ZICHT

Dus komen we veel te laag uit en moeten we overstag om niet in het windpark voor de Engelse kust te verzeilen. Met het licht worden is de wind snel afgenomen en leveren we te veel snelheid in. De kluiver vervangen we door de grote genua en met wat improviseren kan ook het hele grootzeil weer gezet worden. Ieder op hun beurt melden zes telefoons dat er land in zicht is: 'Welkom bij Vodafone Engeland...'. Hoe liggen we in het veld? Zonder al te veel verwachting checken we de positiepagina op het internet. Veertiende in ORC 2? Niet goed dus...

De stroom die de eerste boten nog mee hadden, staat nu hard tegen en doet de laatste hoop op een top tien plek definitief vervliegen. Niemand maakt zich er echt druk om, er wordt weer gegeten, gedronken en gelachen.

Rond een uur of vier meren we af bij de Royal Harwich Yacht Club. Minder dan anderhalve dag voor we als deelnemer aan de North Sea Race weer terug zullen gaan. Maar nu eerst een biertje en wat slaap inhalen... ☺



DE MEEST GESORTEERDE WATERSPORTSPECIAALZAAK VAN NEDERLAND!

LADIES ONLY!



Extra openingsdagen: maandag, 2e pinksterdag, 28 mei en zondag 3 juni van 10.00 - 17.00 uur.

SLECHTS
329⁰⁰



**MUSTO BR1 CHANNEL
COMPLEET PAK DAMES MODEL**

- ademend channel zeilpak
- speciale broek met dames pasvorm

NATUURLIJK OOK IN HEREN UITVOERING LEVERBAAR

VAN 339⁰⁰
VOOR 299⁰⁰



**HELLY HANSEN
ADEMEND COASTAL PAK**

- broek extra versterkt op zitvlak en knieën
- reflectie op schouders
- hoge kraag

NATUURLIJK OOK IN HEREN UITVOERING LEVERBAAR

SLECHTS
349⁰⁰

NU MET GRATIS THERMO ONDERLAAG t.w.v. 79⁰⁰



MAGIC MARINE COAST PAK

- ademend materiaal
- voorzien van waterdichte ritsen

NATUURLIJK OOK IN HEREN UITVOERING LEVERBAAR

SLECHTS
349⁰⁰

NU MET GRATIS LE CHAMEAU RACE LAARS
t.w.v. 79,00



IMHOFF COASTAL DLX PAK

- speciale dames broek, drop seat pant
- ademend materiaal

NATUURLIJK OOK IN HEREN UITVOERING LEVERBAAR

SLECHTS
465⁰⁰

NU MET GRATIS INDLAYER t.w.v. 100⁰⁰



GILL COAST OS2 PAK BLAUW

- ademend pak
- heerlijk soepel materiaal
- speciale dames broek

NATUURLIJK OOK IN HEREN UITVOERING LEVERBAAR

SLECHTS
899⁰⁰

NU MET GRATIS THERMO ONDERLAAG t.w.v. 94⁰⁰



**MUSTO MPX OFFSHORE
LAMINAAT PAK ROOD**

- drie laags laminaat pak
- zeer hoog ademend vermogen
- mooie pasvorm van de dames broek

NATUURLIJK OOK IN HEREN UITVOERING LEVERBAAR

SLECHTS
239⁰⁰



SECUMAR BOLERO 275N REDDINGSVEST

- 275N reddingsvest voor open water
- compact model voor maximaal comfort

SLECHTS
165⁰⁰



SPINLOCK DECKVEST LITE

- nieuw revolutionair ontwerp
- 150N reddingsvest
- unieke pasvorm

SLECHTS
99⁰⁰



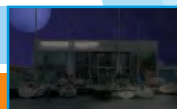
PLASTIMO PILOT 275N REDDINGSVEST

- verkrijgbaar in rood of zwart
- ook verkrijgbaar in Hammar systeem voor €109,00
- industrieel harnas

GRATIS AANLEGGEN EN OP AANVRAAG GRATIS OVERNACHTEN.

WATER EN 220V AANWEZIG.

KIJK VOOR AL ONZE AANBIEDINGEN OP WWW.DEKKERWATERSPORT.NL



ZAANDAM, PIETER GHIJSENLAAN 4. TEL: 075-6163362

Fax: 075- 6702453. Prijzen incl. B.T.W. verzending geen probleem! TPG verzendservice. Prijswijziging voorbehouden. Zolang de voorraad strekt.

Openingstijden: Maan-, dins-, woens- en vrijdag 9.00-18.00 uur. Donderdag 9.00-21.00 uur. Za, 9-00-17.00 uur.

DEKKER WATERSPORT OOK BEREIKBAAR VIA WATER. Prijzen geldig t/m 30 juni 2012.

BUITENAARDSE PLAATSEN

Elena verkent Andaman eilanden

Leonie en Adam Kok zeilen met hun kinderen Mees (5) en Pieter (3) rond de wereld.

Ze vertrokken in 2009 met 'Elena', een aluminium Veliger 477, voor drie jaar.

Na Thailand verkennen ze eilanden in de Indische Oceaan.



VIDEO







foto:© bermanning Elena



We vertrekken richting de Surin eilanden, bij de Thaise-Burmese grens, en de Andaman eilanden. Het is mooi zeilen, eindelijk weer eens elke dag fatsoenlijke wind. We blijven gedurende de nacht dicht onder de Thaise hogewal, om in de morgen af te vallen richting de Surin Eilanden. Halfwinds spuiten we met 9,5 knopen de goede kant op.

De Surin Eilanden zijn schitterend. Op de kaart vinden we een ondiepte vrij ver van de kust, waar we gaan snorkelen. We zien mooie grote Silver- en Blacktip haaien, grote zeeschildpadden en heel veel vis. Wel valt op dat het koraal allemaal dood is.

ZEENOMADEN

De volgende dag varen we met de dinghy naar een zeenomadendorpje. Vroeger trokken de bewoners rond met simpele, maar behoorlijk zeewaardige bootjes. Nu wonen ze in eenvoudige hutjes vlak aan het strand. Ze leven nog altijd van de zee, maar verbouwen ook groenten en fruit. We kopen wat houtsnijwerk, een mooi uit drijfhout gesneden zeilbootje.

's Avonds is het oudejaarsavond. Het lukt ons om tot middernacht wakker te blijven. We hebben nog twee sterretjes en een fles hele slechte champagne uit Maleisië. Toch is het voor ons onvergetelijk. De laatste oudejaarsnacht op *Elena*, in the middle of nowhere.

NAAR DE ANDAMANS

Een paar dagen later varen we naar de Andaman eilanden (12° 30' 0" N, 92° 45' 0" E). Een mooie 430 mijl, met lekker ruime wind, niet te hard en niet te zacht. De Andamans horen bij India en dat is aan de bureaucratie goed te merken. Gelukkig hebben we een agent ingeschakeld, die de boel in goede banen leidt. Een vergunning voor 30 dagen kost ons behalve een fles gin ook onze laatste fles whisky...





We moeten een reisplan inleveren bij de havenmeester, die ons vervolgens alleen toestemming geeft om de helft van onze opgegeven bestemmingen aan te doen. Wel moeten we elke morgen en avond via de SSB radio onze positie melden. We mogen daarnaast bij een aantal eilanden wel ankeren, maar niet aan land gaan. Onze agent vertrouwt ons toe er niet te moeilijk over te doen. Na twee dagen gedoe, kunnen we eindelijk door de eilandengroep gaan varen.





Nog geen 3 mijl uit de haven, we zeilen hoog aan de wind, vangen we onze eerste 13 kilo dikke Yellow fin tonijn. Het wordt alleen maar beter. Tonijnen, wahoo's, barracuda's, Spaanse makreel en een grote marlijn krijgen we aan de haak. De marlijn laten we weer vrij, te mooi om op te eten. We liggen in baaitjes van onbewoonde eilandjes, waar het water zo helder is, dat we het anker op 18 meter diepte vanaf het dek kunnen zien liggen. We maken mooie wandelingen, zwemmen in de branding en







foto:s:© bemanning Elena



genieten van de onderwaterwereld. Dit was ooit een koraalparadijs, maar ook hier is het koraal dood. Twee jaar geleden steeg de temperatuur van het zeewater boven een kritiek maximum, waardoor alles afstierf. Het zit nog wel vol rifvisjes, maar die zwemmen verloren tussen de ruïnes van hun vroegere huisjes. De temperatuur is nu weer goed, is ons verteld, dus over een aantal jaren zou het hier weer schitterend kunnen zijn.

MIDDEN IN DE JUNGLE

We varen een smalle vaargeul op, die de Andaman eilanden in tweeën slijt. Aan de westkust wonen nog oorspronkelijke stammen die nauwelijks contact hebben met de buitenwereld. Het is streng verboden om te ankeren, of contact te zoeken met de stam. Onze meegebrachte bacteriën zouden een bedreiging kunnen zijn, zo wordt ons verteld. We ankeren op de stuk rivier waar dat nog is toegestaan. Het anker valt in 12 meter donkerbruin water; 6 uur lang stroomt het hard naar het westen en dan 6 uur hard naar het oosten. We liggen als een huis.

Het is er fantastisch. We liggen midden in het oerwoud, met om ons heen slechts het junglegeluiden. Als we 's avonds in de kuip zitten, horen we in de verte het ritmische geluid van trommels. Bijzonder moment.

De volgende dag maant de politiechef, die een post heeft aan het begin van het verboden gebied, ons om vooral terug te gaan en niet de route door het reservaat te nemen: "Too dangerous." Waarom het zo gevaarlijk is, blijft onduidelijk, maar we nemen het zekere voor het onzekere en varen dezelfde route terug naar zee.







HOOGTE- EN DIEPTEPUNT

South Cinque Island is een hoogtepunt van ons bezoek, maar kent ook een dieptepunt. Op het onbewoonde eiland zien we een soort damherten. *Elena* ligt in lichtblauw, kraakhelder water, aan een hagelwit strand. Onze jongens spelen eindeloos met hun bodyboards in de hoge branding. Een buitenaardse plek... Totdat Mees het plotseling uitgilt: gestoken door een kwal. Adam vist hem meteen uit het water. De tentakels hangen aan zijn armen en benen, nog een geluk dat hij altijd een zwemshirt aan heeft. Gek genoeg heeft niemand de kwal zelf gezien.

We racen terug naar de boot en spoelen eindeloos azijn over de beten en geven hem antihistamine. Nog altijd gilt hij het uit. Verderop ligt een klein vissersbootje, dus we nemen Mees mee naar de vissers. Ze herkennen de beten en stellen ons gerust: het is weliswaar pijnlijk, maar niet gevaarlijk. Oeffff! Inderdaad gaat de ergste pijn na een uur over; de beten blijven wekenlang zichtbaar. Plotseling voel je je erg kwetsbaar en verstoken van hulp.

Na drie weken Andaman eilanden is het tijd door te gaan. We zetten koers naar Sri Lanka, 850 mijl westwaarts...

Op www.elenaopreis.nl vind je meer foto's, filmpjes en reisverhalen. (2)



juni 2012

- 1 juni* **Bruinebankrace.** 100 Mijls. www.bruinebankrace.nl.
- 1-2 juni* **Nacht van Spakenburg.** www.nachtvanspakenburg.nl.
- 2 juni* **40 Mijl van Bru.** Shorthanded. www.40mijlvanbru.nl.
- 2 juni* **56ste Delfzijl-Borkumrace.** www.kzrvneptunus.nl.
- 2-3 juni* **50-Jarig jubileum Randmeer.** Heeg.
www.randmeer.nl/50jaar
- 2-3 juni* **Poly Classic Cup.** Stavoren.
www.klassiekepolyesterjachten.nl.
- 2-3 juni* **Sevenstar Contest Cup.** Medemblik.
www.contestyachts.com.
- 2-3 juni* **Oud-Zeilend-Hout.** Zuidlaardermeer.
www.oudzeilendhout.nl.
- 5 juni* **Avondwedstrijden West.** Duohanded.
www.haringvlietwedstrijden.nl.
- 6 juni* **Avondwedstrijd.** www.wvlelystad.nl.
- 6-9 juni* **Zwitserleven Zeilweek.** Catraces Texel.
www.roundtexel.com.
- 9 juni* **35ste Rondje Texel.** www.roundtexel.com.
- 9 juni* **Voorjaarswedstrijd.** <http://w3.wsv-sint-annaland.nl>.
- 9 juni* **Eenzame Noord,** 50 Mijls solorace.
www.eenzamenoordrace.nl.
- 9 juni* **Singlehanded Regatta.** Delfzijl. www.kzrvneptunus.nl.
- 9-10 juni* **Braassem Zomerwedstrijden.** www.brassemmermeer.nl.
- 9-10 juni* **12 en 24 Uurs.** Veerse Meer. www.jachthavenoranjeplaat.nl.
- 7 juni* **Avondwedstrijden Oost.** Hollands Diep.
www.haringvlietwedstrijden.nl.
- 7-9 juni* **Schuttevaerrace.** Zeilen, fietsen, lopen.
www.schuttevaerrace.nl.
- 8-9 juni* **Nacht van Lelystad.** www.wsvlelystadhaven.nl.
- 8-9 juni* **Winner Cup.** Muiden. www.winnercup.nl.
- 9 juni* **Voorjaarswedstrijd.** <http://w3.wsv-sint-annaland.nl>.

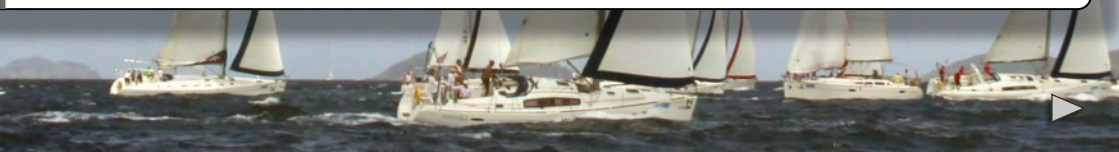


- 9 juni **Haringvliet Shorthanded.** www.haringvlietwedstrijden.nl.
- 9 juni **Inport race** Volvo Ocean. Lissabon. www.volvooceanrace.com.
- 10 juni **Start etappe 8** naar Lorient. www.volvooceanrace.com.
- 9-10 juni **Holland Weekend.** Loosdrecht. www.kwvl.nl.
- 13-24 juni **Engelandtocht.** www.wvlelystad.nl.
- 15-16 juni **YSY Ronde Noord-Holland.** Pampus-IJmuiden. www.ysy.nl.
- 15-17 juni **6de Lustrum** Ver. Klassieke Scherpe Jachten. Marken. www.vjks.nl.
- 16-17 juni **Markervuurrace.** Muiden-V'dam. Platbodems. www.knzrv.nl.
- 16-24 juni **Kieler Woche,** Olympische klassen. www.kieler-woche.de.
- 23 juni **Rondje Tiengemeten.** www.haringvlietwedstrijden.nl.
- 23 juni **Schelde Regatta.** <http://w3.wsv-sint-annaland.nl>.
- 23 juni **Schouten en Schepenrace.** <http://w3.wsv-sint-annaland.nl>.
- 23-24 juni **Lenco Regatta.** Scherpe jachten. www.lenco.eu/regatta.
- 23-24 juni **Bokking Race.** www.zevenwolden.nl.
- 23-24 juni **Access wedstrijden.** Sneek. www.accessklasse.nl.
- 24 juni **Oude Deuren Surfcup.** Aalsmeer. www.odsc.nl.
- 24 juni **4 Uurs Flevomare.** Muiderzand. www.flevomare.nl.
- 29 juni-8 juli **42ste Deltaweek.** Zierikzee/Colijnsplaat. www.deltaweek.nl.
- 30 juni **6 Ur van Loosdrecht.** www.wvdea.nl.
- 30 juni-1 juli **VVA Races.** Enkhuizen. www.knzrv.nl.
- 30 juni **Inport race** Lorient. www.volvooceanrace.com.
- 1 juli **Start slotetappe** naar Galway. www.volvooceanrace.com.

EVENTEMENTEN, OPEN DAGEN

- 22-24 juni **Sailwolde.** Aanloophaven Zeewolde. www.sailwolde.nl.

meld je evenement aan via: agenda@ziltmagazine.nl



GEEN 'AFTREK NIEUW VOOR OUD'

Schade? Dan zit u niet te wachten op de 'aftrek nieuw voor oud' die veel scheepsverzekeraars toepassen. Hierbij krijgt u minder uitgekeerd dan de werkelijke aanschafwaarde van benodigde nieuwe onderdelen.

DOV past geen 'aftrek nieuw voor oud' toe. Ook niet voor zeilen en tuigage. Nieuwe onderdelen voor uw schip worden gewoon vergoed. En dat is wel zo duidelijk.

Lees over deze – en andere – voordelen van DOV op www.dov-verzekeringen.nl.



Duidelijk DOV

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

EPIFANES[®]
Yacht Coatings

Epifanes,
de standaard in kleur en glans.

EPIFANES[®]
Yacht Coatings

Voor meer informatie over het gehele Epifanes assortiment, bezoek onze website www.epifanes.nl of neem contact op en vraag het GRATIS boekje 'Praktische adviezen en tips voor lak- en verfsystemen op hout, polyester, staal en aluminium'.





America's Cup circuit **VLEUGELMASTEN** IN VENETIË

Toen de America's Cup organisatie een paar jaar terug koos voor catamarans, klonk kritiek. Het zou voortaan te veel om snelheid draaien en te weinig strijd opleveren. De huidige voorrondes met de AC45-cats logenstraffen die gedachtegang. Het zijn zinderend spannende evenementen,





die massaal publiek trekken. Zo ook in Venetië, waar het circuit medio mei neerstreekt. Fotograaf Sander van der Borch klom in een helikopter om dit contrastvolle beeld van hypermoderne vleugelmastcats in de klassieke waterstad vast te leggen... (2)



INTERNET

TOVERSTAF

Een gebruiksimpresie van een wifi-antenne





Er zijn nog maar weinig jachthavens die hun ligplaatshouders geen internettoegang aanbieden.

Dat die verbindingen met de digitale buitenwereld even snel, betrouwbaar of comfortabel zijn als thuis is echter lang niet altijd het geval. Dat kan verschillende oorzaken hebben. Bijvoorbeeld omdat je de beschikbare ruimte moet delen met alle andere gebruikers in dezelfde haven of omdat het signaal van de apparatuur in het havenkantoor op jouw ligplaats niet voldoende sterk is. Om nog maar te zwijgen van de combinatie van die twee; een druk beklant netwerk en een zwak signaal zijn een garantie voor veel ergernis. Aan een gebrek aan bandbreedte kun je zelf weinig anders doen dan klagen en hopen dat de beheerder daar in de toekomst iets aan doet. Aan een te zwak signaal valt echter wel degelijk veel te verbeteren.

RADIOSIGNALLEN

Bij wifi wordt computerdata via radiosignalen getransporteerd. Voor dat doel is in de meeste computers een draadloze netwerkkaart ingebouwd die tegelijkertijd zendt en ontvangt. Die elektronica is primair bedoeld voor thuis- of kantoornetwerken; een situatie waarbij het toegangspunt nooit heel ver weg is. In dat geval zijn de signalen zo sterk dat de noodzakelijke antenne binnen de behuizing van de computer kan blijven. Feitelijk gaat het om niet meer dan een minuscuul streepje koper op de printplaat. Dat zwakkere signalen om een veel betere antenne vragen, is duidelijk. Een aansluiting daarvoor ontbreekt echter op vrijwel elke notebook-computer.

De oplossingen die worden aangeboden gebruiken daarom geen antenne-aansluiting, maar een USB-poort van de computer. Hoewel ze vaak wel zo worden genoemd, gaat het strikt genomen ook niet om alleen wifi-antenne's, maar om een complete externe netwerkkaart die je naar buiten brengt. Dat heeft als voordeel dat door de kabel geen radiosignalen gaan - met alle signaalverlies van dien - maar slechts bits en bytes.



BEPERKT AANBOD

Dit artikel begon met het voornemen om een vergelijkingsonderzoek te doen naar 'wifi-antenne's', maar al snel bleek dat het aanbod veel minder groot was dan we verwachtten. Een niet nader te noemen watersportwinkelier vond onze vraag zelfs buitengewoon ongepast. Hij legde ons uit dat zeilers juist naar hun boot gaan om elke verbinding met de buitenwereld te verbreken. Dus nee, iedereen die daar anders over denkt, kan niet bij hem terecht... Wat de werkelijke reden is waarom de markt niet wordt overspoeld met wifi-oplossingen voor zeilers, weten we niet. Maar dat er veel winst mee valt te behalen, werd ons snel duidelijk toen we de TurboWifi aan te tand voelden.

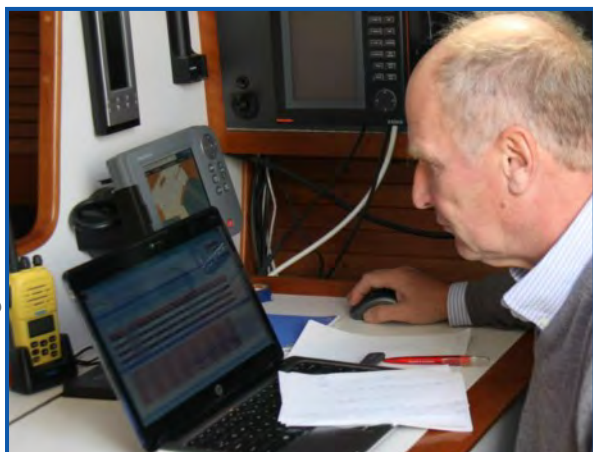
IN DE PRAKTIJK

Voor een praktijkimpressie gaan we naar de jachthaven van Durgerdam waar een internetnetwerk actief is dat representatief is voor wat je gemiddeld in Nederlandse havens aantreft. Op de testcomputer is een speciaal analyseprogramma geïnstalleerd dat

de signaalsterkte in procenten aangeeft. Om een uitgangswaarde te bepalen staat die computer eerst gewoon op de kaarttafel en gebruiken we de ingebouwde wifi-kaart. Hoewel de afstand tot het toegangspunt niet meer dan vijftig meter bedraagt, meten we tot

onze verbazing toch niet meer dan 42% signaal. Zodra we de TurboWifi aansluiten, neemt dat echter onmiddellijk toe tot de volle honderd procent. Gelijktijdig explodeert de

foto: © Zilt Magazine





lijst met gevonden netwerken dusdanig, dat die niet eens meer op één scherm past. Een test met www.speedtest.nl laat zien dat de snelheid zo'n 30% is toegenomen. Dat is verklaarbaar omdat een sterker signaal onderweg nu eenmaal minder snel gestoord raakt. We verwachten dat die snelheidswinst percentueel nog flink kan toenemen als het druk is op het havennetwerk.

VAREN

Voor de tweede test varen we langzaam de haven uit, terwijl we het signaal blijven monitoren. Met de metingen aan de ingebouwde wifikaart zijn we snel klaar. Al na zo'n 200 meter valt de verbinding met het internet-walstation definitief weg. De TurboWifi levert op dat moment nog altijd de volle 100% procent en blijft dat doen tot we meer dan 700 meter weg zijn. Pas dan neemt de ontvangst geleidelijk wat af, maar op 1000 meter afstand meten we nog altijd een royale 82%.

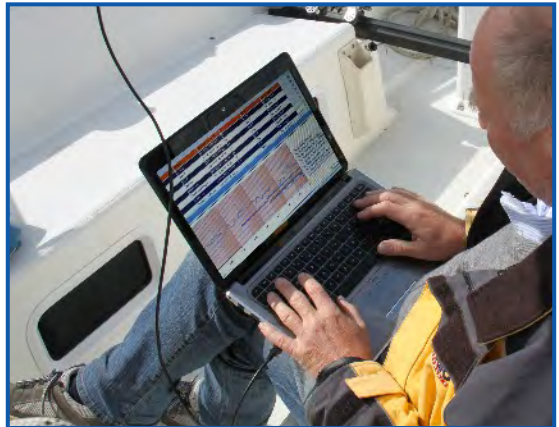


foto:© Zilt Magazine

Maar dan gebeurt er iets dat we aanvankelijk niet kunnen verklaren. Ondanks het keiharde signaal lukt het ons op geen enkele manier om nog een internetverbinding via de jachthaven te maken. De lijst met netwerken is echter nog altijd lang en daarin vinden we tot onze verbazing ook dat van Camping Zeeburg, op zo'n 2,5 kilometer afstand. En hoewel dat signaal niet meer dan 35% is kunnen we dat wel gebruiken om, weliswaar traag, op het internet te komen. Enigszins in verwarring stellen we vast dat signaalsterkte kennelijk dus niet de enige waarde is die het bereik bepaalt.





2.4GHz

RESPONS

Johan Habing van www.wifiantennes.nl, de leverancier van de TurboWifi, is heel wat minder verbaasd als we hem onze ervaringen vertellen. *"Kijk, aan boord ontvang je niet alleen maar zend je ook uit. Je hebt met het volgende te maken: met het toenemen van de afstand wordt ook de tijd dat jouw radiosignaal onderweg is langer. Je hebt het dan maar over honderdsten van een microseconde, maar toch... Het toegangspunt aan de wal heeft een maximale responstijd ingesteld en als die wordt overschreden komt de verbinding niet tot stand. Die wachttijd is vaak softwarematig aan te passen, al moet je daar ook mee oppassen, een toegangspunt dat is geoptimaliseerd voor lange afstanden levert dichtbij prestaties in."* Met collega's die het overbruggen van enorme afstanden als verkoopargument gebruiken is Johan dan ook weinig gelukkig. *"Je kunt dat alleen waarmaken als je ook het toegangspunt zou mogen leveren. In dat geval kun je misschien wel 4 kilometer halen. Maar als de gebruiker met zijn externe antenne verbinding maakt met willekeurige bestaande apparatuur, kun je onmogelijk voorspellen wat de maximale reikwijdte is..."*

CONCLUSIE

Dat een wifi-antenne je over vele kilometers verbindt met het internet is niet waarschijnlijk. Dat doet echter weinig af dan aan de sterke punten van zo'n 'antenne'. De TurboWifi toont aan hoeveel winst er valt te behalen als je internet aan boord niet laat afhangen van alleen een computer in de kajuit. Zeker als je de achterste steigers van de jachthaven ligt, of je computer gebruikt binnen in een stalen of aluminium boot. Maar zelfs als je nu al redelijk tevreden bent, zul je verbaasd zijn over hoeveel een buitengeplaatste wifi-oplossing aan gebruikscomfort toevoegt. ☹



CREËER JE EIGEN HOTSPOT

De winkelier die ons uitlegde dat zeilers aan boord niet zitten te wachten op het internet, kan op deze plek maar beter afhaken. Wij kennen namelijk nogal wat zeilers met een volkomen tegengesteld probleem. Zij vragen zich af hoe ze aan boord meerdere computers, iPads en telefoons tegelijk kunnen gebruiken zonder evenzoveel keer voor draadloze internettoegang te moeten betalen. Of ze willen weten hoe ze ook met hun tablet of telefoon toch gebruik kunnen maken van een externe antenne.

De oplossing is verbluffend simpel en gaat ervan uit dat de computer die verbonden is met het havennetwerk op zijn beurt ook weer een toegangspunt wordt waarop anderen kunnen inloggen. Daarvoor heb je een eenvoudig programmaatje nodig dat - anders dan verkopers van speciale soft- en hardware doen geloven - geen cent hoeft te kosten.

Gebruik je een Apple, dan volstaat het om de 'HotSpot-mode' van je computer te activeren. Windows-gebruikers kunnen terecht bij:

www.connectify.me. De Lite versie van het programma dat je daar downloadt doet precies wat je wilt en is bovendien helemaal gratis. Als de software is geactiveerd kun je net zo veel computers, tablets of telefoons toegang verlenen als je wilt. Maar enige ballottage is op zijn plaats omdat de netwerk-snelheid natuurlijk wel evenredig afneemt met het aantal gebruikers.



De TurboWifi kost 89 euro en kun je bestellen via www.wifiantennes.nl. Een technisch volkomen identieke antenne wordt door DP Products verkocht onder de naam PowerWifi.



watt&sea

AUTONOMY THANKS TO RENEWABLE ENERGY

CRUISING HYDROGENERATOR

De Watt&Sea hydrogenerator is de oplossing voor het duurzaam opwekken van stroom tijdens het zeilen. Al bij 5 knopen wordt 10 Ampere bij 12 Volt opgewekt en bij hogere snelheden wordt er meer dan 500 Watt geproduceerd! En dit met een minimale weerstand en snelheidsverlies. De unit is eenvoudig aan de spiegel te monteren en opklapbaar indien niet in gebruik.

Op WattandSea.com vindt u meer informatie en video's.



video



opklapbaar



De Watt&Sea hydrogenerator is verkrijgbaar via het ASA dealernetwerk. kijk op asabootelectro.nl voor adressen.

Vaar op zeker

KUIPER VERZEKERINGEN

Verzekeringen en financieringen

wereldwijd

AANKOOPKEURINGEN

Presentaties
Expertise
Bouwbegeleiding
Boeken

Olav Cox

ZEEZEILERS.NL

ZEEZEILOPLEIDINGEN

- Basis kajuitjachtzeilen
- Gevorderden zeezeilen
- Jachtschippertrainingen int.
- Survival ISAF training
- Motormanoeuvres

Uw actieve vakantie in uw mooiste vaargebieden

De Zeezeilers van Marken
info@zeezeilers.nl 0517- 434300

Parasailor

wél de snelheid, niet het gelazer!

overdruk ventiel →

← 'zachte zeillat'

stabiel van 70 tot 180 graden

← zonder stress

zonder boom →

boeg wordt gelift

www.parasailor.nl
Bomarine 070-3040466



**SCHEEPSMATRASSEN
KEES BOON**

Yacht Service Visser
Monnickendam

- Watersportwinkel
- Tuigerij
- Jachtservice
- Flexiteek
- Motorenservice
- Onderhoud

www.yachtservicevisser.nl

Ship Shape Shop



Hekbogen

voor montage van zonnepanelen, antennes, windgenerator, davits

Onderhoudsproducten

voor romp, dek en teak ... bespaar 50% werktijd

Fenders - superieure kwaliteit, uitzonderlijke kleuren

Bootgenoot.nl

Laagste prijs

25 JAAR
1987-2012

SHIPTRON
Marine Communication Specialists

ROCNA[®]
ANCHORS // ROCK SOLID

DOWNLOAD de vergelijkingstest
www.roschmarine.nl

Al uw lieren elektrisch?
Dat kan nu met de draadloze elektrische lierhendel

Bel voor informatie:
0654 363 092

of kijk op www.elektrische lierhendel.nl

RBAC 2013
Round Britain Adventure Cruise

Zeil mee met uw eigen jacht

OCEANPEOPLE





salona
performance cruiser

MAGIC@MARINE

esails

FREDI
HOLL

SANGEAN

Lenco



sonic
emotion
3D SOUND

SEACON
LOGISTICS

salona
performance cruiser

Lenco



ZONOVERGOTEN

Mooiere zeilomstandigheden dan in het Pinksterweekeinde krijgen we zelden: zon en wind. De North Sea Regatta in Scheveningen begon op vrijdag met een straffe noordooster. Soms een tikje te straf voor diverse spi's en gennakers die moeite hadden heelhuids weer aan boord te komen. De overige racedagen was de wind iets minder en konden er schadevrije races worden afgewerkt. Op de wal was er als vanouds volop vertier. Zeemist gooide op de slotdag roet in het eten, waardoor het evenement vroegtijdig werd afgesloten. Zie voor uitslagen www.northsearegatta.nl



VIDEO





foto's: © Laurens van Zijp





A close-up portrait of a man with short, spiky brown hair and a light beard, looking slightly to the right. He is wearing a dark grey jacket over a dark, textured shirt. The background is out of focus, showing a white sailboat with blue and red accents and some text on the sail, including '5825' and 'LOR'.

Mastercoach Jacco Koops

ARCHITECT VAN SUCCESES

Vijf wereldtitels, een hele trits medailles in kampioenschappen en worldcupwedstrijden, een sportploeg van het jaar verkiezing en olympisch zilver. Het is behaald in twee olympiades, onder leiding van zeilcoach Jacco Koops. Hoe doet deze succescoach dat?





Jacco Koops (1968) had eerst het dar-tele 470-team Marcelien de Koning/Lobke Berkhout onder zijn hoede. Dat coachte hij via wereldtitels naar olympisch zilver op de Spelen van 2008. Berkhout zette vervolgens met haar nieuwe stuurvrouw Lisa Westerhof koers naar London 2012. En opnieuw werd Koops coach. Het drietal is nog enkele weken verwijderd van het ultieme doel: goud op de Olympische Spelen.

UITDAGEND PROCES

Als we Jacco spreken, is hij net terug van het WK 470 Barcelona, waar zijn ploeg het brons pakte. Terwijl een medaille niet eens het doel was. Het WK was vooral een laatste testcase in lichtweer.

Bij de prijsuitreiking van het WK gebeurde er iets opmerkelijks: de coaches werden naar voren geroepen en in de schijnwerpers gezet. Bijzonder, want coaches krijgen nooit medailles. “Dat hoef voor mij ook niet,” zegt Jacco stellig, “Ik haal mijn voldoening uit het intensieve proces dat naar het doel leidt. Als dat proces uitdagend en interessant is, hoef ik geen medaille omgehangen te krijgen.”

Toch verklaren de zeilsters dat van elke medaille die ze hebben veroverd misschien wel een derde deel zeker toekomt aan de coach. Want dat hij een belangrijk aandeel heeft in de zeilsuccessen staat buiten kijf.

Wat maakt hem zo goed?



MANIER VAN WERKEN

Over die directe vraag moet Koops even nadenken. Hij kijkt even in de verte, terwijl hij zijn ogen samenknijpt.

“Het is mijn manier van werken,” zegt hij dan, “ik ben er een voorstander van om zowel de mens als de sporter zich te laten ontwikkelen. En ervoor te zorgen dat daar een balans tussen is. Daar ben ik goed in. Ik laat de mens groeien; om beter te worden, meer zelfvertrouwen te krijgen en ook rust te laten bewaren. En de sporter kan ik ontwikkelen door mijn eigen kennis over te brengen of door experts erbij te betrekken. Zo wordt zowel het individu en als het team beter. Dat is mijn visie: mens, sporter, balans, ontwikkelen, groeien.

Ik weet hoe ik met sporters moet omgaan om het maximale eruit te halen. Dat is niet gemaakt, het is zoals ik ben. Het gaat bij mij van begin af aan om wederzijds respect en onderling vertrouwen.”

ANALYSE

“Ik werk met Actiontype, zodat ik weet wie ik voor mij heb. Dat is een persoonlijkheidsanalyse die inzage geeft waarom iemand is zoals hij is. Simpel gezegd wordt de mensheid ingedeeld in zestien persoonlijkheden. Ik begrijp mensen redelijk snel, zie wat de talenten zijn, hoe iemand omgaat met doelen, met conflicten en hoe ik ze het beste technische vaardigheden kan bijbrengen, et cetera. En ik houd van duidelijkheid: als er problemen zijn, praten we dat uit, rechttoe rechtaan. Dan vloeit er wel eens een traan. Dat hoort bij topsport. Maar je zult mij niet horen vloeken en tieren. Dat vind ik niet respectvol.”

“Het is mijn job is om de structuur neer te zetten, de inhoud te bepalen en het pad uit te stippelen. Eigenlijk ben ik een soort architect die ervoor zorgt de zeilsters hun talenten ontwikkelen en op een dusdanige manier samenwerken dat ze resultaten boeken. Lisa en Lobke zijn twee totaal verschillende karakters, maar het lukt om ze optimaal te laten samenwerken.



**‘Mijn visie: mens,
sporter, balans,
ontwikkelen,
groeien’**





Stroef WK

Niet alles is vlekkeloos verlopen de afgelopen olympiade. Lisa kampte met de ziekte van Pfeiffer en het WK 2011 in Perth verliep stroef, met de 10de plaats als resultaat. “Mijn fout,” stelt Koops, “we zijn te lang in Australië geweest. Ik wilde de meiden ook het voorafgaande Australische kampioenschap laten varen voor extra wedstrijdritme, maar het gevolg was verminderde scherpste op het WK.” Een stevige evaluatie volgde en die is vastgelegd in een rapport ‘Roadbook to London.’ Daarin staan alle verbeterpunten vermeld. In de periode tot de Spelen zijn nadrukkelijk ook veel rustdagen ingebouwd. Het laat zien hoe gedetailleerd de voorbereiding op de Olympische Spelen verloopt.

BARCELONA

Als surfer was Koops zelf ook bijna op de Spelen uitgekomen. In 1991 kon hij zich kwalificeren op het WK Mistral in Singapore. De herinnering raakt hem nog zichtbaar. “Het zou daar licht weer zijn, dus ik was 8 kilo afgevallen en woog nog maar 60 kilo. En wat denk je, de dag voor het WK begon het toch te waaien... Man, wat was dat zwemmen... Weg kwalificatie, Stephan van den Berg ging. Een bittere teleurstelling. Ik ben in Barcelona sparringpartner geweest van Dorien de Vries, die brons pakte. Het was voor mij het begin van een andere loopbaan. Daar ligt de kiem voor mijn coachvak min of meer...” (Z)

2012

Ga voor goud

U wilt de beste kans om als eerste te finishen. U wilt direct toegang tot nauwkeurige informatie. U wilt een lichtgewicht instrument dat snel te installeren is en gemakkelijk in het gebruik...

T070 RACE MASTER

Het ultieme tactische race kompas met wind shift indicator.

- Tweedeilige display met informatie over heading, afwijking gemiddelde koers, oploeven en afvallen.
- Bepaal snel de ideale startpositie.
- Zeil de kortste afstand naar een bestemming.
- Bepaal wanneer u overstag gaat voor maximale VMG.
- Uitstekend hulpmiddel bij trainingen.
- Voeding dmv zonnepaneel, incl beugel.
- Optionele beugels verkrijgbaar.



T060 MICRO KOMPAS

Micro Kompas geeft u een geweldig voordeel tijdens de race:

- Licht, duidelijk afleesbaar, betrouwbaar en exact.
- Tactische schaalverdeling, duidelijk afleesbaar over stuurboord - en bakboord boeg.
- Dubbele display met wind shift waarschuwing.
- Uitstekend hulpmiddel bij trainingen.
- Voeding dmv zonnepaneel, incl beugel.
- Optionele beugels verkrijgbaar.



Bezoekt u www.raymarine.com voor de complete range TackTick draadloze instrumenten.

NavProfs BV

Steigerboom 7b

5331 KA Kerkdriel

The Netherlands

T 0031 (0) 88 628 77 63

F 0031 (0) 88 628 77 77

E info@navprofs.com

I www.navprofs.com

NAVPROFS

DE PROFESSIONALS BIJ U AAN BOORD





SFEER MET **LEDSTRIPS**

Een tip van Zilt-lezer Ben Larkens





Heb jij een handige aanpassing op je boot gemaakt? Laat het weten! Stuur maximaal 500 woorden tekst en scherpe foto's naar: redactie@ziltmagazine.nl onder vermelding van: EigenHandig. Als we je tip plaatsen mag je 50 euro besteden in de webshop van Dekker Watersport. Deze keer vertelt Ben Larkens hoe hij de verlichting van zijn Compromis aanpaste...

Een vriend van mij vertelde hoe hij zijn scheepsinterieur had voorzien van ledstrips. Aangespoord door zijn enthousiasme ging ik op zoek naar een geschikte uitvoering voor onze *Maybe*, een Compromis 999.

Dit had ik nodig:

5 m led-strip 12 Volt, warm wit,	€ 44,95
Stabilisator 12 tot 15 Volt, in 12 Volt/36 Watt uitvoering.	€ 11,95
3 schakelaars	€ 15,00
10 m 2-aderige luidsprekerkabel 2,5 mm ² .	€ 10,00
Totale kosten:	€ 81,90

Alle losse onderdelen kocht ik via internetwinkels:

Ledlampendirect.nl en ledproduct.nl.

In de hoofdkajuit en kombuis voorzag ik de ruimtes onder de kastjes van deze strips (4,8 watt per meter). Ook het originele plafondarmatuur met 20 watt lampje is verbouwd tot ledverlichting. Hij is te gebruiken op twee standen (2,4 en 0, 72 Watt). De lange strips heb ik aangesloten via een 12 Volt stabilisator, maar de plafonnière staat nog steeds rechtstreeks op het oude verlichtingscircuit.



Vanaf het oude spotje aan bakboord maakte ik een aftakking waarop ik de stabilisator heb aangesloten. Deze schroefde ik in het kastje eronder tegen het voorschot en vandaar is de bedrading via een schakelaar aangesloten op de 90 cm lange bakboord-strip.

Via de goot tegen het tussenschot bovenin het plafond trok ik luidsprekerkabel van bakboord naar stuurboord, die via één schakelaar is aangesloten op de bedrading van de aan elkaar gekoppelde strips van 90 en 100 cm onder de stuurboordkastjes.



De voeding is verder doorgetrokken naar het keukenkastje boven de koelkast en daar weer via een schakelaar aangesloten op de laatste strip van 140 cm.

De 5 meter lange led-strips hebben 60 lampjes per meter. Ze zijn in te korten op iedere door 5 cm deelbare lengte. Op de plaatsen waar ze afgeknipt worden, moet je wel vrij dunne, soepele bedrading solderen. Dat vraagt een fijne soldeerbout (15 Watt), harskernsoldeer en enige soldeervering. De led-strips hebben een plakrand en zijn zo achter de latjes onder de kastjes plakken. Ter bescherming van de ledlampjes schroefde ik erachter een 5 mm dik meranti latje van de bouwmarkt.



De lamp boven de tafel paste ik ook aan. Vanwege de tweestandenschakelaar soldeerde ik twee led-configuraties: een van 15+15+15+10 cm (in totaal 2,4 Watt) en een van 10+5 cm (0,72 Watt). Let wel op dat de strip hier parallel worden verbonden, dus plus op plus. Deze twee configuraties zorgen voor goed leeslicht of schemerlicht.



EIGENHANDIG

Het verbruik van de totale installatie is vrijwel gelijk aan dat van het ene originele 20 Watt lampje uit de plafonnière. Zekeringen aanpassen hoeft dus niet. Een accu die aan een lader of dynamo zit, varieert in spanning van 12,5 tot 14,4 Volt. Daarom is het verstandiger om de ledlampen via een stabilisator te voeden. Dan gaan ze langer mee.

Er zijn ook ledstrips met ingebouwde stabilisatoren; die zijn geschikt voor spanningen tussen 12 tot 30 Volt. Maar ze zijn wel duurder.

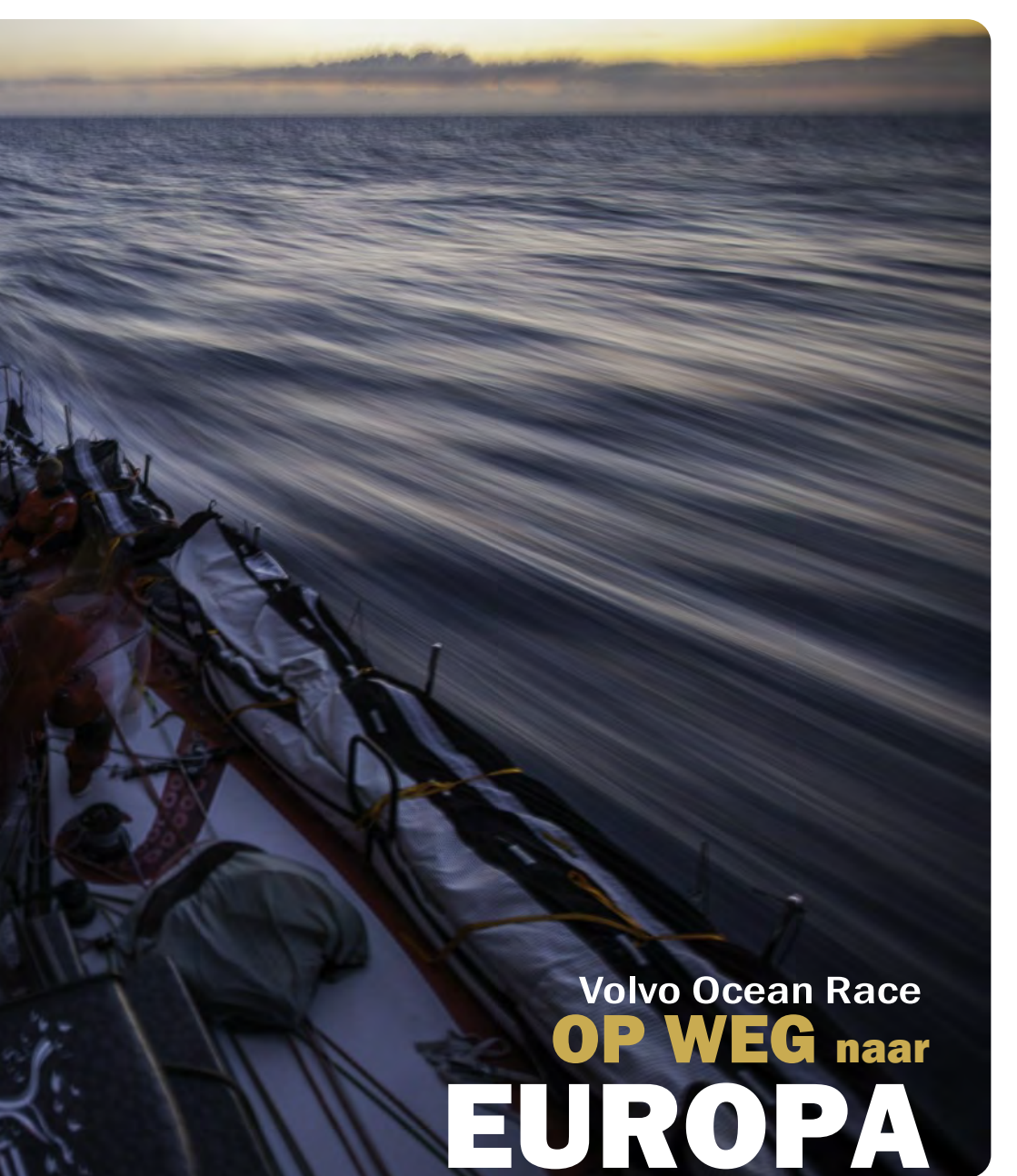
Nog een tip: buislampjes van bijvoorbeeld 5 Watt voor sfeerverlichting, kun je eenvoudig vervangen door een stukje ledstrip van 5 cm (met daarop 3 ledlampjes): hetzelfde licht, maar slechts 0,24 Watt!





De complete Volvo-vloot, Sanya haakte weer aan in Miami, is onderweg van de Amerikaanse oostkust naar Europa. Rond 1 juni wordt de etappe-winnaar in het Portugese Lissabon verwacht. Na een stop in Lorient zal deze editie van de rond-de-wereld race eind juni eindigen in het Ierse





Volvo Ocean Race
OP WEG naar
EUROPA

Galway. Ondertussen wordt al volop nagedacht over de race die in 2015 start. Vooral het beheersen van de kosten voor de teams en hun sponsors is een belangrijk punt. De geruchten dat er al schetsen zijn van een goedkopere eenheidsklasse rond 65 voet houden aan. (Z)



INDEWIND

FIETSPAD OP HET WAD

In de Blauwe Slenk is op enkele plaatsen een route uitgelegd naast de betonde vaargeul. Deze routes hebben een vaardiepte van 2,70 meter bij LAT en RWS adviseert watersporters van deze geel betonde 'fietspaden' gebruik te maken.

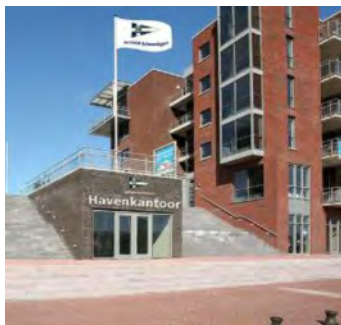


- De recreatiegeul Hanerak; deze loopt ten zuiden evenwijdig langs de Pollendam.
- Vanaf de westkant van de Pollendam loopt aan de noordzijde van de vaargeul Blauwe Slenk een recreatieroute met gele betonning naar de BS18.
- Vanaf de rode lichtboei BS8 ligt aan de noordzijde nog een recreatieroute met gele betonning die doorloopt tot aan de Vlieree.

Voor de rest van de vaarweg Harlingen – Noordzee geldt:

Houd zoveel mogelijk de stuurboordzijde van de vaargeul. Ga niet kruisen bij naderende vaart. Schat de snelheid van grote schepen goed in; ze zijn dikwijls sneller dan je denkt.

NIEUW JACHTHAVENKANTOOR SCHEVENINGEN



Zeilers die Scheveningen aandoen kunnen terecht in het nieuwe havenkantoor van Jachtclub Scheveningen. Het werd op 11 met officieel geopend. In het kantoor, dat vlak bij de passantensteigers ligt, zijn toiletten, douches en wasmachines. Er is ook wifi. De havenmanager heet Frans Winterswijk.

www.jachtclubscheveningen.com



50 JAAR RANDMEER



Op zaterdag 2 en zondag 3 juni organiseert Jachtwerf Heeg in samenwerking met de Randmeer Klasse Organisatie een feestelijk jubileumweekend in Heeg. Er staat onder meer een vlootshow op het programma en tientallen Randmeren doen mee aan het admiraalzeilen. www.rko.nl.

ZEILEND KUNSTSTOF

Waar zie je nog negen Ecume de Mer's aan de start? Of andere polyester klassiekers in duel? Op de eerste PolyClassic Cup. Die wordt verzeild in het eerste weekend van juni bij Stavoren. We zijn hier ongetwijfeld getuige van de geboorte van een evenement dat een rijke traditie gaat krijgen. www.klassiekepolyesterjachten.nl



100 JAAR LAAXUM



Op 8 en 9 juni wordt het 100-jarig bestaan van de haven van Laaxum gevierd. Het voormalige Zuiderzeehaventje ligt aan de Friese zuidwestkust. Op vrijdagmiddag varen oude vissersschepen uit om vistuig uit te zetten dat zij de volgende dag weer binnenhalen. De vangst wordt in haven schoongemaakt, gebakken en gerookt. Op wal zijn kramen met oude ambachten en sloopspullen. Op zaterdag is er ook een zeilwedstrijd. De KNRM verzorgt demonstraties. Zie ook www.warns.nl.



INDEWIND



foto's: © Richard Langdon/Watersportverbond





ALLES OF NIETS

Duel om olympisch startbewijs

Renée Groeneveld, Annemieke Bes en Marcelien de Koning hebben een olympisch startbewijs veroverd. In een rechtstreeks duel versloeg het Mach3-team het kernploegteam van Mandy Mulder, Merel Witteveen en Annemiek Bekkering met 9-3.

De twee matchraceploegen moesten in een barrage vechten om het olympische ticket. Dat gebeurde op 5 en 6 mei op het olympische water voor Weymouth, Engeland. Na de eerste dag matchracen was de stand nog 3-3, maar op 6 mei hadden Groeneveld, Bes en De Koning de vorm van de dag en wonnen zes matches op rij.

Voor Groeneveld en Bes is de wraak zoet; zij stapten eerder uit de kernploeg en gingen op eigen houtje verder. Marcelien de Koning staakte haar campagne in de surfklasse om in het najaar van 2011 over te stappen naar het matchracen. Een switch die zich nu uitbetaalt. Mandy Mulder, Merel Witteveen en Annemiek Bekkering staan met lege handen.



INDEWIND

BRONS VOOR WESTERHOF/BERKHOUT

Op het wereldkampioenschap 470 in Barcelona veroverde Lisa Westerhof en Lobke Berkhout de bronzen medaille. “We zijn er blij mee,” aldus Lobke Berkhout na afloop, “Je kunt ook met legen handen van het water af komen. Er is dit jaar nog een veel grotere prijs te winnen en daarvoor zijn wij op de goede weg!”

Op het WK Finn in Engeland deed Pieter Jan Postma goede zaken; hij eindigde als 9de en voldeed daarmee aan het vereiste vormbehoud.



foto:© Sander van der Borch

DERDE SOLOTOER

Geen organisatie, geen website. Deelnemers aan de Solotoer gaat op eigen houtje naar Pin Mill, om met gelijkgestemden een pint te vatten. De deelnemers aan derde aflevering troffen collega's van de Small Ships Race, zodat het gehalte alleenzeilers in de Butt & Oyster tot grote hoogte steeg...



30 JAAR VKJS

De Vereniging Klassieke Scherpe Jachten bestaat 30 jaar en dat wordt van 15 tot en met 17 juni gevierd in Marken. Daar zijn activiteiten op de wal en het water. Op 11 en 12 augustus volgt een groot lustrumfeest in Enkhuizen. www.vkjs.nl



35ste RONDJE TEXEL

Op 9 juni start voor de 35 ste keer de Ronde om Texel, nog altijd de grootste catamaranrace ter wereld. De opdracht is simpel: zo snel mogelijk rond het eiland zeilen. De praktijk is weerbarstiger. Rondje Texel is een gevecht en een uitputtingsslag. En juist daarom zo aantrekkelijk.



foto:© Thom Touw

Rondje Texel is als de Elfstedentocht: je moet het eens hebben gedaan. De dagen voorafgaand van de Ronde is de Zwitserleven Zeilweek. www.rondeomtexel.nl

INDEWIND



foto: © ISAF



NIEUWE OLYMPISCHE DISCIPLINES

Kitesurfen, een skiff voor vrouwen en een catamaran voor gemengde teams. Dat zijn de nieuwe olympische zeildisciplines voor de Olympische Spelen van Rio in 2016, die aan het bestaande palet worden toegevoegd. Begin mei maakte de ISAF deze keuze bekend. Het betekent een duidelijke verschuiving naar meer dynamiek, weg van het subtiel tactisch zeilen.

Aan de Nacra 17 zit een Nederlandse tint; het van oorsprong Amerikaanse bedrijf wordt sinds 2007 geleid door Gunnar Larsen en Peter de Vink. Zij namen de catamaranbouwer over, die al sinds 1975 bestaat. Wat maakt de Nacra 17 zo geschikt voor de olympische status vroeg Zilt aan Larsen.

“Het IOC kiest voor een mixed multihullklasse en het ideale bemanningsgewicht voor de Nacra 17 ligt tussen de 120 en 150 kilo. Het is een modern ontwerp, dat nog lang meekan. Net als de eerder geïntroduceerde Nacra 20 heeft de 17 kromzwaarden die voor lift zorgen; je kunt hun werking vergelijken met draagvleugels. Omdat de boot door deze zwaarden hoger uit het water komt, loopt hij veel harder. Dat vraagt wel geoefendheid van de bemanning; het is zaak dat je de juiste balans bewaart, want dat luistert met dergelijke zwaarden nauw.

In de multihullwereld is verheugd gereageerd op de terugkeer van een catamaran op het olympisch niveau. Na 2008 verloor de Tornado zijn olympische status.

De belangrijkste gegevens van de Nacra 17 zijn: 5.25 x 2.60 x 1.38 m. Grootzeil: 16,5 m². Fok: 3,8 m². Gennaker: 18,5 m². Gewicht: 140 kilo. De verkoopprijs komt op € 19.000 ex.

www.nacrasailing.com



VIDEO



INDEWIND

DEKWERK EN DENKWERK



De rentree van Nico Budel in de Global Ocean Race kende een bizar verloop. In Punta del Este kwam Erik van Vuuren aan boord voor de vierde etappe. Koud vertrokken moest Budel voor dringende zaken naar Nederland. Uitwijken naar Fortaleza, Brazilië was de enige optie. Alleen doorzeilen mocht niet volgens de reglementen, dus ronselde Van Vuuren zijn partner Yvonne Beusker om de etappe uit te zeilen. Samen zetten zij de achtervolging in. Het duo vond een rolverdeling tussen dekwerk en denkwerk en pushte de boot tot het uiterste. Ze klokten met de Open 40 een topsnelheid van 24,71 knopen! Pluspunt: ze hadden het grootste deel van de race ruim 20 knopen wind. De inhaalslag had resultaat: ze finishten als 3 de in Charleston. Een ongekennde prestatie.



VIDEO

EUROPEES ZEILCIRCUIT IN 2013

Volgend jaar komt er een paneuropees zeilcircuit voor olympische klassen. De organisatoren van de Garda Olympic Week, Delta Lloyd Regatta, Weymouth Sail for Gold, Kieler Woche en de Semaine Olympique Française in La Rochelle hebben daartoe een intentieverklaring getekend. Deze vijf regatta's zullen gecombineerd worden tot één serie: de Eurosaf European Sailing Cup. Het is een tegenhanger van de ISAF World Cup serie.



RACEN IN PLAATS VAN REIZEN

Custom built jachten van rond de 50 voet blijven zelden lang in Nederland. Ze zijn immers gebouwd voor reizen op ruim water. Des te opmerkelijker dat er 11 door K&M gebouwde jachten op het IJsselmeer een dag gingen wedstrijdzeilen. Diverse Dijkstra-ontwerpen, drie Stadtships van Van de Stadt Design en de Icon 48 van Satellite Yacht Design daverden in 20 knopen wind over de banen. De *HannaH* won, gevolgd door de 45 voeter *Africa* en de polyester Bestewind 50 *Kooi Aap*. Of er een vervolg komt op deze K&M Cup kan werfeigenaar Eeuwe Kooi nog niet zeggen.



foto: © K&M/arthurpzee.nl



NACHTZICHT

Uit het logboek van een zeilinstructeur

door Michiel Scholtes



Duisternis. Stevige oostnoordoostenwind. Achter ons de stadslichten van Vlissingen, het flitslicht op de radartoren dat waarschuwt voor verkeer in de Sardijngeul. Voor ons de rode quickflash van de W10, op de hoek Wielingen voorzorgsgebied en de lichten van Breskens. Uit de Honte naderen de lichten van minstens twee zeeschepen, uit de Wielingen drie. Vlakbij aan bakboord jakkert het wit boven rood van een loodsboot naar een afgesproken positie. “Jacob,” roep ik, “kunnen we oversteken?” Hij tuurt en tuurt. “Ik zie niets, ja, het kan.”

Meermin glijdt loom door de Roompot naar zee. Aan bakboord gloeien de duinen rood na van de net verdwenen zon. Aan stuurboord stroomt het laatste restje eb over de Hompels. Wat rimpels verraden een spoortje oostenwind. Maar van de verwachte windkracht vier tot vijf geen spoor. Johanna is binnen in de weer met pannen en bestek en zingt met lange uithalen: ‘♪ Peeeeeople help the Peeeeeople ♪’. Haar man Jacob stuurt. Aardige mensen, gastvrij en hoffelijk. Jacob blijkt een rustige schipper die gestaag aan zijn zeemanschap bouwt. Hoewel, met het toenemen van de schemering staat hij steeds onzekerder achter het stuurwiel, slingert tussen ruime wind en gijp zodat het grootzeil om de vijf minuten bak aan de bulletalie hangt. En het gekke is, dat hij dat minuten lang zo laat.

“Zie je het niet meer, Jacob?”

“Jawel, maar ’t is toch moeilijk sturen met weinig wind.”

Ik krijg een onaangenaam gevoel, waarom lijkt het of hij het zeilen is verleerd?

Ik wijs aan bakboord naar de DR5, op de rand van Domburger Rassen.

“Kijk, het stroomt bijna niet meer, hoe lang houden we de stroom nog mee?”



Jacob kijkt vagelijk zuidwaarts, maar lijkt niet erg uitgedaagd door mijn vraag, dus leg ik er een schepje bovenop.

“Over een uur duwt de vloed ons terug naar Noordland.”

Dat werkt, hij fronst. Het plan was tot nu toe, dat we 's nachts door zouden varen om de Rassen en de Raan naar Oostende; in het donker varen, wordt voor Jacob en Johanna een nieuwe ervaring en is een voorbereiding op hun geplande deelname aan een Noordzee-flottielje. Maar om nou de halve nacht in de Roompot de vloed dood te zeilen...

Even later, na wat uit- en overleg, kiezen we voor plan B: over de vloed door het Oostgat naar Breskens. Krijgen we wat druk in de zeilen en het 's nachts oversteken van de rede van Vlissingen is altijd leerzaam.

Met Westkapelle dwars zeilt het veel leuker: *Meermin* helt licht en begint te lopen. Johanna, gewend aan open boten, raakt enthousiast. Met liefdevolle aandrang ontfutselt ze Jacob het wiel en loeft ons glunderend naar het Oostgat waar de nacht al lang is gevallen.

Hoog aan de wind stuurt ze als een scheermes langs het Bankje van Zoutelande waarboven brekers vaal oplichten in het duister. Ze knijpt om blinde tonnen, peilt op lichtboeien. Het licht van de plotter beschijnt Jacobs gezicht en zijn ogen verspringen telkens van scherm naar duisternis. Hij zegt niks. Intussen perst de vloed ons door de Sardijngeul. Jacob en Johanna tellen de tonnen af, zij hangend over de reling om langs de fok te kunnen kijken, hij met zijn neus op het plotterscherm. De SG3 vliegt voorbij. Dan om scheidings-ton SG-W, een oostkardinaal, zuidzuidwest naar de W10, de zenuwachtig knipperende rode op de hoek Wielingen-Voorzorgsgebied.

Goed, tijd voor de waarheid.

“Jacob, kunnen we oversteken?”



Volgens Jacob wel, de zee is leeg, we gaan. Johanna protesteert.

“Maar nee hè, ik zie daar van alles aankomen, daar... en daar.”

Van het half dozijn zeeschepen dat ons vanuit Wielingen en Honte belaagt, ziet zij er ten minste drie.

Ik val haar bij, geen sprake van een oversteek nu, we zouden het niet overleven. Maar wat nu? Bijdraaien? Ankeren? Ze mogen het zeggen.

Uiteindelijk rollen we de fok weg en zeilen *Meermin* vijf keer heen en weer tussen de oostkardinaal SG-W en de W-10, beschermd door de ondiepte van de Nolleplaat. Johanna en Jacob lijken intussen verzeilt in een klucht.

“Maar kijk dan!”

“Waar dan?”

“Daar!”

“Ik zie niets... O, wacht... ja ik zie iets.”


Een goed half uur later passeren we de hel verlichte kont van het laatste binnenlopende zeeschip. Jacob meldt een ‘strooisel van lichtjes’.

Bij de aanloop van Breskens maakt hij prima gebruik van de plotter, maar dat het groene havenlicht gedoofd blijkt, merkt hij niet op. Als ik het niet had gemeld, zou het hem niet hebben gehinderd.

Eenmaal afgemeerd herinnert Johanna zich iets wat toen onbelangrijk leek.

“Meldde jij niet dat je de laatste tijd in het donker moeite hebt met het verkeer?”

Schoorvoetend geeft Jacob toe. Maar goed, zegt hij, AIS is al geïnstalleerd en werkt bijna, dat geeft toch uitkomst in situaties zoals deze. Johanna kijkt peinzend.

“En een bril voor veraf misschien?” 





Delta Lloyd Regatta


PLEIT BESLECHT

Het was geen druk bezette Delta Lloyd Regatta in Medemblik. De belangen waren niettemin groot. In de Laser klasse bijvoorbeeld vochten Rutger van Schaardenburg en Roelof Bouwmeester om een olympisch ticket. De kaarten leken geschud, maar Bouwmeester had nog een





VIDEO

'als-dan-optie'. Zover liet Van Schaardenburg het niet komen. Op de voorlaatste dag stelde hij zijn startbewijs veilig. In de onderlinge strijd, gemeten over het WK Laser eerder deze maand en de Delta Lloyd Regatta, was hij de betere. www.deltalloydregatta.nl 



JUBILEUMBOEK KUSTWACHT



Begin dit jaar verscheen het boek 'Kustwacht, 25 jaar wakend in dienstbaarheid'. Het boek beschrijft in 232 bladzijden de aanloop naar en de oprichting van de Nederlandse Kustwacht en de geschiedenis van de afgelopen 25 jaar. Auteur is Peter Verburg.

De uitgave is te bestellen door € 29,95 over te maken naar bankrekeningnummer 56.99.93.083 t.n.v. Ministerie van Defensie FDC/servicepunt Den Helder/Kasbeheerder, in Den Helder. Onder vermelding van: Boek 25 jaar Kustwacht en je naam. Stuur daarna een mail naar: info@kustwacht.nl, met de volgende informatie: Boek 'Kustwacht, 25 jaar wakend in dienstbaarheid', je naam en adres en je bankrekeningnummer.

NAJAD NAAR GREVELINGEN YACHTING

Grevelingen Yachting in Scharendijke is de officiële vertegenwoordiger geworden van Najad en Nord-West voor de Benelux. Vorig jaar oktober is Najad overgenomen door de eveneens Zweedse jachtwerf Nord-West, die al 25 jaar motorboten maakt in het hogere segment van de markt. Najad bouwt zeiljachten, ook in de top van de markt. Najad werd opgericht in 1971 en bouwde sindsdien meer dan 2000 zeiljachten. www.najad.nl



GPS VOLGSYSTEEM ZONDER ABONNEMENTSKOSTEN



ASA Boot Electro introduceert een eenvoudig track & trace systeem, toegespitst op de watersport.

Het 12Trace systeem bestaat uit een kleine GPS unit, die ergens in de boot kan worden verborgen. De ingebouwde accu heeft een levensduur van 3 jaar. Instal-

latiekosten zijn er dus niet. De positie-informatie wordt via de ingebouwde GPRS module naar een webserver gestuurd. De booteigenaar kan daar inloggen en het systeem instellen en onder andere de huidige positie van zijn boot bekijken. Er is wel een verbinding met het GSM-netwerk nodig. Het 12Trace systeem wordt eenmalig aangeschaft en voor het gebruik worden slechts de communicatiekosten via een prepaidstelsel betaald. De basisuitvoering kost € 415 en dat is inclusief € 15 beltegoed. Bij normaal gebruik gaat dat beltegoed ongeveer 3 jaar mee. www.asabootelectro.nl

USB ONDER JE BUISKAP

Nu een notebook op de kaartentafel bijna gemeengoed is, groeit ook het gebruik van randapparatuur bij ons varende kantoor/navigatie-centrum. Voor het gebruik van een tweede scherm in de kuip, een wifi-antenne of een gps-muis loopt er nu meestal nog een onhandig snoer door het kajuitluik naar buiten. Dat kan worden opgelost met de nieuwe USB doorvoerkabel met IP67 waterdichte buitenaansluiting. Voor € 29,95 koop je een 3 meter lange kabel waarmee je zonder struikelgevaar al je gadgets in de kuip koppelt aan je notebook. www.wifiantennes.nl



SNELLE MAXI-CRUISER VAN SWAN

Nautor Swan lijkt te weten waar de kansen liggen in de moeilijke botenmarkt van vandaag. De werf richt zich steeds meer op het superyachtsegment en komt binnenkort met een imposant 105 voet lang model, getekend door het eigen Nautorteam en ontwerper German Frers. Swan noemt de 105 een duidelijk statement in 'luxury style and ocean-going performance', voortgekomen uit de successen van de Swan 112, 100 en 130.

De romp is gebouwd op snelheid maar de boot is verre van een kale racemachine. Het interieur biedt alle ruimte en comfort voor de verwende zeiler. Met zes ramen in de romp, tien dekluisen en grote ramen in de kajuitopbouw baadt het strakke interieur in een zee van licht.

Ook bovendeks is strak en stijlvol het devies. Als je de Swan 105 straks ergens tegen komt, let dan vooral even op de in dek geïntegreerde en hydraulisch bedienbare bimini.

www.benelux.nautorswan.com



VEILIG VERPAKT TABLET

Natte handen, een overkomende golf of een druipende giek, zelfs bij rustig weer houd je je iPad in de kuip met moeite droog. Met de iPadhoes van Lifedge kun je gerust minder voorzichtig omgaan met het tablet. De hoes is waterdicht volgens de IP67 norm. Dit betekent dat hij volledig waterdicht is in 1 meter diep water gedurende dertig minuten. Daarnaast is de hoes schokbestendig. Importeur Holland Nautic liet een iPad in deze bescherming van 1 meter hoogte op een betonnen vloer vallen en de iPad bleef prima functioneren.



Het scherm heeft een Optiguard-coating die zorgt voor goede helderheid in zonlicht, scherp beeld en de ogen minder snel vermoeit. De hoes is slijtvast en bestand tegen olie, zonnebrand en chemicaliën. De heldere polycarbonaat lens zorgt voor een optimale prestatie van de camera als de iPad in de hoes zit. Met de draagband houd je de iPadhoes stevig in de hand, zowel in portret als landschap positie. Prijs €132. www.hollandnautic.nl



ZILTESPULLEN

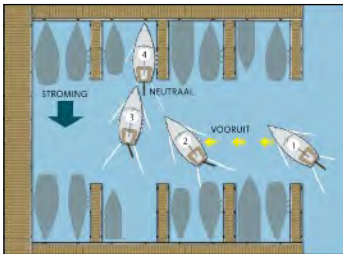
NIEUWE ROLLER VAN SELDÉN

Na de CX furlers voor gennakers en Code Zero's brengt Seldén nu de GX rolsystemen op de markt, bestemd voor asymmetrische spinnakers. Eenvoudige bediening is een kenmerk, want als de roller gebruiksvriendelijk is zal de zeiler hem vaker en met plezier gebruiken, aldus Seldén. De Seldén GX bestaat uit een onderwartel en een valwartel, verbonden door een anti-torsie lijn. Als de trommel draait



dan zorgt de anti-torsie lijn ervoor dat het zeil eerst boven oprolt, aangezien de halshoek onafhankelijk meedraait ten opzichte van de top. Het zogenaamde top-downsysteem. Je kunt de roller vanuit de kuip bedienen en het zeil is als een nette, rechte rol in te pakken. Er zijn vier uitvoeringen, geschikt voor boten van 25 tot 70 voet. Prijs vanaf 740 euro. www.selden.nl

MANOEUVREREN MET DE IPAD



De app Bootmanoeuvres geeft stap-voor-stap instructies, die de roerganger helpen om zich in elke situatie op de motor te redden. De app is bedoeld als raadgever tijdens het aanleggen, maar ook als naslagwerk. De app is een afgeleide van het boek dat Hollandia onder

dezelfde titel uitgeeft. De bootmanoeuvres worden in acht hoofdstukken stapsgewijs uitgelegd: de basis, afmeren aan een meerboei, langsij een steiger, in een jachthaven met vingersteigers en in havens. Ankeren en gebruik van de motor op groot water worden in de laatste hoofdstukken behandeld.

Prijs: €3,99 www.hollandia-boeken.nl





Flevorace 2012

www.flevorace.nl

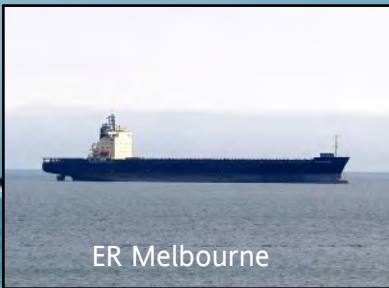


Enkhuizen



17 -18 -19 augustus





ER Melbourne

Friday 18th May 7:25pm. Bermuda Radio received a satellite telephone call from the sailing vessel Outer Limits with four persons on board reporting that they had struck a whale and were taking on water 300nm east of Bermuda. The German registered merchant ship ER Melbourne was diverted to the stricken vessel's position



ONTMOETING MET WALVIS WORDT OUTER LIMITS FATAAL

Op 16 mei startte de Nederlandse *Outer Limits*, een Hanse 370e, in de ARC Europe rally van Bermuda naar de Azoren. Net twee dagen onderweg stootte de boot op een walvis. Een scheur in de boeg van de Hanse was het resultaat.

Schipper Joost Gehrels probeerde nog terug te keren naar Bermuda, dat inmiddels 330 mijl achter hem lag, maar als snel werd duidelijk dat dit geen optie meer was.

Zijn MayDay naar de Nederlandse Kustwacht en RCC Bermuda zette een reddingsactie op gang. Er werd een vliegtuig naar de positie van de *Outer Limits* gedirigeerd en het in de buurt varende containerschip *ER Melbourne* koers naar de onfortuinlijke boot. Twee uur nadat de boten elkaar op zee ontmoeten was de vierkoppige bemanning van de *Outer Limits* veilig aan dek van het 36.000 ton vrachtschip. Tijdens de actie bleef een andere ARC Europe deelnemer, de *Hajo*, standby. De vier opvarenden van de Hanse hebben de Azoren op deze trip niet gezien, want het containerschip waar ze hun reis mee vervolgden had het Italiaanse Cagliari als bestemming. Een dag voor het uitkomen van deze *Zilt* kwamen schipper Joost en zijn bemanning in Italië aan. We spraken Joost uitgebreid over zijn hachelijke belevenissen op de Atlantische Oceaan. In *Zilt* nummer 75 volgt het uitgebreide verslag van het verlies van de *Outer Limits* en de redding door *ER Melbourne*. (Z)



foto © World Cruising





foto: © bemanning SantanA

MILJOENENSTAD RIO

Even geen verlaten baaien en palmenstranden voor Trees en Jan van Weeghel van de *SantanA*. Hun 54 voeter (grootste boot op de foto) ligt hier voor anker bij Rio de Janeiro, met de skyline van de miljoenenstad als decor.

ZILTEWERELD



VERKENNEN EN ONTDEKKEN

Trees en Jan van Weeghel zeilen al van kinds af aan. “Met kleine bootjes zeilden we meren, sloten en grachten op. Verkennen en ontdekken, dat was wat je geest prikkelde. Nog net even verder kijken, nog een bocht meer, en... Dat is een gevoel dat ons nooit meer heeft losgelaten,” vertelt Trees. In 2000 ontstond het plan voor een wereldreis. “Op zo'n moment verandert je leven al,” zegt Jan.

“We hadden net 15 jaar boerderij verbouwen erop zitten en ons watersportbedrijf verkocht. Met de knowhow van ons bedrijf bouwden we ons nieuwe huis en vervoermiddel, onze *Santana*. Het duurde nog 8 jaar voordat de Koopmans 54 gereed was. Nu bezitten we een solide aluminium zeiljacht met extra zware tuigage, een motor van 225 pk en voorzien van alle nodige uitrusting. Op dit schip voelen we ons veilig.”



ERVARING EN PLANNING

De 52-jarige Jan was al vertrouwd met de zee. Hij was een van de eerste geïntegreerde officieren van de Nederlandse vloot. In de jaren tachtig voer hij bij Van Ommeren een aantal keer rond de wereld.





www.ziltewereld.nl

Met Trees, van huis uit verpleegster, zeilde hij veel naar het noorden, maar ook in Griekenland. “Voor ervaringen is er altijd een eerste keer,” zegt Jan. “Dat is geen probleem als je maar goed voorbereid bent en je bewust bent van je eigen kwetsbaarheid.”

Trees vertelt over de te volgen route: “Ons reisplan is een uitdaging op zichzelf. We willen via Patagonië naar het diepe zuiden zeilen. En we gaan proberen Antarctica aan te doen, om daarna weer naar het noorden te varen door de Chileense scheren. Van Chili willen we koers zetten naar Paaseiland en Frans-Polynesië. Tegen de tijd dat de orkanen ontstaan, trekken we verder noordwaarts naar Hawaï en vervolgens Alaska. Dat lijkt ons een geweldig gebied om te verkennen. In de herfst zakken we af naar Vancouver Island en zullen daar dan overwinteren. Verder zuidwaarts trekkend doen we Mexico aan en van daaruit steken we de machtige Pacific over met zijn honderden eilanden. Tegen die tijd zijn we enkele jaren verder, dan ontstaan vanzelf weer nieuwe plannen. (Z)



De bemanning van *Zilt* Magazine bestaat uit:



Aan de kajuitafel

Onze manier van werken is even onconventioneel als *Zilt* zelf. Verwacht ons daarom niet in een spectaculair kantoor. We zijn het liefst aan boord, op het water of onderweg naar een goed verhaal.

De redactievergadering houden we aan wisselende kajuit- en keukentafels en verder zijn we uitgerust met e-mail, chat en Skype.

De beste manier om ons te bereiken, is een e-mail te sturen aan: redactie@ziltmagazine.nl 

De inhoud van *Zilt* Magazine mag op geen enkele wijze worden overgenomen zonder schriftelijke toestemming van de makers. Bij overtreding geldt het tarief dat daarvoor door de Nederlandse Vereniging van Journalisten is vastgesteld.

De uitgever kan niet aansprakelijk worden gesteld voor fouten in deze publicatie.

Zilt Zoekt Zeilers

- Abonneer je nu en ontvang gratis:
- elke week het zeilersweerbericht
 - elke maand Zilt Magazine



Ga naar www.ziltmagazine.nl
en vul je e-mailadres in

