

ZEILWERELD PRESENTEERT:

# ZEILWERELD

## NAJAARSSPECIAL

BOTEN, PRODUCTEN  
& VERHALEN



ZEILWERELD





# JACHTHAVEN GROEP

AMSTERDAM  
MARINA

ROTTERDAM  
MARINA

REGATTA CENTER  
MEDEMBLIK

MARINA  
STELLENDAM

MARINA  
SCHOKKERSTRAND

# Flexibel liggen?

Eén ligplaats, vijf jachthavens



**LEKKER VAREN, LEKKER LIGGEN**

[www.jachthavengroep.com](http://www.jachthavengroep.com) | [info@jachthavengroep.com](mailto:info@jachthavengroep.com)

# INH OUD



Laurens Morel/Saffier

## **PAGINA 7**

### ***VOORWOORD***

Bij Zeilwereld delen we graag onze passie voor het zeilen. Of het nu toerzeilen of wedstrijdzeilen is, alles heeft een plek, ook in dit magazine.

## **PAGINA 10**

### ***IMPRESSIE: FLYER 33***

We wilden 'm graag zien op de Hiswa te Water, maar die ging niet door. Zeilen op de Kaag was een nog betere manier om Flyer 33 te leren kennen.

## **PAGINA 16**

### ***BOTEN***

Zonder botenbeurzen is het lastig om bij te houden wat er allemaal nieuw is. We keken naar leuke nieuwe boten en projecten om naar uit te kijken.

## **PAGINA 26**

### ***KOOPMANS' JAGER***

Wist je dat D. Koopmans Jachtontwerpers dit jaar 60 jaar bestaat? Het succes duurt nog altijd voort met o.a. het ontwerp 'Jager'.

## **PAGINA 31**

### ***ZOUTERIK: VRIENDEN ONDERWEG***

Tijdens een reis rond de wereld vrienden maken is niet gemakkelijk. De





## **PAGINA 37**

### ***10 TIPS: TWEEDEHANDS BOOT***

Op zoek naar een 'nieuwe' tweedehands boot? Lees vooral de 10 tips van makelaars en ontdek de do's en dont's!

## **PAGINA 43**

### ***OVERWINTEREN OP DE CARAÏBEN***

Holland Ocean Racing heeft deze winter een uniek opleidingsprogramma op de planning staan op de Caraïben.

## **PAGINA 47**

### ***PRODUCTEN***

De HISWA te Water is een goede plek om te kijken naar nieuwe producten. Deze keer deden wij dit voor je, de leukste producten op een rijtje.

## **PAGINA 52**

### ***IN DE SPOTLIGHT: KELLY BONTJE***

Wij stelden 10 vragen aan Kelly Bontje. Een bijzonder verhaal van deze kitesurfer die nu met vriend en hond fulltime zeilt.

## **PAGINA 59**

### ***AIS: GEZIEN EN GEZIEN WORDEN***

Hoe zorgt een AIS er voor dat de juiste gegevens bij de juiste apparatuur terecht komen? En wat zijn de verschillen?





## **PAGINA 66**

### ***ANKE IN LIBANON***

Deze zomer zat Anke in Libanon. Voor velen niet de eerste keus om naartoe te gaan, laat staan om er zeilles te geven. Waarom toch Libanon?

## **PAGINA 70**

### ***BOOT KOPEN BUITENLAND***

Sjoerd van der Bles kocht een Elan 444 in Valencia. Hoe koop je een boot in het buitenland en hoe krijg je dat schip naar Nederland?

## **PAGINA 79**

### ***ZEILWERELD PODCASTS***

Wist je dat je ook naar Zeilwereld kunt luisteren? We hebben een aantal leuke podcasts voor je gemaakt. Voor elke zeiler wat wils.

## **PAGINA 80**

### ***MARIANNE EN HAAR RANDMEER***

Marianne den Hartog groeide op op open zwaardbootjes. Nu, veertig jaar later, herbeleeft ze haar jeugd op een Randmeer.

## **PAGINA 83**

### ***KAPITEIN MAURITS IN PARADIJS***

Kapitein Maurits was kapitein op de Yachtweek in Kroatië en voor privé charters in de Cariben. Lees over zijn zeilwereld én zijn grootste blunder!



## **PAGINA 88**

### ***HOELANG KUN JE DOORZEILEN?***

Drie mannen op leeftijd zeilen samen op een Hallberg-Rassy 94. Een verhaal waarin weer eens duidelijk wordt dat zeilen voor alle leeftijden is.

## **PAGINA 96**

### ***BOEKEN***

Een vast onderdeel op de botenbeurs, het standje met boeken. Welke heb je dit jaar gemist en verdienen volgens ons je aandacht?

## **PAGINA 101**

### ***FASTNET MET DE ZEEZEILERS***

De Zeezeilers van Marken stonden deze zomer aan de start van de Fasnet Race 2021. Hoe is het om zo'n legendarische race te varen?

## **PAGINA 106**

### ***COLOFON***

Deze special is tot stand gekomen door een samenwerking met het voltallige Zeilwereld team en vele helpende handjes.



**ZEILWERELD**  
alles over zeilen





Vlnr: Herco, Jeanne, Riemer, Anke, Paul & Femke

# VOOR WOORD

Om heel eerlijk te zijn vraag ik me soms af waarom de zee zo'n aantrekkingskracht heeft. Waarom ik koukleumend op een boot zit, 's nachts, met pijn aan m'n lijf en dan na m'n wacht weer een halfnatte slaapzak induik. Op die momenten weet ik niet altijd wat nu precies de lol van het spelletje is en waarom ik niet warm thuis zit met een pot bier. Een van m'n beste vrienden kent het gevoel en ze wist het ooit hilarisch treffend te beschrijven: "Aan boord ben ik kotsmisselijk en dolgelukkig."

Nadat ik weer een of meerdere dagen heb afgezien, is de voldoening des te groter en de ervaring des te mooier. De zee leert me omgaan met de harde realiteit dat de natuur nog altijd sterker is dan de mens en het contact met die natuur maakt voor mij het zeilen mooi. Die ene halve knoop meer is mooi meegenomen, maar het verhaal dat de golven vertellen en het gedicht dat de wolken vormen is nog mooier. "Wat zit je toch te dromen," zeggen ze dan. Nee, ik lees en luister.

De cocktail van afzien en genieten is perfect en verslavend. Als ik dan toch voor de verandering weer eens thuis zit, met de kachel net te hoog en met die ene pot bier, lonkt toch de zilte slaapzak en dat altijd bewegende bed. Hoewel ik geen ochtendmens ben, is er niets zo fijn als een zonsopgang op zee. Dat magische moment waarop je weet dat je de nacht alweer achter de rug hebt en een heerlijke zeildag voor de boeg.

'De zee baart zorgen en verhalen' schreef zeiler Eerde Beulakker. Die zorgen zijn inherent verbonden aan het hebben van een boot en een leven op het water. De verhalen daarentegen zijn verbonden met de zeilers. Die verhalen over avontuur, beleving, emotie en dromen lees en hoor ik graag. Die drang naar verhalen is vaak de reden waarom ik na aankomst in een andere haven weer dat typische rondje langs de steigers maak, om boten te bekijken en te raden wat ze gaan doen of hebben gedaan. En natuurlijk om zeilers te spreken van wie ik iets kan leren, of die iets kunnen leren van mij.

Op Zeilwereld.nl vind je die verhalen. Het is een rondje langs de digitale steiger waar avonturen worden gedeeld, tips worden uitgewisseld en waar iedere zeiler welkom is.

Anderhalf jaar geleden begon dat avontuur. Met Anke, Paul en Herco, die alle drie net als ik gek zijn op verhalen over zeilen.

Een paar maanden geleden schoven Femke en Jeanne aan en zo wordt Zeilwereld met de dag mooier en leuker.

Voor de HISWA te Water hadden we een special gepland met allerhande informatie over wat je in Lelystad zoal kon aantreffen. De afgelasting was voor ons geen reden om ook de special te laten varen, integendeel. Schrijvers sloten zich aan bij het project en het aantal pagina's nam met rasse schreden toe. Het resultaat is een heerlijk digitaal magazine vol met vol met zorgen en verhalen, gebaard door de zee.

Veel plezier met deze digitale special. Er zit liefde in van elke zeiler die er aan heeft meegewerkt. Deel hem vooral met de zeilers die Zeilwereld nog niet kennen en vertel ons ook jouw verhaal!

*Tot de volgende,*

*Riemer Witteveen - [riemer@zeilwereld.nl](mailto:riemer@zeilwereld.nl)*







## CLASSIC CUP CHRONOGRAPH

Dutch design, Swiss made  
High precision chronograph movement  
Countdown timer  
Sapphire scratch-resistant crystal  
10ATM/100M/330FT water-resistant  
TNG-patented folded safety buckle  
3 Years warranty

TNGWATCHES.COM



Ref. 10156C Lady



Ref. 10155C Gents

  
SWISS WATCHES

*Dutch design, Swiss made perfection*





# Schoonheid zonder concessies



Tekst: Riemer Witteveen

## Crossen op de Kaag met de Flyer 33

"De Flyer 33, die had ik wel willen zien", mijmert Femke tijdens een redactievergadering. De HISWA te Water is opnieuw ten prooi gevallen aan de coronamaatregelen en we bespreken het gemis.

"Ja, balen!" antwoord ik. Ik heb die boot nog niet eerder gezien, maar volgens mij heb ik hem een paar jaar geleden al voorbij zien komen. "Die is niet nieuw, toch?" vraag ik. "Klopt", zegt Femke. "Dat was bouwnummer 0. Nu wordt hij ook echt voor anderen gebouwd." Ik zoek weer eens plaatje op van de chique ogende boot, waarvan ik me afvraag of dit ook nog onder de noemer 'dagzeiler' valt. Hoe zou dat zeilen?

Femke laat er geen gras over groeien en heeft ondertussen al uitgezocht waar die ene Flyer 33 ligt. "Op de Kaag. Vlakbij! Zal ik een afspraak maken?" Bernard Menken van Menken Maritiem reageert meteen enthousiast en de afspraak is gemaakt. We mogen komen zeilen. Nu hopen op mooi weer.

### Code geel


In de week vooraf check ik bijna dwangmatig mijn telefoon. Voor de verandering zijn de weerapps het eens met elkaar eens: 10 tot 13 knopen wind, bewolkt en heel misschien een buitje. Prima. Op de dag zelf frons ik toch mijn wenkbrauwen als ik 'code geel' op de radio hoor. "Mogelijk stevige onweersbuien met windstoten." We zien het wel.

Het is warm buiten, maar de luchten zijn vooral grijs. Vooralsnog is het droog en laten de vlaggen bij de 'Koninklijke Watersportvereniging De Kaag' zich rustig meevoeren met het bezeilbare briesje.

### Krakend vers

"Jullie hebben mazzel!" roept Bernard Menken lachend als we het terrein oplopen. Jullie zijn de eersten die met de nieuwe set zeilen mogen varen. Ze zitten er net op! Terwijl Bernard het grijze, krakende grootzeil nog voorziet van de zeillatten bewonderen we de boot vanaf de steiger. Ondanks de klassieke vormen oogt ze modern en snel.





Tijdens het zeilklaar maken van de boot vertelt Bernard over het ontstaan van de boot. De hoofdrol in het verhaal is weggelegd voor Rutger Mohr, wedstrijdeiler en voormalig Wereldkampioen in de Cadet-klasse. Hij wilde een dagzeiler voor zichzelf hebben, maar wel een waar hij echt mee kon racen. Wat er te koop was sprak hem niet aan, en wat hij wilde was niet te koop. Dan maar zelf iets opzetten dacht Mohr en hij klopt aan bij Gerard Dykstra van Dykstra Naval Architects. Er is een match tussen de twee en zo ontstaat de Flyer 33.

### **Via via**

Mohr berekent dat er zo'n 1000 uur nodig zijn om de boot te bouwen. Dat is hem te gortig en zo ontstaat het plan om het model dan maar commercieel in de markt te zetten. Nog voordat de seriebouw van de grond kan komen overlijdt Mohr plotseling. Hij heeft nog wel gezeild met zijn Flyer, maar helaas niet lang. Een studievriend van Mohr zou voor het project zorgen en diezelfde studievriend kent Bernard ook weer. Als hij vertelt een dagzeiler te ontwikkelen vallen de puzzelstukjes op hun plek. Bernard koopt de naam Flyer en de mallen en eindelijk kan de seriebouw beginnen. In 2022 worden de eerste zes afgeleverd.

### **Sri Lanka**

Het bouwen gebeurt niet in Nederland, maar in Sri Lanka. "Ze kunnen daar heel goed bouwen," vertelt Bernard. "We hebben daar met onze partner in 25 jaar al 900 boten voor de Nederlandse markt gebouwd. De Flyer 33 past zonder kiel zo met mast en al in één 40-voets container. Vanuit Sri Lanka kun je de boot zo overal naartoe brengen. Bij een werf laat je de boot op z'n kiel zakken, tuig erop en gaan. De eerste boten zijn voor Nederland en Duitsland, maar ik weet zeker dat het straks ook aan slaat in bijvoorbeeld Zwitserland."

*Geluksvogel*, de boot van Mohr en de enige Flyer 33 tot nu, toe is zwaarder dan de nieuwere modellen. "Aan het einde van de bouw hebben ze nog flink wat hechthout naar binnen gebracht," lacht Bernard. De boot is droog dik 300 kilo zwaarder dan de nieuwe boten straks. Een Flyer 33 zonder tuig weegt 2800 kilo.

### **Bamboe**

Slechts op een paar punten worden aanpassingen gedaan. Oorspronkelijk waren er ovale raampjes in de opbouw te zien, wat de boot een vrij klassieke uitstraling gaven. Inmiddels is die look veranderd voor een sneller-ogend langwerpige raampje, wat voor het oog met een sticker is gedaan op *Geluksvogel*. Het maakt de boot aanzienlijk stoerder. Ook komt er standaard een elektromotor in.

Binnen is de boot voorzien van een licht, maar scheeps ogend interieur. "De wc maken we straks zo dat je wat mee privacy hebt. Daarnaast verdwijnt het donkere hout. Een klant vroeg om een intimmering van bamboe en we gaan dat toepassen bij alle boten."

De optielijst voor de boot is niet bijster groot en bevat vooral basale zaken zoals de elektrische uitrusting. Bernard legt uit: "Veel opties levert alleen maar gedoe op. De boot moet eerst helemaal uitgedacht worden en dan pas





Het interieur wordt voorzien van bamboe betimmering

gebouwd. Als je later nog dingen gaat aanpassen gaat het zeker weten mis."

### Gennaker

De laatste stuip trekkingen van de zomer zijn niet overtuigend, maar de dreigende wolken verstaan hun vak. Het grijs in de lucht is nog een tint donkerder geworden. Als Bernard de diesel start valt het me pas op dat de haven is uitgestorven. Ik vraag me af of iedereen op het water zit en als we Het Joppe opvaren blijkt dat we het rijk bijna voor onszelf hebben. Motorboten met slierten huursloepen achter zich aan maken haast richting de haventjes. Morgen moet alles weer klaar zijn voor de hordes dagjesmensen. Vandaag is de Kaag voor ons en voor de Flyer.

Bernard kijkt even omhoog en daarna op de windmeter tegen de kajuit. "Gennaker?" Femke en ik knikken enthousiast. Na wat gerommel op het voordek klapt het groene zeil vol. We krijgen een duw in onze rug en voordat we het weten zijn we alweer bij de kant. We maken een gijp en ik merk dat dit grote tuig iets meer aandacht vereist op zulk klein vaarwater. Al snel zit de vaart er weer in als we ruime wind richting de doorgang naar het



Zweiland opzoeken. De doorgang zelf is voor de wind en ik stel voor om te vlianderen. "Dat gaat niet heel lekker met deze gennaker" roept Bernard. Koppig hou ik vol. Afkruisen is sneller, dat weet ik, maar in dit smalle vaartje ga ik liever iets minder snel met zo'n boot onder m'n kont. We varen pas net!

De gennaker werkt gelukkig mee en staat mooi bol naast het grootzeil z'n best te doen. Bernard pakt z'n telefoon en schiet een foto. "Leuk dit!"



We sukkelen met de wind in onze rug langs Waterlust, de Kaagsociëteit. Eenmaal op het Zweiland zoeken we de hoogte weer wat op en zien we ook de snelheid weer oplopen. Het waait niet hard, zo'n 12 knopen, maar met wat helling erbij voelt het heerlijk. Helaas, nét geen 7 knopen.

Na een gijpje crossen we verder naar de andere kant van het meer. "Een kijken hoe hoog we kunnen onder gennaker?" vraag ik aan Femke die achter het roer zit. Ze knikt en duwt de helmstok wat van haar af. En nog wat, en nog wat. De boot begint lekker te hellen, en de snelheid loopt wat op. Dan komt het verwachte moment waarop de helmstok niets meer doet en opvallend langzaam lopen we uit het roer. De rust aan boord blijft en



lachend kijken we elkaar aan. "Nou, zo hoog dus!" De schoten worden rustig gevierd en enkele tellen later zijn we weer de baas over de boot. Halve wind blijkt iets teveel van het goede.

Het is kenmerkend voor de Flyer 33. Ja, het is een dagzeiler, waar je overigens met gemak een paar dagen mee weg kan, maar het is ook een boot die meer aanvoelt als een wat groter jacht. Als ik het roer van Femke overneem moet ik even wennen aan de hoe de 33 voeter reageert. Ze laat zich niet varen als een open boot. Het gewicht en vorm van de romp maakt haar vergevingsgezind en de bewegingen zijn enigszins gedempt. Als snel krijg ik de slag te pakken en ben ik niet meer van de helmstok weg te slaan.

Bernard staat inmiddels ijverig met de schoot in z'n hand de gennaker op het voordek te trimmen. Hij lijkt zich kostelijk te vermaken. De Eijmerspoel zijn we bijna uit en op Dieperpoel, voor Zeilschool 't Vossenhol halen we de gennaker naar beneden. Nu nog aan de wind terug.

Op een houten wedstrijdvalkje bij ons in de buurt gaat vanuit de trapeze een duim omhoog. Het valkje is eigenlijk veel geschikter voor dit water. Ook aan de wind zeilen we met gemak wat andere bootjes voorbij en een paar klapjes verder zijn we alweer bij de Kaagsociëteit waar we even de blitz maken door rakelings langs de steigers te varen. Tegen de ramen zitten enkele neuzen gedrukt om ons in de gaten te houden.

We lopen in op een Polyvalk en varen onderlangs voorbij met dik 5 knopen. We moeten overstag, maar dan zit dat valkje in de weg. Bernard roept: "Zouden jullie misschien..." Hij hoeft z'n zin nog niet af te maken of het valkje is al voor ons overstag. Alsof we op de Groene Draeck zeilen!

"Nooit aan een stuurwiel gedacht?" vraag ik Bernard. "Ja natuurlijk wel," volgt het antwoord resoluut. "Ik wilde er per direct een stuurwiel opzetten. Maar toen stapte ik aan boord op het IJsselmeer en na twee tellen dacht ik 'dit is een helmstokboot'. Een stuurwiel is wel een optie, maar"





Bernard zet de val door

zoals Rutger Mohr hem heeft bedacht. Gewoon goed en dat mag wat kosten. Het is niet de meest praktische boot om met de hele familie een week op te verblijven, de boot moet vooral mooi zijn." Ik denk terug aan de meedraaiende hoofden op de valkjes. Een schoonheid is de Flyer 33 zeker.

Als de motor ons weer door de Groote Sloot loodst, begint de zon weer wat te schijnen. De haven is nog steeds uitgestorven, maar Femke en ik zijn blij dat we ons niet door een code geel hebben laten afschrikken. "Ik heb heerlijk gevaren jongens," zegt Bernard als we de boot opruimen. "Altijd leuk om met zeilers op pad te gaan." ■

gelukkig heb ik tot nu toe alle klanten kunnen overtuigen dat een helmstok hier veel fijner is.

Voordat het rondje Kaag er alweer op zit kijk ik nog eens goed om me heen. Ik zie Spinlock stoppers, mooie Harken lieren en beslag; alles is tiptop uitgevoerd. De grootschoot komt samen met wat trimlijnen in de rugleuning van de kuip uit. Het German sheeting systeem werkt prettig op de boot en is zonder al te veel kracht prima te bedienen.

"Zijn er nog punten waar er concessies zijn gedaan?" "Nee," antwoordt Bernard stug. "Nou, misschien de prijs," voegt hij daar lachend aan toe. "Ik heb geen zin om in de marge te rommelen met minder goede onderdelen. Het moet allemaal gewoon goed zijn. Je krijgt de boot min of meer



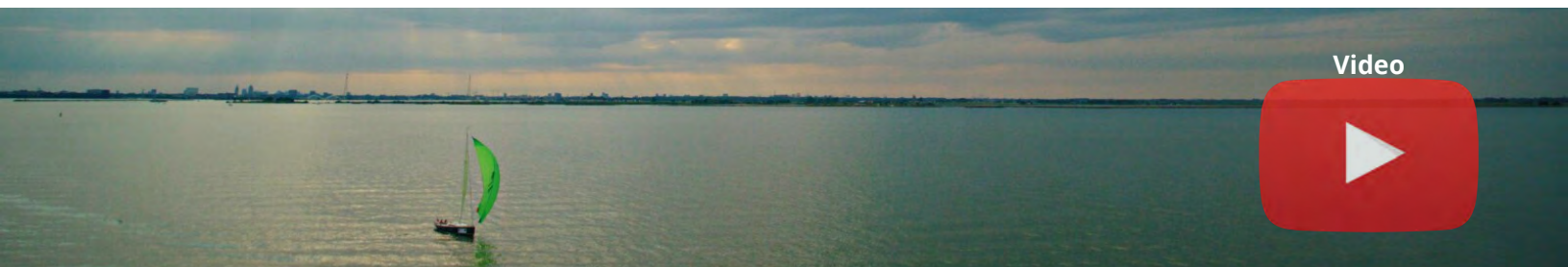
In 2022 zien zes nieuwe Flyer 33's het daglicht. Ze zijn gebouwd voor zowel Nederlandse als Duitse klanten.

#### Specificaties:

- Lengte: 10,10m (waterlijn: 8.05m)
- Breedte: 2,67m
- Diepgang: 1.35m of 1.85m
- Gewicht: 2.700kg (1050kg ballast)

Vanaf: €160.000

Meer info: [Menkenmaritiem.nl](https://www.menkenmaritiem.nl)







# HANTEERBARE EN VEELZIJDIGE PERFORMANCE

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



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

# Pointer 30: Koffiebar en roterende fauteuils



Je ziet het wel eens op de grotere toerboden van Scandinavische komaf: fauteuils in de salon. Al plof ik na een dag op het water liever op een (salon)bank, ik moet toegeven dat het er chique uitziet.

De verbazing was groot toen de eerste tekeningen van de aanstaande Pointer 30 werden gepubliceerd. De afbeeldingen tonen een leuke 30-voeter, mét fauteuils! Nooit gedacht dat dat een mogelijkheid zou zijn voor een boot van gemiddeld formaat. Wat het helemaal afmaakt is de dat de stoelen ook nog kunnen draaien en zijn geplaatst naast een heuse 'koffiebar'!

## Werkplek

Geert Wijma, eigenaar van Jachtwerf Heeg legt uit: "We willen de boot een ruim interieur geven en zeer goed comfortniveau. Dat kunnen we doen door de twee draaistoelen met (koffie)bar. Daardoor heb je een werkplek en kan je goed bij de keuken. Je hoeft niet vanaf een bankje te koken. Ook een goed afsluitbare slaapkamer en toilet zijn belangrijk aan boord. De loophoogte binnen is ca 1,60m hoog. Als je zit is dat een behoorlijke hoogte."

De Pointer 22 en 25 zijn strakke, elegante kajuitboten van bescheiden formaat. De Pointer 30 lijkt een passende uitbreiding van de reeks met een zeer schappelijke richtprijs.

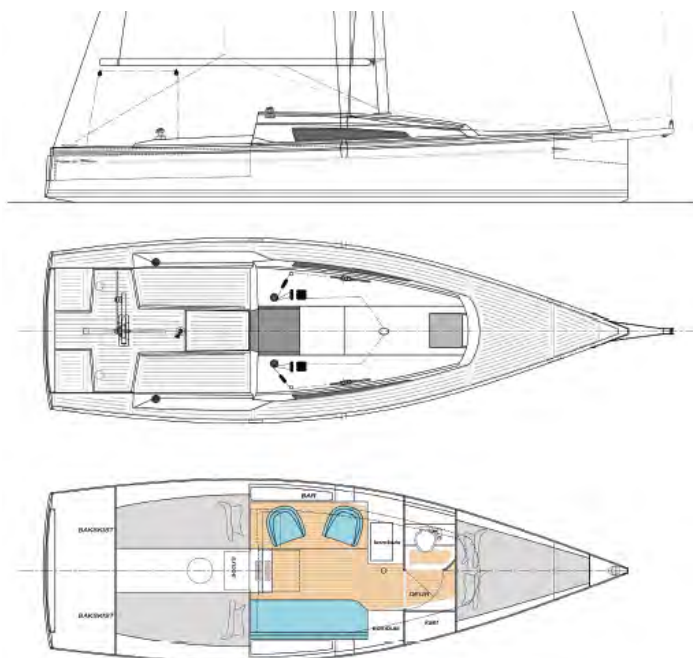
De mallen voor de nieuwe 30-voeter worden komend voorjaar gemaakt en daarop kunnen de eerste exemplaren in de zomer van 2022 gebouwd worden.

## Specificaties:

- Lengte: 9,20m
- Breedte: 2,90m
- Diepgang: 1.25/1.75m
- Gewicht: 2.400kg (950kg ballast)

**Richtprijs: €120.000**

**Meer info: [Jachtwerf-Heeg.nl](http://Jachtwerf-Heeg.nl)**





# Elan E6: met de Italiaanse slag



Dat niet alle monohulls op elkaar hoeven te lijken, hebben de laatste modellen van Elan wel bewezen. Je vindt het mooi of je vindt het niks, maar je kunt moeilijk ontkennen dat de Elans *'something different'* zijn. De nieuwe E6 valt ook onder die noemer. De oplettende lezer zal misschien de Elan GT6 in de renders herkennen en dat is niet zo gek. De romp is hetzelfde. Toch is de boot ook anders.

## Auto & Boot

Elan slaat graag de handen ineen met grote namen en ook deze E6 is daarop geen uitzondering. De Elan GT6 werd ontworpen in samenwerking met ontwerpstudio F.A. Porsche (ja, dat is dezelfde Porsche). Deze E6 lag op de tekentafel van onder andere *Pininfarina*. Het is niet erg als dat je niets zegt, maar het is het Noord-Italiaanse bureau achter beroemde automodellen zoals de Ferrari 365 GTB/4 Daytona en de Alfa Romeo Spider. Eerder kwamen er ook al mooie schepen van de tekentafel. Denk daarbij aan de Wally 101 en de Tango Wallycento. Zegt dat je ook niets? Denk strak, luxe en Italiaans en je bent al een heel eind.

De lijnen in de romp en de typische raampartijen zullen niet bij iedereen in de smaak vallen. Het valt wel op, zoveel is zeker. De GT6 was daar wel héél extreem in, met zijn contrasterende vlakken in de romp en op het dek, maar gelukkig zijn die lijnen nu een stuk subtieler geworden, maar nog altijd verre van conventioneel.

Doet snelheid je weinig? Dan is de E6 niets voor jou. Elan heeft flink z'n best gedaan om een rappe schuit te ontwerpen met dubbele roeren, een flinke torpedokiel, harde kimmen en een boegspriet die van een afstandje nog wel eens voor stormram aangezien kan worden. Zelf hopen ze bij Elan dat de E6 de snelste, lichtste en stijfste *performance cruiser* van 47 voet op de markt zal zijn. En dat mét een volledig, luxe interieur.



Wil je zelf oordelen over deze Sloveen met Italiaanse trekken? Deze boot is in januari op BOOT Düsseldorf te bewonderen.

## Specificaties

- Lengte: 14,10m (15,30 over alles)
- Waterlijn: 13,68m
- Breedte: 4,49m
- Diepgang: 2.40/2.80/2.95m
- Gewicht: 11.250kg (3267kg ballast)
- Motor: 50pk Volvo (of zwaardere Volvo's, Yanmars of een elektrisch Oceanvolt-systeem).

**Vanaf €379.900**

**Meer info: [Northfleet.nl](http://Northfleet.nl) - [Elan-Yachts.com](http://Elan-Yachts.com)**



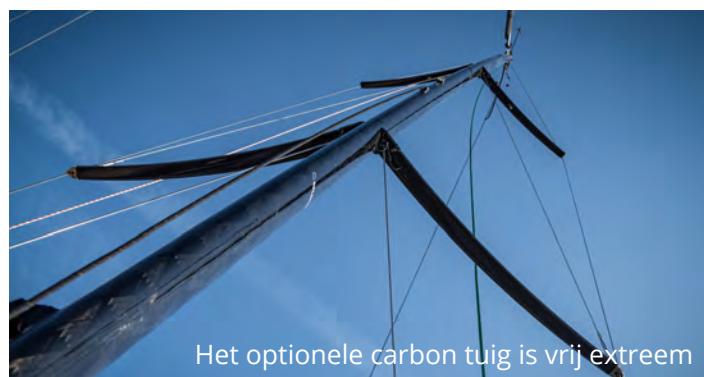
Foto's Laurens Morel/Saffier

*Wat doe je als je een te gekke boot hebt ontwikkeld waarmee je meteen orders binnenharkt? Je gaat weer naar de tekentafel voor nog een gaver, moderner en extremer model.*

# Saffier Se 33 Life: Gretig met pit

"En, hoe vaart ie?" Al weken hebben Kay Heemskerk, de marketingman van Saffier, en ik regelmatig contact over het nieuwe vlaggenschip van de werf, de Se 33 Life. Woensdag 22 september is het eindelijk zo ver en later op de avond moet ik gewoon weten hoe het was. Kay's antwoord laat er geen gras over groeien: "Wat een boot en wat een dag." Ik vraag door. "Double digits?" Kay: "Eitje."

"Ik zou de boot willem omschrijven als gretig," vertelt Kay. "De boot vaart net zo gemakkelijk als de Se 27 Leisure, maar dan wat sneller. Met de gennaker (niet eens de grootste) tikten we dik 16 knopen aan, met 15 knopen wind!. Goed, dat was van een golf af, maar op die manier surfen kan je ook niet met elke boot."



Het optionele carbon tuig is vrij extreem

## Doorontwikkelen

In 2017 vaar ik voor het eerst op de Saffier 33 UD. Heel oud was die boot toen nog niet. Lekker, even raggen op de Noordzee voor de kust bij IJmuiden. In de loods van de gebroeders Hennevanger werd op dat moment de laatste hand gelegd aan de plug voor de Se 37 Lounge. Het laat zien dat Dean en Dennis niet stilzitten en blijven doorontwikkelen.

De uit de kluiten gewassen daysailer die kort na mijn bezoek het licht zag, zette een nieuwe standaard en een jonger en kleinere zusje kon niet uitblijven. Het werd de 'Se 27 Leisure', waar we vorig jaar nog mee voeren. De nieuwe Se 33 Life volgt dezelfde designfilosofie van de 37 en 27: een breed achterschip, alles te bedienen vanuit de stuurmanspositie en voldoende ruimte om heerlijk te kunnen relaxen.

"De boot is wéér een slag moderner gemaakt. De mast is langer, het tuig is extremer en alles wat we konden vinden dat tof was op zo'n boot zit er op. Er zit zelfs onderwaterverlichting op! Wie zet dat nou weer op zo'n boot. Nou, wij dus."

Nog voordat het eerste bouwnummer het water raakte, heeft Saffier al 30 stuks verkocht. Ook



sleepte de boot al een nominatie voor European Yacht of the Year in de wacht (de zesde nominatie voor de werf). Tijdens BOOT Düsseldorf in januari moet duidelijk worden of Saffier de zoveelste prijs in de wacht mag slepen. Daysailers zijn hot en dat weten ze in IJmuiden. Never change a winning formula zullen ze gedacht hebben. Al is die formule wel meegegaan met de tijd.



Het interieur is voor een 33 voets toerboot krap, maar voor een 33 voets daysailer juist vrij ruim

### Keuzes

In het leven moet je keuzes maken. Als je mazzel hebt mag je keuzes maken over hoe je je Se 33 Life afgeleverd wil zien. Een luxeprobleem zullen we maar zeggen. De eerste optie die je voorgeschoteld krijgt, is hoe diep je kiel wordt. Ondiep (1.45m), diep (1.70m) of bijzonder diep (2.10m). Die laatste wordt door Saffier zelf de 'racekiel' genoemd en zal ongetwijfeld zorgen voor extreme resultaten op het log.

Opvallend genoeg is een dieselmotor nog steeds de standaard. Elektrisch varen, zeker op dagzeilers is tegenwoordig al net zo normaal als lekkere 0.0 biertjes. Een 10kW Torqeedo POD is gelukkig wel mogelijk. Met twee 'Power 48-5000' accu's kun je zo'n vijf uur varen. Voldoende voor een dag, toch? Snel standaard maken, die POD, net als bij het kleinere broertje, de Se 27 Leisure.

Kay ligt de keuze toe: "Met deze 33 ga je gemakkelijk wat langer weg en dan is een dieselmotor toch wel makkelijk. Zo ga je sneller ergens een nacht voor anker liggen, zonder dat je je zorgen hoeft te maken over de accu." Oké, akkoord. Gelukkig blijkt toch een kwart van de gelukkigen wel voor elektrisch te kiezen. "Ideaal voor op de Zwitserse meren!" voegt Kay eraan toe.

Qua tuigage zal de aanstaande eigenaar even een nachtje moeten slapen. Standaard staat er een doodnormale aluminium mast van Seldén op. Uiteraard is de hele tuigage ook in carbon-uitvoering te krijgen met rod-verstaging.

### Buidel

Zoals altijd is lijst met opties net zo lang als de lijst met buitengewoon vreemde pizza's bij de gemiddelde Nederlandse pizzeria. Het kiezen uit deze lijst is echter veel leuker, zeker als je de rekenmachine tijdens het overleg met het thuisfront 'per abuis' bent vergeten.

Denk naast de kiel, motor en tuigage bijvoorbeeld ook nog aan de kussens in de kuip, een lazy bag, een bimini, het type schroef, koelkast in de kuip en/of binnen, toilet, koffiebar, type zeilen, navigatieapparatuur, zeereling, anker, en het type dek (normale antislip of Esthec). Wil je de Se 33 Life met alle opties, dan zit je ongeveer een ton hoger dan de vanafprijs.

### Specificaties:

- Lengte: 9,75m (11,00 met boegspriet)
- Waterlijn: 8,87m
- Breedte: 2,85m
- Diepgang: 1.40/1.70/2.10m
- Gewicht: 2.850kg (1250kg ballast)

**Met dieselmotor vanaf €168.000**

**Met elektromotor vanaf €184.000**

**Meer info: [SaffierYachts.com](http://SaffierYachts.com)**



# First 36: Planeren met gematigde wind

*De First-reeks van Bénéteau bestaat al sinds 1977. De eerste First 30 is nog altijd een leuk schip dat de tand des tijds uitstekend heeft doorstaan. 44 jaar later is er weer een nieuwe First, ditmaal met 36 scherpe en snel ogende voeten.*



Nog niet zo lang geleden lijfde Bénéteau het Sloveense Seascope in. De sportieve Seascopes werden omgedoopt tot 'First'. Ik dacht in eerste instantie dat het daarmee gedaan was met de karakteristieke lijn van de Franse botenbouwer. De First 53 was een welkom teken aan de wand dat dit niet per se het geval was, maar de voormalige balkanbootjes en het enorme gevaarte waren als appels en peren.

De First 27.7 is van de vijfde generatie Firsts en is altijd mijn favoriet geweest. De klapkiel had van mij niet hoeven, maar aan dek lijkt alles te kloppen. Het lijnenspel van de romp en de ergonomie in de kuip: de boot smooit als het



subtielere neefje van de Figaro's die ook uit de stal van Bénéteau komen. De zesde generatie sprak me minder aan; ik miste de uitstraling. Toen Bénéteau de nieuwe First 36 aankondigde was mijn nieuwsgierigheid snel gewekt. Eindelijk weer een nieuwe, ouwerwetse First! Een 'racer-cruiser' zoals Bénéteau het zelf noemt.

Het ontwerp is een samenwerking tussen de Fransman Samuel Manuard en Italiaan Lorenzo Argento. De ontwerpfilosofie van de overige Firsts van de zevende generatie zien we daarmee terug in de 36. Deze First belooft een middenweg die we tegenwoordig veel zien: aan de ene kant sportief zeilen (deze First zou moeten kunnen planeren bij gematigde wind) en aan de andere kant een hoop comfort benedendeks. Volgens Bénéteau zelf is het comfort bij de 36 zelfs vergelijkbaar met dat van de oudere First 40.7.

Benieuwd naar de nieuwe First 36? De boot moet al in januari 2022 op BOOT Düsseldorf te bewonderen zijn.

**Meer info: [NovaYachting.nl](https://NovaYachting.nl) - [Bénéteau.com](https://Beneteau.com)**



# Contest-zusjes 49CS & 50CS



49CS



De verschillen lijken in eerste instantie misschien klein, maar bij nader inzien kom je er toch achter dat de nieuwe twee-eiige tweeling van Contest wel degelijk verschillend zijn. De waterlijn is hetzelfde, de breedte en diepgang ook, en de bouwkwaliteit zal uiteraard zijn zoals het Contest betaamt, en dat is te beschrijven met één woord: oerdegelijk.

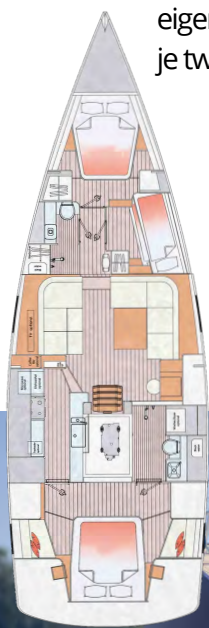
Vlak voor de zomer van dit jaar werd de Contest 50CS in het leven geroepen. Een prachtige middenkuiper met een ruime eigenaarshut achterin en twee hutten voorin, voor in totaal zes personen. Ruimte is het toverwoord bij dit model, zowel aan dek als in de kajuit. Je kunt alleen niet je bijboot in de spiegel kwijt. En dat kan nu net bij de recent aangekondigde 49CS wel door net een andere lay-out. Bij de 49CS zit de

eigenaarshut juist in de voerpunt. Achterin heb je twee hutten met per stuk twee losse bedden.

Daarachter bevindt zich een lazarette waar de bijboot mooi kan worden opgeborgen. De 49CS laat zich typeren als een achterkuiper, met een vrij en open achterdek zonder zittingen achter de stuurwielen.

Annick Conijn van Contest Yachts: "Klanten die wat meer

van privacy houden kunnen we bedienen met de 50CS met ruime eigenaarshut en middenkuip. Maar er is voor deze lengte ook behoefte aan een achterkuiper. Als uitgangspunt voor deze 49CS hebben we de 42CS genomen, Die won de European Yacht of the Year Award in 2014." Dat lijkt een prima uitgangspunt. Welke kies jij?



50CS

## Specificaties Contest 50CS

Lengte: 15,46m -  
Breedte: 4,90 -  
Diepgang: 2.35m -

€1.150.000 (excl btw)

## Specificaties Contest 49CS:

- Lengte: 15.20m  
- Breedte: 4,90m  
- Diepgang: 2.35m

€1.100.000 (excl btw)

Meer info: [Contestyachts.com](http://Contestyachts.com)





# Allures 45.9: Aluminium Alleskunner

Een romp van aluminium met een dek van glasvezel-composietmateriaal, dat is typisch Allures. Op die manier hebben ze een sterke, maar lichte boot ontworpen, geschikt voor verre reizen. Ook koude bestemmingen zijn geen probleem: de boot is volledig geïsoleerd. Je hebt keuze uit twee type kielen: een klapkiel of een mid-zwaard. Zo worden ook die onbereikbare plekjes ineens toegankelijk.

## Subtiel

De opvolger van de Allures 45 oogt erg subtiel en zelfs elegant voor een jacht dat door kan gaan voor een expeditiejacht. En dat zet zich binnen door: het interieur van de 45.9 is ingericht voor een leven op groot water. De doorgangen zijn praktisch smal, je kunt je overal schrap zetten en er is altijd wel een handgreep in de buurt. Aan de kaartentafel kun je met twee personen prima zitten, elk aan een kant. Een stel aan boord zou zomaar die knusheid kunnen verkiezen boven de ruime salontafel.

Als je interesse hebt moet je er snel bijzijn. De levertijd op de 45.9 loopt aardig op. Je mag nu vier jaar wachten voordat je 'm mee naar huis mag nemen.



## Specificaties

- Lengte: 14,75 (waterlijn: 13,70m)
- Breedte: 4,43
- Diepgang: 1.06 tot 2.90m
- Gewicht: 12.600kg (4.490kg ballast)

**Vanaf €519.000**

**Meer info: [Rossinante.com](http://Rossinante.com) & [Allures.com](http://Allures.com)**





# Arcona 385 & 415: Rappe Zweden

Tekst: Jan Niemeijer

“Als de 385 een auto was, zou het een Aston Martin zijn” kopte Chris Beeson al eerder in Yachting Monthly. Een bijzonder compliment gezien de trots die de Britten kenmerkt voor het eigen merk; je betrapt ze niet snel op een vergelijking met een buitenlands product. Of geheim agent 007 inderdaad beter af is op de Arcona 385 dan op zijn Spirit 54 (Casino Royale) laten we in het midden. Feit blijft dat Arcona met de 385 een vernieuwende stap heeft gezet om de populaire Arcona 380 mee op te volgen.

## Raggen voorop

Meer licht in ruim en kombuis en een groter instrumentenpaneel zouden natuurlijk al de verbeteringen kunnen zijn die je over de streep trekken. Of anders misschien de keuze die je krijgt tussen de 3 hut of 2 hut-met-aparte-douche versie. Maar Arcona kennen we toch vooral door de combinatie tussen snel en comfortabel zeilen. Dat ze bij Arcona de 1.90m bijvoorbeeld al ondiep noemen geeft al aan wat voor boot dit is. Geen gezeur, lekker raggen staat voorop. Als je wilt droogvallen of door Friesland wil scharrelen koop je maar een Aakje.

Opvallend is dat bij dit model de spiegel wel helemaal open is gelaten. Het benadrukt de aandacht die Arcona heeft voor zijn klanten die



Arcona 385

deze aanpassing herhaaldelijk hebben gesuggereerd. Die open spiegel zorgt, naast meer licht binnen in het schip, voor een meer toegankelijke opslag tijdens het varen. Het dubbele stuurwerk krijg je er tegenwoordig standaard bij en geeft het meteen de uitstraling van een jacht dat zichzelf serieus neemt.

Binnen is de Arcona 385 opgebouwd uit een galvanisch stalen frame en schotten die zowel met het dek als de romp zijn verbonden. Deze bouwwijze zorgt voor een stijf schip dat vast en zeker terug te zien is in de aan de windse zeilprestaties. Leg hierover een strak maar ruim interieur van Khaya Mahonie of Eiken (aan jou de keuze) en ook binnen is het genieten geblazen.

Arcona 385



Video





Arcona 415

### Elektrisch

De Arcona 415 werd pas vorige maand aangekondigd, maar heeft nu al een mooie reputatie. Volgens Arcona is het de eerste in serie gebouwde boot die standaard voorzien is van een elektrische motor. De 15kW motor van Oceanvolt staat gelijk aan een diesel van zo'n 50pk. Bij de boot krijg je een accupakket van 19kWh om de motor van power te voorzien.

Net als z'n voorganger, de 410 en de 385 komt de 415 met dubbele stuurwielen en een open spiegel. Qua interieur kun je kiezen uit twee of drie hutten en heb je dezelfde houtkeuzes als bij de 385.



Arcona 385

### Specificaties Arcona 385:

- Lengte: 11,28m (waterlijn: 12,20m)
- Breedte: 3,90
- Diepgang: 2.00/2.20/2.50m
- Gewicht: 6.850kg (2400kg ballast)

**Vanaf €340.000**

### Specificaties Arcona 415:

- Lengte: 12,20m (waterlijn: 10,60m)
- Breedte: 3,80
- Diepgang: 1.90/2.10/2.40m
- Gewicht: 7.800kg

**Vanaf €417.000**

**[Meer info: Arcona.nl](http://Arcona.nl)**



Arcona 415



# ZEEZEILERS.NL

ZEEZEILOPLEIDINGEN

*Yachtmaster Offshore  
From Zero to Hero  
Qualifying Passages  
Ocean Passage 2021  
Fun, adventure trips  
Are you ready?*

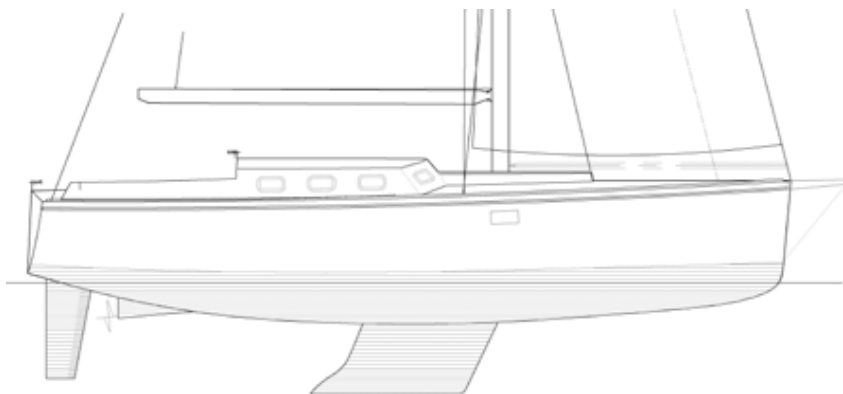


DE ZEEZEILERS VAN MARKEN





Een opmerkelijke ontwikkeling bij jachtarchitect Dick Koopmans jr. Hij signaleert veel belangstelling voor het ontwerp van zijn eigen schip, de 35 voets 'Jager'. Dat zeiljacht tekende hij eind jaren '90 als prototype voor de Sentijn 37. Tevens is Koopmans druk met de ontwikkeling van een 'kampeerzeilboot'.



## D. KOOPMANS JACHTONTWERPERS BESTAAT 60 JAAR

# Hernieuwde belangstelling voor Jager-ontwerp

*Dit artikel is afkomstig uit Jachtbouw Nederland, het vakblad voor de Nederlandse Jachtbouwindustrie.*

Tekst en foto's: Laurens van Zijp

Ontwerper Dick Koopmans is in zijn schaarse vrijetijd fervent zeezeiler. Hij won onder andere tweemaal de Round Britain & Ireland Race en werd in 2009 derde in de loodzware trans-Atlantische OSTAR. Hij zeilt al jaren met zijn zelf ontworpen 'Jager', een vinylester 35-voeter. Dat ontwerp spreekt nog altijd zeilers aan, getuige de jongste opdrachten.

### Smallere romp

Ontwerpnummer 516 is besteld door een Duitse klant die vanuit zijn thuishaven Rugen op de Oostzee gaat zeilen. De boxen in zijn haven zijn smaller dan hier en daarom is de breedte van het schip aangepast. Dick Koopmans: "Mijn 'Jager' is 3,80 breed, maar door in dit jongste ontwerp een knik te maken in de spantvorm, ligt de breedte nu op 3,49 meter. Het onderwaterschip heeft dezelfde vorm, alleen zit er nu boven de waterlijn een knik waardoor de romp minder ver naar buiten doorloopt. Normaliter gebruik je T-profielen voor de spanten. Vanwege de knik zijn nu gesneden spanten gebruikt. Theoretisch zit die knik op een bepaalde hoogte, maar voor het zicht en de lijnen is dat aangepast. Je kunt daarom wel spreken van



Ontwerpnummer 516 in aanbouw. Dankzij sjablonen (onder) kreeg de Duitse klant op afstand een indruk hoe de ramen er uiteindelijk uit gaan zien. Aand e voorkant de 'kattenogen'. De romp wordt niet geverfd, wel gepolijst.







### 3D-printer

Koopmans maakte tot voor kort houten schaalmodellen van zijn ontwerpen. Soms om varend te testen, maar ook om een goede indruk van het geheel te krijgen. Zo'n tastbaar model is toch anders dan een 3D-variant op het beeldscherm. Het kost evenwel veel tijd om een houten model te maken. Daarom heeft Koopmans een 3D-printer aangeschaft en print hij tegenwoordig de modellen. "Het kost mij pakweg een uur op de computer en terwijl de printer daarna het model maakt, kan ik ondertussen door met ander werk. Voor de Duitse klant had ik het model van zijn boot in een aluminiumkleur gespoten, zodat hij een goede indruk kreeg."



Handig: modellen uit de 3D-printer

van een nieuw ontwerp, gebaseerd op de 'Jager' als moederromp."

Het casco is inmiddels gebouwd bij Koopmans Kasko's (geen familie) in Sneek. Door alle coronabeperkingen kon de klant niet naar Nederland komen en derhalve ging alle overleg digitaal. Zo had Dick Koopmans prints van de ramen op de opbouw geplakt om de eigenaar een indruk te geven hoe het eruit zou gaan zien. Bijzonder is de vorm van de patrijspoorten aan de voorkant van de opbouw. Deze 'kattenogen' hebben een driehoekige vorm, geheel naar wens van de klant. Koopmans: "Normaal zet je de voorkant van de opbouw rond, maar vanwege de vorm van deze ramen is nu gekozen voor vlakke stukken.

We kregen trouwens hier te maken met een lange levertijd van die kattenogen; het zou maanden gaan duren. Daarom is besloten ze zelf te maken. Ik heb de freesfiles gemaakt en Koopmans heeft de verdere vervaardiging geregeld. De positieve kant is dat we nu weten hoe we dergelijke ramen ook zelf kunnen maken."

De klant kwam eind juni naar Sneek om zijn schip in wording voor het eerst te zien. Het wordt afgetimmerd bij Pronk in Heeg. Alleen de dekken worden geschilderd; voor de rest blijft de boot ongeverfd, al wordt het aluminium wel gepolijst. De stuurkolom en raamlijsten krijgen een zwarte poedercoating. Er wordt een aluminium mast van Seldén op geplaatst.

De belangrijkste maten: lengte 10,35 m., waterlijn 9,63 m., breedte 3,49 m. en diepgang 1,50 m.

### Afbouw in Hongarije

Ontwerpnummer 518 is eveneens gebaseerd op de 'Jager'. "Dit schip is besteld door een klant in Hongarije", meldt Dick Koopmans, "hij wil er mogelijk een kleine serie van gaan bouwen. De aluminium casco's worden hier in Nederland gebouwd en die worden dan in Hongarije ingetimmerd, zo is het plan. Dat kan daar heel netjes en goedkoper worden gedaan. In deze lengtemaat is dat interessant. De romp is iets verlengd doordat de spiegel positief is gemaakt. Dat heeft als voordeel meer ruimte in de kuip en meer bergruimte. Met de 'Jager' wilde ik echter

binnen de 35 voet vallen vanwege de rating."

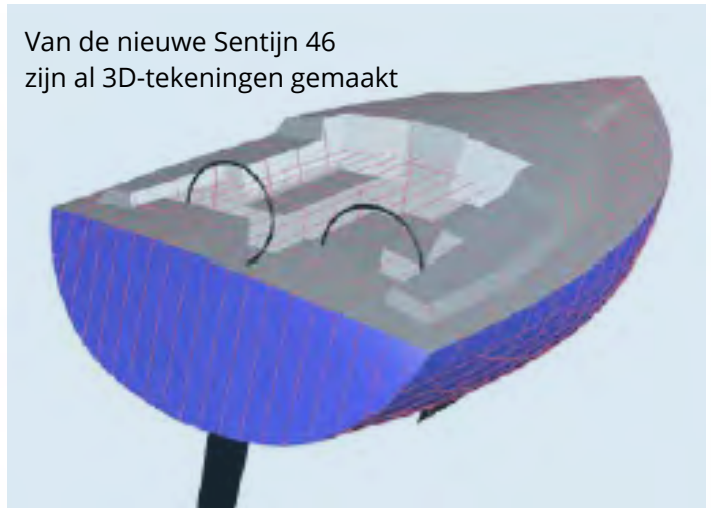
Er is al serieus geïnvesteerd in het project; de tekeningen zijn al door de CE (classificering) gegaan en de interieurtekeningen zijn in Hongarije uitgewerkt. Ook hier geldt: opheffing van de coronabeperkingen zal het verdere proces vergemakkelijken. Er is nog een derde Jagerontwerp in aanbouw, waarvan het casco eveneens bij Koopmans Kasko's in Sneek is gebouwd. Dit jacht wordt door de opdrachtgever geheel in eigen beheer afgebouwd.

Al deze belangstelling bewijst dat Dick Koopmans jr. destijds een tijdloos, aansprekend schip heeft getekend.

### Sentijn 46IQ

In maart van dit jaar ging bij Ocean People in Herkingen een nieuw gebouwde Sentijn 37IQ (Innovatieve Quality) te water, eveneens een ontwerp van Dick Koopmans jr. Het zeiljacht is gebouwd onder Lloyd's, in sandwich vinylester met de vacuü-minjectie methode, met een Airex-schuimkern voor stijfheid, sterkte en isolatie. De loden L-kiel heeft een diep zwaartepunt, dat zorgt voor een gunstige aanvangsstabiliteit en oprichtend vermogen. De kiel hangt aan een ingelamineerd gegalvaniseerd stalen kielframe dat ook de mast draagt. Omdat er vraag naar is, werkt Ocean People nu aan een grotere Sentijn-variant van 46 voet. Het is ontwerpnummer 520 van Koopmans. Het is een eigen-tijds ruim schip voor lange zeilreizen en dito verblijf aan boord. Het is voorzien van twee stuurwielen, waardoor er een gemakkelijke doorloop naar achteren ontstaat.

Van de nieuwe Sentijn 46 zijn al 3D-tekeningen gemaakt



Op de spiegel kan desgewenst een windvaanstuurinrichting worden gemonteerd. De vooropbouw zit vast aan de hoofdopbouw en binnen is er een stahoogte van 2,10 m en een in de doorloop naar voren 1,92 m. Het schip wordt gebouwd in vinylester, al zal het ook mogelijk zijn dit ontwerp in aluminium te bouwen. Er zijn al 3D-tekeningen en Koopmans heeft twee indelingen gemaakt die passen bij het dekplan.

De belangrijkste maten:  
lengte over alles 13,95 m., lengte waterlijn 12,95 m., breedte 4,65 m. en diepgang 2,25 m

*Artikel gaat verder op de volgende pagina*



---

**"De kampeerzeilboot is een echt Hollands product. Ik heb er schik in"**

**Dick Koopmans Jr.**

---



## 'Kampeerzeilboot'

Ontwerpnummer 519 is een bijzonder project. Het komt voort uit van die 'bomen over boten'-sessies in de jachthaven. De opdrachtgever zeilt zelf in een Jager-ontwerp, die bij KM Yachtbuilders is gebouwd. Hij wil nog een eigen boot bouwen, maar dan in compact formaat. De werktitel is 'kampeerzeilboot'. Een handzame boot van 6 meter lengte om lekker mee te zeilen en rond te toeren op binnenwater, maar ook op het wad, zelfs met opgeklapt zwaard en roer. Koopmans: "Je kunt er op blijven slapen, daarvoor wordt het voordek klapbaar. De kuip is ruim met banken tegen de romp, zodat je eventueel ook op de kuipvloer kunt slapen."

Hij vervolgt: "Alles wat onderwater zit en beschadigd kan raken, wordt van aluminium: romp, zwaardkast en roer. Boven de waterlijn wordt de romp van overnaads hout. Bovenaan het aluminium zit een langsspan, waarop een lat wordt gelijmd. Vanaf daar kun je verder opbouwen. Het toepassen van hout levert niet alleen een strakke romp op, maar het is ook door de doe-het-zelver te bouwen. Want het is bedoeling dat het ontwerp ook als zelfbouw pakket wordt aangeboden. Het snijpakket is klaar, dus de bouw zou kunnen beginnen. Echt een Hollands product, ik heb er schik in." ■



Links: Een vroeg zeilplan van de kampeerzeilboot; hier met gaffeltuig.

De belangrijkste maten: lengte 6,54 m., lengte waterlijn 5,91 m., breedte 2,20 m., diepgang 0,43/1,40 m.

Meer informatie: [www.dickkoopmans.nl](http://www.dickkoopmans.nl)

## 60 jaar

Dick Koopmans sr (1934), gedreven wedstrijdzeiler, begon in 1961 een eigen ontwerp bureau. D. Koopmans Jachtontwerpers bestaat dus precies 60 jaar.

Aanvankelijk tekende senior vooral motorjachten, maar al snel kregen zeiljachten de overhand. Tot 1986 ontwierp hij alleen. Nadat zoon Dick (1962) zijn HTS Scheeps-bouwdiploma behaalde, begonnen zij samen V.O.F. D. Koopmans Jachtontwerpers.

In 2000 heeft Dick Koopmans jr. het ontwerp bureau officieel overgenomen. Koopmans senior werd ook bekend door de verre reizen die hij samen met zijn vrouw Elly maakte op de Jantine IV en Jantine V, waarover in De Waterkampioen artikelen verschenen.

# HUTTING

— YACHTS —



## 46<sup>th</sup> Anniversary, Open Day

**16 OKTOBER** 11.00 – 17.00  
MAKKUM

- 4 LEZINGEN
- 10 ZEILJACHTEN
- 3 BROKERAGE ALUMINIUM ZEILJACHTEN
- HYBRID YACHT REFIT PROJECT
- GRATIS & AANMELDEN IS NIET NODIG!

**KLIK HIER  
VOOR MEER  
INFORMATIE**



**NU IN VERKOOP** | HUTTING EN KOOPMANS ALUMINIUM ZEILJACHTEN | 45, 47 & 48 FT







vlnr: Linde, Tjaart  
en Berber

# Vrienden voor het leven aan de andere kant van de wereld

## De familie van Zouterik vertelt

*Als je Nederland achter je laat, denk je in eerste instantie dat je vertrekt om nieuwe bestemmingen te ontdekken. Maar je reis wordt vooral gekleurd door de mensen die je ontmoet. Dat ondervinden Mariska en haar gezin elke keer weer, ook al zijn ze al ruim drie jaar onderweg. Zeilend over de wereldzeeën logeerden ze bij locals in Suriname, werden ze verwelkomd door Indianen in San Blas, kregen ze 'nieuwe familie' in Frans Polynesië en ontstonden er vele nieuwe warme vriendschappen in ijzig Alaska. In Colombia ontmoetten ze een Amerikaans gezin op hun Lagoon 42. Dochters Linde (15) en Berber (6) worden al snel hartsvriendinnen met Lisa (14) en Sienna (12). Door Covid verloren ze elkaar uit het oog maar ruim een jaar later omhelzen ze elkaar weer op Hawaii. In deze special vertelt Mariska hoe het voelt voor wereldreizigers om elkaar te vinden, maar om vervolgens ook, onvermijdelijk, weer voor lange tijd afscheid te moeten nemen.*



## Uitzwaaien

Tientallen, misschien wel meer dan honderd keer deden we het al de afgelopen 3 jaar. Je zou dus denken dat we gepokt en gemazeld zijn. Onze hand er niet meer voor omdraaien. En er zeker geen traan meer om laten. Maar nooit eerder was het zo moeilijk als deze keer. Uitzwaaien.

## Zeilers onder elkaar

Linde houdt een namenlijst bij. Van alle boten en hun bemanning die we in de afgelopen 36 maanden zijn tegengekomen en waar we langer dan een paar dagen mee zijn opgetrokken. De Moorea's komen daar voor het eerst in voor als we ze na 16 maanden reizen in Santa Martha, Colombia, ontmoeten. Moorea is natuurlijk niet hun achternaam, ze heten Johan en Sylvia met hun dochters Lisa en Sienna. Maar zeilers onder elkaar noemen elkaar bij hun bootnaam. 'We gaan iets drinken bij de Moorea's, we gaan hiken met de Zouteriken'. Wel zo makkelijk.

In Santa Martha Marina liggen de Moorea's aan de andere kant van onze steiger, ze zijn onze achterburen. Veel tijd brengen we daar niet met ze door, want zowel zij als wij laten onze boot achter en reizen enkele weken door het binnenland. Maar tussendoor keren we steeds terug op het thuishonk en delen we onze verhalen met elkaar.

## Meiden onder elkaar

Hun meiden zijn ongeveer van Lindes leeftijd, hoewel dat natuurlijk niet alles zegt. Vaak genoeg horen we mensen zeggen: 'Oh wat leuk, ze hebben dezelfde leeftijd DUS dan zit het wel goed.' Alsof leeftijd de enige factor is die bepaalt of vriendschap wel of niet ontstaat.



Zouterik in Raroia,  
Frans Polynesie



## **"Kijk mam, daar heb je die catamaran met die leuke meiden uit Colombia"**

Maar in dit geval klikken de karakters en interesses van de meiden ook. Lisa net als Linde 'in to' afleveringen Friends kijken, ontluikende interesse in fashion en social media. Sienna net als Linde 'outdoorsy', creatief en stoer. Ook fijn: alle meiden zijn sociaal, lief en vaardig genoeg om Berber een vanzelfsprekende plek in hun midden te geven. Ook al is het leeftijdsverschil groot.

### **De Moorea's**

Moorea komt uit Hilton Head, South Carolina, aan de oostkust van de US. Maar eigenlijk komen ze ergens anders vandaan. Johan is Zuid-Afrikaan, Sylvia Duitse. Twintig jaar geleden emigreerden ze naar de US.

Ik geloof dat we in november 2019 niet vaker dan twee keer een sundowner met elkaar hebben gedronken. Wat schuchter en voorzichtig brachten de vier meiden hun eerste uurtjes met elkaar door. Niet anders dan een doorsnee ontmoeting met mede-zeilers zoals we er in de afgelopen jaren zoveel hebben gehad. Koetjes, kalfjes en beleefdheden. Veel meer is niet nodig als je maar enkele keren een borrel met elkaar drinkt.



De Zouteriken en de Moorea's in Hawai'i

Zij vertrokken eerder richting de San Blaseilanden en Panama dan wij en niet eerder dan drie maanden daarna zagen we ze weer. 'Kijk mam, daar heb je die catamaran met die leuke meiden uit Colombia', zei Linde toen we Shelter Bay Marina in Colón, Panama binnenvoeren.

---

**"Onze vrienden thuis zijn ons heel dierbaar, maar live contact wint het wel van een scherpje"**

---

Al snel zochten de meiden elkaar weer op. Het contact intensiveerde. Er was een eerste *sleepover*, *movie night* en *pizza party*. Samen zwemmen in het zwembad van de marina en tijdens avondwandelingen met andere zeilers aapjes en *sloths* spotten in de bomen van de omringende Panamese jungle.

Binnen enkele dagen na elkaar voeren we door het Panamakanaal en een paar weken brachten we met elkaar door. Ook wij, 'de grote mensen', vonden het steeds gezelliger met elkaar. Onze vrienden thuis zijn ons heel dierbaar, maar live contact wint het wel van een scherpje.



We besloten samen te vertrekken naar Frans Polynesië. Superleuke maanden lagen in het verschiet. Samen zwemmen, snorkelen, de Polynesische archipel verkennen. De meiden tuimelden over al hun plannen heen.

Tot Covid ruw een einde maakte aan al die pret. Moorea vertrok op 20 maart voor de grote oversteek van 4200 mijl. Een afscheid was niet nodig want we zouden elkaar aan de overkant weer zien. Wij moesten nog een lek dekluk repareren en zouden een dag later losgooien. Dat werden dus 67 dagen later want op 21 maart 2020 sloot Frans Polynesië haar grenzen.

Als Amerikaans staatsburgers kozen de Moorea's ervoor uit te wijken naar Hawai'i, terwijl wij 67 dagen in quarantaine op Zouterik doorbrachten en uiteindelijk pas eind mei naar Polynesië vertrokken.

Natuurlijk bleef het contact. Appjes, Instagram berichtjes, een incidenteel telefoongesprek. Maar zij zaten ruim 2000 mijl van ons verwijderd en elk

## ***"We haalden de Moorea's over om met ons mee te varen naar Alaska"***

beleefden we onze eigen avonturen. Friends for life waren we nog niet geworden dus het gemis was jammer maar draaglijk. We zouden elkaar ooit in ons leven wel weer eens tegenkomen. Tot Covid onze reis westwaarts dwarsboomde. En we ineens nadachten over het omgooien van onze route naar Hawai'i en Alaska.

Op 20 april 2021, exact 13 maanden na het onbedoelde en ongeplande uitzwaaimoment op de Panamese Las Perlaeilanden, zwaaiden de Moorea's ons weer toe bij onze aankomst op Hawai'i. Het vervolg laat zich raden. Vanaf dat weerzien zijn we onafscheidelijk geweest.

Wrang feit voor Moorea is dat ons nieuwe samenzijn slechts van korte duur zou zijn maar dat

Honolua Bay in Hawai'i, voor Zouterik alleen





*"Vrienden maken op reis  
lijkt eenvoudig maar door  
de oppervlakte breken  
lukt maar zelden"*



pakte anders uit. Een week na onze aankomst op Hawai'i zouden zij, opnieuw, naar Frans Polynesië vertrekken. Maar het land sloot z'n grenzen opnieuw en na die wrede speling van het lot haalden wij de Moorea's over met ons mee te varen naar Alaska.

Na bijna vijf maanden elke dag in elkaars nabijheid te hebben doorgebracht, zwaaien we elkaar opnieuw uit. Samen eten, drinken, hiken, auto's huren en surfen. Met z'n achten kamperen in een krappe 5-persoons caravan. Samen vissen, samen klussen, samen gebogen over de motor en watermaker, samen aangevallen worden door een walrus, samen bang zijn voor beren. Spelletjesavonden, music nights, movie nights, barbecuen en zalm roken. Samen koekjes, cakes, taarten en toetjes bakken. Samen knutselen, tekenen, Friends kijken en shoppen. Samen lachen, praten, huilen en stil zijn.

Tijdens een onverwachte steigerborrel in Warm Springs Bay vroeg iemand aan Sylvia en mij of 'wij

of onze mannen meer 'in love' op elkaar waren'. Wat een rake vraag. Want wat begon als vriendschap tussen onze meiden, ontpopte zich als een hechte vriendschap tussen onze gezinnen en iedereen met elkaar. Berber adoreert Johan en samen speelden ze menig haven plat met hun gitaar-/mondharmonica optredens. We liepen de deur bij elkaar plat. Voor een kopje suiker of een ui. Maar ook voor een goed gesprek, een lach en een traan. Vrienden maken op reis lijkt eenvoudig maar door de oppervlakte breken lukt maar zelden.

Onze meiden vergroeiën met elkaar en gedragen zich als zussen. Een bijzondere relatie tussen drie pubers en één 5-jarige in een beschermde, vaak toch wat geïsoleerde zeilerswereld. Maar samen met elkaar leerden ze elkaar én zichzelf beter kennen. Wat een waardevolle periode in deze soms vluchtige wereld.

Geen wonder dus dat het uitzwaaimoment zwaar was. Moorea versnelt naar het zuiden om te



overwinteren in Mexico alvorens ze, hopelijk, met hun derde poging wel in Frans Polynesië belanden. Wij hebben langer de tijd omdat we hier ergens willen overwinteren. Onvermijdelijk volgen de laatste omhelzingen, een laatste cadeautje, nog één foto dan. En weg zijn ze. We tranen de baai een beetje voller en lopen

Maar één ding weten we zeker. We ontmoeten elkaar weer. En dat maakt dat dit bittere afscheid een zoete nasmaak krijgt.

Fair winds and following seas dear Moorea's. Until we meet again! ■







Tekst: Riemer Witteveen

# 10 tips: Tweedehands zeilboot kopen

Het seizoen zit er alweer bijna op. Voor het tweede jaar op rij heeft Nederland gezien dat 'lekker weg in eigen land' zo gek nog niet is. De run op boten is nog altijd gaande en hopelijk heeft waterminnend Nederland de smaak te pakken en blijft het hebben van een eigen boot populair. Of je nu nieuw bent in de watersport of op zoek bent naar een up- of downgrade, het kan maar zo dat je in de winter op zoek gaat naar een nieuwe boot om het seizoen van 2022 heerlijk op pad te kunnen. Maar hoe zorg jij ervoor dat de aanschaf van een tweedehands boot niet eindigt in een drama? Je wilt uiteraard op avontuur met je droomboot en gedoe omtrent contracten, btw-verklaringen en osmose is dan het laatste wat je wilt. Zeilwereld sprak met twee makelaars over hoe je het beste een (tweedehands) zeilboot kunt kopen.

Pim van Putten en Walter Knopper zitten al even in het vak. Pim van Connect Yachtbrokers in Enkhuizen en Walter, eigenaar van Lemmer Nautic, zit aan de andere kant van diezelfde plas in Lemmer. Pim zit vooral in het hogere segment en heeft naast zeilboten ook motorboten in zijn portfolio. Walter richt zich vooral op toerboden tussen de 30 en 45 voet. Twee unieke perspectieven.

## 1 - Ken je plannen en vaargebied

Wil je graag op de meertjes in Friesland zeilen? Dan is een boot met een geringe diepgang een goed idee. Zo is er voor elk vaargebied een type boot dat aansluit bij je wensen. Walter Knopper: "Het is allemaal maatwerk. De ene vaart in Zeeland, de andere door de Marrekrite (een netwerk van aanlegplaatsen in Friesland, red.), of misschien wel de Marrekrite én de Atlantic. Een zeilboot kopen begint met de keuze voor een vaargebied. Ik zit aan het IJsselmeer en de Friese meren. Boten met minder diepgang worden hier vlotter gekocht dan boten met veel diepgang."

## 2 - Bezichtig grondig

Een roze bril is vaak de boosdoener als het gaat om bezichtigingen voorafgaand aan een zeilboot kopen. Dat ziet Pim van Putten ook: "Het gebeurt vaak dat kopers denken dat ze zelf een boot kunnen beoordelen. Ik zie veel klanten

die door een roze bril kijken en gewoon enthousiast aan boord om zich heen kijken, maar niet de kastjes of de vloer opentrekken om alles te bekijken. Ze kijken wel, maar proberen en gebruiken het niet. Ik heb nog nooit een klant gehad die een kachel of een gasfornuis testte."

Walter Knopper van Lemmer Nautic



- Ontdek alles over Elan Yachts op Northfleet.nl -

Het zeiljacht voor

# cruisen met familie

én winnen op woensdagavond!



**NORTHFLEET**

Elan Yachts BENELUX

[www.northfleet.nl](http://www.northfleet.nl) 085 0 163 063



### 3 - Test de motor en elektronica

Het is zinvol om alles te testen aan boord. Doet alles achter elk knopje op het schakelpaneel het? De navigatieverlichting, de (diesel)kachel, de pompen, de radar, het fornuis, enzovoorts. Walter geeft aan dat een compressietest een goed idee is om te kijken of de motor nog in orde is: "Een compressietest is door elk goed uitgerust servicebedrijf te doen. Het is een vrij goedkope test waarbij wordt gekeken of de druk op de cilinderkoppen nog overeenkomt met de waarden van de fabrikant. Het is vaak zinvol om dit te doen met oudere motoren van vóór 1990. Als je een bezichtiging doet en de motor start meteen, hij rookt niet en slaat meteen aan, dan is dat niet per se nodig, maar om zeker te zijn zou ik dat wel doen. Zo'n test kost rond de 100 euro."

### 4 - Doe een proefvaart

Het belangrijkste van een boot is wellicht hoe deze vaart. Wil je een zeilboot kopen, schroom dan niet om een proefvaart aan te vragen. Pim: "Een proefvaart is heel belangrijk. Je ziet dan de staat van de zeilen, je hoort de motor en kunt zien hoe alles loopt. Bij een proefvaart kun je ervaren wat voor gevoel de boot je geeft. De meeste kopers weten bij een proefvaart binnen vijf minuten al of het iets wordt of niet."



Pim van Putten van Connect Yachtbrokers

***"Uiteindelijk moet de aanschaf van je boot een feestje zijn. Niet een juridisch welles-nietes"***

door een roze bril kijken en gewoon aan boord om zich heen kijken, maar niet de kastjes of de vloer opentrekken om alles te bekijken. Ze kijken, maar gebruiken het niet. Ik heb nog nooit een klant gehad die een kachel of een gasfornuis testte."



### 5 - Laat de boot keuren

Beide makelaars benadrukken het belang van een keurmeester. Het kan behoorlijk wat geld kosten, maar het is bij een flinke investering wel de moeite waard. Eventueel kun je nog de kosten drukken door met de verkopende partij af te spreken om de kosten te delen.

Pim: "Geloof niet alleen de mooie blauwe ogen van de makelaar of de verkoper; een keurmeester heeft veel ervaring en keurt alles zelf. Ik raad het net zo goed aan bij boten van 20 duizend euro als bij boten van 200 duizend euro of meer. Een keurmeester is kritischer dan de koper en test onafhankelijk en zonder roze bril. Ook bij het afkloppen van een boot kan hij of zij beter horen of er iets aan de hand is of niet. De keurmeester kijkt of de radar het wel doet, kijkt onder de vloer, inspecteert de kielbouten en bekijkt de boot ook op de droge. Zo kan er gecontroleerd worden op delaminatie of osmose en kunnen de roerlagers geïnspecteerd worden. Zorg dat je als koper ook bij die keuring aanwezig bent. Veel keurmeesters vinden dat prima en je leert er ontzettend veel van. Een makelaar kan adviseren in keurmeesters."

"Als koper heb je veel meer aan de keurmeester die je inschakelt dan aan de makelaar," vertelt Walter. "De makelaar wil natuurlijk een boot verkopen een keurmeester niet. Maar als makelaar ben ik trans-

parant en heb ik een meldingsplicht en praat dus ook over gebreken aan boord.” Walter ziet wel dat niet iedereen het belang van een keuring inziet: “Sommige kopers nemen een vriend mee die alles wel moet weten. Maar die persoon heeft bij mij geen autoriteit. Voor keuringen werk ik alleen met EMCI- of HISWA-gecertificeerde jachtexperts. Die hebben wel autoriteit. De meeste ervaren zeilers kiezen gelukkig wel voor die keuring. Vanaf 35 voet kost de aankoopkeuring (exclusief kranen) zo rond de €600,-”

## **6 - Haal de boot uit het water**

Alles wat onder water zit kun je niet gemakkelijk zien. Je kan het verhaal van de verkoper vertrouwen, maar zekerheid is altijd beter. Ook als je besluit een boot niet te laten keuren, is het verstandig om de boot te ‘kranen’. Walter: “Als ik een koper zou zijn, zou ik per se het onderwaterschip willen zien. Juist onder water zitten pittige gebreken zoals bijvoorbeeld speling in de roeras, problemen met de saildrive, osmose, enzovoorts. Stel dat je een ervaren zeiler bent en je veel zelf kunt, dan nog zou ik bij inspectie de boot altijd kranen.”

## **7 - Vraag naar relevante papieren: btw & CE**

Een zeilboot kopen is niet zomaar gedaan met een simpel koopcontract. Pim: “Veel particulieren denken dat het voldoende is om een koopovereenkomst te hebben waarop staat dat de btw is betaald, maar dat is niet voldoende. Naast een goed koopcontract zijn de btw-verklaring en de onderhoudshistorie erg belangrijk. Want uiteindelijk moet de aanschaf van je boot een feestje zijn. Niet een juridisch welles-nietes.”

Walter: “Als de boot van na 1985 is, dan wil je een bewijs dat de btw is betaald. Bij de boot moet een originele factuur zitten waarop staat dat deze is betaald, of een douaneverklaring. Maar die douaneverklaring krijg je alleen bij de originele factuur, en die wil nog wel eens verdwijnen. Is de boot niet geregistreerd en kom je terug uit het buitenland, dan wil de belastingdienst nog wel eens moeilijk gaan doen. Boten van vóór 1985 zijn overigens vrijgesteld van btw. Vanaf mei 1998 moet een boot CE-gekeurd zijn. Je wilt dan ook wel dat CE-certificaat van die boot.”





## 8- Temper je verwachting

De eerdergenoemde roze bril is vaak ook funest voor kopers. Voorafgaand aan een bezichtiging van een tweedehands boot hebben ze enorme verwachtingen, maar aan boord worden kopers toch teleurgesteld. Pim: "Veel mensen gaan af op de foto's die bij een advertentie staan. Het gebeurt nog best vaak dat de eigenaar zegt dat de boot er goed bij ligt, maar dat hij al maanden niet aan boord is geweest en de planten en paddenstoelen inmiddels in de wasbak of koelbox staan."

Zonder hooggespannen verwachtingen een bezichtiging of proefvaart ingaan, voorkomt teleurstellingen. Pim vervolgt: "In het lagere segment zijn er vaak dingen stuk of zaken die aandacht nodig hebben. Mensen hebben niet altijd de kennis om te weten wat een reparatie of vervanging kost. Een goede dieselmotor kost bijvoorbeeld zo'n €1500,- exclusief inbouw. Dat is bij een boot van €6000,- een groot aandeel."

## 9 - Praat met een makelaar

Een koper heeft niet altijd een makelaar nodig. Als je een ervaren zeiler bent en precies weet wat je zoekt, dan heeft een makelaar niet veel meer-

waarde. Maar als je nieuw bent in de watersport, dan kan het helpen. Walter: "Niet elke koper heeft een makelaar nodig. Als je zoekt naar een Bavaria 34 dan liggen er zo zes bij een makelaar te koop en 3 bij een particulier. Dan heeft het weinig meerwaarde. Maar als je niet echt weet waar je naar zoekt, dan is het veel lekkerder om te kunnen sparren met een makelaar. Zo was er een stel dat op een specifieke boot afkwam die ik in de verkoop had. De boot en hun specifieke plannen kwamen niet overeen. Je gaat dan echt om tafel zitten om te kijken wat geschikt voor ze is. Dat maakt het heel erg persoonlijk en dat vind ik ook verreweg het leukste om te doen. Je moet weten dat veel kopers graag bij een makelaar komen. Ze kunnen in een verkoophaven boten vergelijken en de transactie is betrouwbaarder dan tussen particulieren."

Pim: "We zien nu veel nieuwe watersporters die niet precies weten waar ze naar zoeken. Als je als particulier een Bavaria 30 wilt kopen, zes kinderen hebt én je wilt ook naar Ierland varen met windkracht 5, dan kun je als makelaar aangeven of dat schip al dan niet past bij de behoefte. Dat doe ik ook veel. Vorige week kwam een stel een 33-voeter bezichtigen. "We hebben nu een 26-voeter, maar

***"Het gebeurt nog best vaak dat de eigenaar zegt dat de boot er goed bij ligt, maar dat de planten en paddenstoelen in de wasbak of koelbox staan."***





zoeken meer luxe," zeiden ze me, "Jij kent de materie beter. Wat raad je ons aan?" Tot 80 duizend euro is de markt vrij druk. In de markt daarboven zitten vooral ervaren watersporters. Bij boten in dat segment heb ik als makelaar minder een rol als aankoopbegeleider, maar meer een rol als verkoper. Zeilers die een boot in dat segment zoeken, weten vaak beter wat ze willen. Een ander voordeel van een makelaar is dat een bezichtiging vrijwel altijd in te plannen is, bij een particulier moeten er twee agenda's worden getrokken."

### 10 - Doe niet zomaar een bod

Een bod uitbrengen is een serieuze zaak. Een zeilboot kopen kost veel geld en je bent bereid om een flink bedrag neer te leggen voor een boot. Pim geeft aan dat je altijd een bod moet onderbouwen en dat je dat bod moet doen onder voorwaarden: "Als je ergens aan twijfelt, doe dan een bod onder

voorwaarde van keuring. Neem de kennis die je tijdens een bezichtiging hebt opgedaan mee en onderbouw daarmee je bod. Na het doen van een bod pas voorwaarden stellen, werkt niet. Vorig jaar nog deed iemand een bod dat vrij snel werd geaccepteerd. De bieder had alleen meerdere biedingen lopen en wilde weten of de verkoper akkoord zou gaan. Bied daarom ook niet op meerdere schepen tegelijk."

Walter onderschrijft dit: "Ik heb ooit een bod gedaan op een boot onder voorbehoud van keuring. Volgens de eigenaar had de boot een jaar geleden nog geen osmose, maar toen we de boot uit het water haalden kwamen we oude osmoseblaasjes tegen. Je bent dan een paar honderd euro verder voor die keuring, terwijl dit bekend had moeten zijn. De verkoper (en makelaar) heeft meldingsplicht en het is belangrijk dat we dat in stand houden." ■

# WAAROM DOE JIJ WAT JE DOET?

## Ontdek en deel jouw unieke verhaal!

**Online content strategie**  
Website content | Over ons  
pagina | Social media |  
Mail funnels



**BREEZE**  
COMMUNICATIE



# Overwinteren op de Caraïben?

Tekst: Anke Haadsma  
Foto's: Willem van Liebergen



## En opgeleid worden tot professioneel zeiler

Wil je een goede zeiler worden, dan zijn er in Nederland genoeg opties om je te laten opleiden. Zo zijn er inmiddels drie grote namen die jonge talenten opleiden tot allround oceaanzeiler. Ieder met hun eigen programma's, maar allen met hetzelfde doel: meer Nederlanders klaarstomen voor het professionele grote boten circuit.

Een van die zeilprogramma's wordt geleid door Hans Bouscholte, meervoudig wereldkampioen en voormalig The Ocean Race zeiler. Het gaat om een programma van Holland Ocean Racing. Voor komend winterseizoen wordt er hier een uniek traject opgestart voor jonge talenten. "We gaan deze winter richting de Cariben, het programma bestaat uit twee oceaan oversteken en een vol wedstrijdprogramma van korte én lange races", vertelt Hans. "Hiervoor zijn wij nu op zoek naar jonge mensen die tijd kunnen vrijmaken en graag willen leren zeilen op grote boten."

### Opleiden gaat verder dan alleen zeilen

"Je hoeft geen topzeiler te zijn om bij ons aan boord te stappen. Wij zijn er juist om zeilers op te leiden. Belangrijk is dat je de tijd vrij kunt maken en ook graag iets extra's wilt doen.

We zoeken mensen met een bepaalde mentaliteit. We doen namelijk meer dan alleen zeilen. Je moet ook bereid zijn te helpen met de minder leuke klussen zoals sjouwen van zeilen, schoonmaken van de boot en repareren van allerlei zaken aan boord die onderweg kapotgaan."

---

***"Je hoeft geen goede zeiler te zijn om op te stappen"***

---

Iedere booteigenaar kent de volgende befaamde uitspraak wel: 'Koop een boot, werk je dood'. "Wij varen met een Volvo 60, dit is niet de nieuwste boot. Er gaat dan ook altijd wel iets kapot, zeker tijdens wedstrijden. Na een weekend varen, moeten we daarna gemiddeld een dag aan bootwerk besteden. Deze winter willen we twee keer een oversteek maken en verschillende wedstrijden zeilen. Dit betekent veel dagen varen, daar horen ook veel klusdagen bij. Wie zich aanmeldt voor dit programma, moet daar dus wel aan mee willen werken."



## Ervaringen uit het verleden

De Oceanraces Academy van Holland Ocean Racing is in 2014 opgericht samen met Willam Jan Landman. De ervaring met eerdere jaren is dat iedereen die zich aanmeldt graag wil zeilen, maar niet altijd even bereid zijn zich ook in te voor alle extra klussen. "Na een dag zeilen moet de boot schoongemaakt worden en vaak is er wel iets te repareren. Je kunt niet aan land stappen en je direct naar een warme douche begeven en daarna uitgebreid gaan eten. Als een lier bijvoorbeeld niet goed werkt, dan moet die wel eerst gemaakt worden. Zeker in wedstrijden, dan heb je die lier de volgende dag gewoon weer nodig. We merken dat veel talenten die mentaliteit nog wel eens missen. Voor hen is het belangrijk te weten dat dit nu eenmaal ook bij zeilen hoort."

"We bieden jonge zeilers een opstap naar het professionele zeilcircuit. Na dit traject ben je klaar om in een semiprofessioneel tot professioneel traject mee te draaien. Hier moet je een bepaalde functie aan boord goed kunnen uitvoeren, zoals voordek, trim, pit of stuurman."

"Daarnaast wordt er vaak ook van je verwacht dat je specialist bent in een secundaire taak zoals het repareren van zeilen of je bent technisch goed onderlegd om de hydrauliek, elektronica of waterballast te repareren."



"Een goede zeiler moet dus niet alleen goed kunnen zeilen, maar ook zo'n secundaire taak goed kunnen uitvoeren. Dit betekent dat een goede kandidaat voor de Oceanraces Academy van Holland Ocean Racing bereid moet zijn dit allemaal te leren."

## Winter in de Cariben

Ben je bereid veel te leren en wil je in een half jaar veel mijlen maken, dan staat er een mooi programma voor je klaar deze winter. "We vertrekken in december naar de Cariben en varen eind mei weer terug naar Nederland. We vragen dus wel wat van je tijd, hoewel je er ook voor kunt kiezen enkele delen mee te varen."

Hans Bouscholte deelt kennis met de talenten



## Het programma in grote lijnen:

- December: In twee etappes naar de Cariben. Etappe 1: van Nederland naar Portugal. Etappe 2: Van Portugal naar de Canarische Eilanden.
- 9 januari: Start RORC Transatlantic van Lanzarote naar Granada.
- 21 februari: Start Cariben 600 in Antigua
- 3 t/m 6 maart: Heineken Regatta op Sint-Maarten
- 28 maart - 3 april: BVI Spring Regatta op de Virgin Islands
- 17 - 23 april: Le Voile de St Barth
- 30 april - 6 mei: Antigua Sailing Week
- Mei: In twee etappes naar huis. Etappe 1: Sint-Maarten naar de Azoren. Etappe 2: Azoren naar Nederland.



“Het is een vol programma, maar dit betekent dus dat je ook echt veel kunt leren in deze maanden. De mensen die we zoeken kunnen het hele traject meevaren, of een gedeelte. Bijvoorbeeld alleen een oversteek of een specifieke wedstrijd. Instappen op een wedstrijd is overigens wel afhankelijk van je niveau. In de selectieprocedure zit een test waarin we kijken wat voor zeiler je bent. Van daaruit kijken we samen naar je beschikbaarheid en ook je wensen, wat je precies wilt leren en bereiken.”

### **Laserzeilen onderdeel van selectieprocedure**

Opvallend aan de selectieprocedure is dat je geen ervaring hoeft te hebben op grote boten, maar je wordt getest op je zeilervaring in een Laser. “Iedere geïnteresseerde stuurt ten eerste een cv en motivatie aan ons op. Van hieruit maken we een voorselectie en word je uitgenodigd samen met mij in de Laser te zeilen. We deden dit altijd op grote boten, maar de basis ligt toch bij kleine boten. Als je ons kunt laten zien dat je op een Laser goed uit de voeten kunt, heb je een goede basis. Hiervoor hoef je overigens helemaal geen goede Laserzeiler te zijn, daar kijken wij wel doorheen. Je mentaliteit is het belangrijkste, je wil om zoveel mogelijk te leren.”

Zo'n opleiding tot professioneel zeiler kost natuurlijk wel het nodige. Nu heeft Holland Ocean Racing een heel mooie sponsor die veel kan bekostigen. “Dankzij onze sponsor Bolsius hebben we de laatste jaren budget om ook een stuk innovatie te doen. We proberen het schip en de uitrusting continu te optimaliseren en sneller te maken. Daardoor blijven de kosten voor de opleiding ook laag. Voor €750,- kun je het hele traject mee. Hiervoor krijg je onderweg gevriesdroogd eten en kun je slapen aan boord. Wil je op locatie liever aan de wal in een hotel slapen en uit eten, dan zijn die kosten voor jezelf. Alle kosten tijdens het varen zijn inbegrepen.”

---

***"Als je op een Laser uit de voeten kunt, kun je dit ook op een grote boot"***

---

Aanmelden kan tot eind oktober via [team@hollandoceanracing.com](mailto:team@hollandoceanracing.com), hier kun je ook terecht voor meer vragen over het traject. Hou ook de Facebookpagina van Holland Ocean Racing in de gaten voor meer informatie. ■

Team Holland Ocean Racing op zee



NEW GENERATION

Parasailor<sup>IS</sup>

**Oktober-actie**

Bij bestelling in oktober  
uw eigen custom design  
(t.w.v. € 750,-) cadeau!

**Klik hier voor uw  
persoonlijke offerte**

**Het beste nu nóg beter!**

Weten waarom? [www.parasailor.nl](http://www.parasailor.nl)



# De leukste — — producten

*De HISWA te Water is altijd een leuke plek om koopjes te shoppen of om te kijken naar nieuwe producten. We keken voor je naar de leukste en nieuwste producten van de afgelopen tijd en zetten ze voor je op een rijtje.*

## Yacht- grabber



De eerste persoon die het heerlijk vindt om een half uur in het water, al watertrappend, de waterlijn schoon te maken, moeten we nog tegenkomen. Met de Yachtgrabber wordt het schoonmaken van je romp een stuk makkelijker. Deze grote zuignap 'plak' je eenvoudig op je boot en zo heb je houvast tijdens het poetsen, of dat nu vanuit het water of vanuit een bijboot is. Zo duw je jezelf niet meer bij de boot vandaan. Niet alleen de redactie vond het een handig oplossing, ook Marc leek het wel wat. Hij kocht de Yachtgrabber op BOOT Düsseldorf en is er erg over te spreken. Meer lezen over zijn ervaring met de Yachtgrabber? Ga dan naar:

[Zeilwereld.nl: YachtGrabber: houvast bij het poetsen](http://Zeilwereld.nl: YachtGrabber: houvast bij het poetsen)

**Te bestellen via [Sailspecials.nl](http://Sailspecials.nl) (affiliate link)**

**Prijs: €29,95 per stuk.**



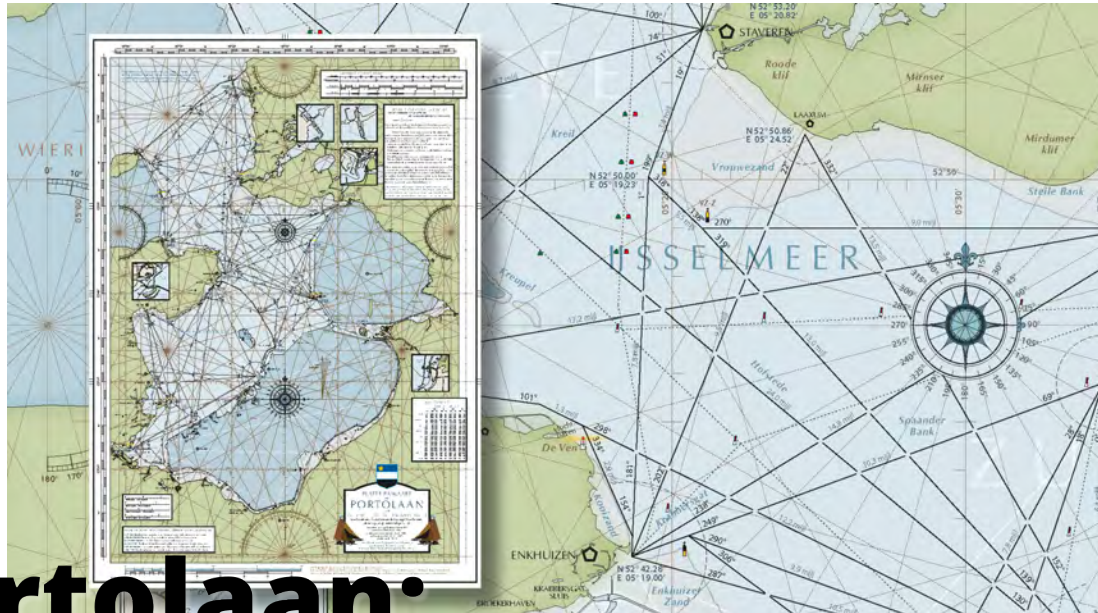
## Carbon boom of spriet

Aluminium is dan wel de standaard voor een spinnakerboom of boegspriet, het kan natuurlijk ook van koolstof. In het voorjaar bezochten we Carbon Sailing, sinds kort gehuisvest in Zwolle. We kregen een uitgebreide rondleiding van eigenaar Rob Schild en zagen de prachtige koolstofproducten en op maat gemaakte bevestigingsmaterialen. Toe aan een nieuwe boom of spriet, maar dan van Hollandse bodem en kwaliteit? Neem een kijkje tijdens de open dag op 2 oktober vanaf 1500u.

**Prijzen op aanvraag**

**Meer informatie: [Carbonsailing.nl](http://Carbonsailing.nl)**





# Portolaan: In één oogopslag het IJsselmeer over

Bijna iedereen heeft tegenwoordig wel een plotter aan boord of op z'n minst Navionics op een telefoon of tablet. Honderden jaren geleden was dat wel anders. In de 13e eeuw maakten de Italianen de zogenoemde 'Portolanen'. Het waren havengidsen waarin de nodige gegevens stonden om veilig van A naar B te kunnen komen. Lengte- en breedtegraad was op zo'n kaart niet zo belangrijk, de koersen van het ene naar het andere punt des te meer.

Zeiler Erik Smit, schipper van een vissermanschouw, bedacht dat zo'n portolaan ook een plek heeft in de 21e eeuw en ontwikkelde een kaart voor de voormalige Zuiderzee: het IJsselmeer en Markermeer.

Smit: *"Met de vissermanschouw of Spekbak, de WON 25, hebben we de eerste overtochten over het IJsselmeer alleen op kaart en kompas gemaakt. Vanwege de onbekendheid van het water en de eerste vergissingen van afgelegde afstand - ik dacht al veel verder te zijn dan in werkelijkheid het geval was - hebben we voor de volgende seizoenen een GPS aangeschaft, ook om dan een 'echte' kompasroute te kunnen aflezen. Om bij invallende mist of heig of buig weer een goede positie te weten, leek me ook wel een veilig idee. Maar steeds moest 'hoe ver en in welke richting' een haven ligt, met passer en liniaal uitgepuzzeld worden. "Waarom staat dat niet gewoon op de kaart?" dat leek mij handiger dan het telkens op te moeten zoeken. Uiteindelijk heb ik op de kaart de koerslijnen zelf ingetekend en de kompasgraden erbij geschreven."*

Het resultaat mag er zijn. Met een formaat van 60 bij 40 centimeter is het een handzame kaart geworden, die je gemakkelijk in de kuip neerlegt. Een versie met het nieuwe windmolenpark staat op de planning. Het enige nadeel: de kaart is van niet-watervast papier. Even plastificeren en klaar is kees.

**Te bestellen middels een e-mail naar [portolaan@gmail.com](mailto:portolaan@gmail.com)  
Prijs: €11,50 (opgevouwen) of €18,- (ongevouwen in een koker).**



# Zeilkleding van North Sails

Ken je dat nare gevoel van een natte kont in je zeilbroek? Zeilmaker North Sails denkt daar nu de oplossing voor te hebben gevonden.



Heb je de Vendée Globe en de Ocean Race Europe gevolgd? Dan heb je bij Kevin Escoffier en de Nederlanders aan boord van *Childhood* vast de gele zeilpakken gezien. Als je je afvroeg van wel merk die waren, dan was je niet de enige.

Zeilmaker en modemerken North Sails is recent met een nieuwe Performance-lijn op de markt gekomen. Waterdicht en met gelamineerde versterking op de zit- en knievlakken. Geen gevoel meer alsof je een natte kont hebt, althans dat beweert North Sails zelf.

Dat de zeilpakken niet bedoeld zijn voor een middagje met windkracht drie op het Hegemeer, maakt de prijs wel duidelijk. De Offshore-lijn begint bij €700,-, de Ocean-lijn ligt daar nog weer boven. Voor dat geld wil ik wel een kurkdrog achterste s.v.p.!

**Prijs (offshore) vanaf €700,-**  
**Meer informatie: [Northsails.com](http://Northsails.com)**

Hagoort Sails, met zeilmakerijen in Benthuisen en Baarn, heeft in samenwerking met het Italiaanse bedrijf Powerplast een nieuwe techniek op de markt gebracht om lichtere en duurzamere membraanzeilen te maken. De op maat gemaakte membraanpanelen worden vervaardigd door de dragende vezels te verlijmen met een unieke gepatenteerde lijmformule tussen twee lichtgewicht taffetas. Door het weglaten van de Mylar film in het verlijmingsproces, de dunnere taffetas en het gericht te verdelen van de dragende vezels, wordt gewicht bespaard en gaan de zeilen langer mee. Het weglaten van de Mylar film is een uniek concept met als resultaat zeilen met een langere levensduur ten opzichte van conventioneel verlijmd constructies die gebruik maken van een Mylar film.

**Meer informatie: [Hagoortsails.nl](http://Hagoortsails.nl)**  
**Facebook, Instagram & LinkedIn: @Hagoort Sails**

## Membraanzeilen zonder Mylar film





# Comfort voorop



Tekst: Femke van Straten

Foto's: Baltic.se

Het beste reddingsvest is het reddingsvest dat je daadwerkelijk draagt. Gelukkig is de tijd van grote, zware vesten die urenlang in je nek hangen voorbij. Goede vesten rusten tegenwoordig op je schouders en ook met de bewegingsvrijheid zit het wel goed. Twee nieuwe reddingsvesten sprongen er voor ons met kop en schouders bovenuit: de TeamO Micro en de Baltic Athena.

## TeamO Micro

Tijdens een middag zeilen met de redactie op binnenwater, droegen we het lichtgewicht (slechts 650 gram!) TeamO Micro 170N reddingsvest. Femke: "Niet alleen door het geringe gewicht, maar ook door de vormgeving vergat ik al snel dat ik een reddingsvest droeg. Waar andere reddingsvesten akelig in je nek zitten, zat dit vest zelfs met alleen een t-shirt heerlijk comfortabel."

De micro is nu het lichtste vest op de markt en

doordat het reddingsvest compact is op te vouwen, past het gemakkelijk in je rugzak of zeiltas. Ook verkrijgbaar in zwart met fluorgeel of -oranje.



## Baltic Athena

Voor ons vrouwen kan het vervelend zijn dat het mechanisme met CO2-patroon verticaal in het vest zit. Dit zit niet prettig rond de borsten en de bewegingsvrijheid en het comfort worden daardoor beperkt. Bij de Athena zit het patroon lager in het vest én schuin, waardoor je er minder last van hebt. De Baltic Athena is helaas nog niet in Nederland gesignaleerd.

Beide vesten hebben géén harnas en zijn dus minder geschikt voor op zee. De vesten hebben wel een prettige snelsluiting.

Meer informatie:

- **Athena: [Baltic.se](http://Baltic.se)** (ca. €175,-)
- **Micro: [TeamO bij Sailspecials.nl](http://TeamO bij Sailspecials.nl)** (€159,-)

Lees ook: **Hoeveel drijfvermogen? 170N vs. 275N**







# SAILSPECIALS

## Klaar voor de winter?

BEKIJK EN BESTEL

Vake Organische  
Antivries



16,95

Carterpomp  
Oliepomp 6 liter



39,95

Meaco DD8L  
Luchtontvochtiger



va.  
249,-



va.  
2,-

Kwikclip  
Dekzeilogen



va.  
89,-

Proflex Voorgevormd  
Winterdekzeil



1149,-

SUNBEAMsystem  
Smart Lithium

# Kelly Bontje in de Spotlight



*Elke twee weken zetten we op Zeilwereld.nl een zeiler in de spotlight. We stellen elke zeiler dezelfde vragen maar toch is ieder verhaal weer anders. In deze special blikken we terug op onze meest gelezen spotlight van afgelopen jaar: het bijzondere verhaal van Kelly Bontje.*

Sinds 2018 zeilt Kelly Bontje al rond op de Atlantische Oceaan met haar stoere Amel. Samen met haar partner David en niet te vergeten hun trouwe viervoeter Floyd beleven ze prachtige avonturen. Naast fervent zeilers zijn ze ook fanatieke kitesurfers. Door Covid-19 lagen ze afgelopen winter in de haven van Muiden. Even wat anders dan een idyllische baai in de Carieb. Maar de winter in Nederland heeft ook zo zijn charme. Zo had David (geboren in Ierland) nog nooit op het ijs gestaan en hij had niet kunnen vermoeden dat de boot zowaar helemaal ingevroren zou liggen in de haven.

Inmiddels zijn Kelly en David in het voorjaar weer vertrokken en liggen ze op het moment van uitkomen van deze special op de Balearen.

**Hoe oud was jij toen je voor het eerste besepte dat zeilen echt jouw passie zou gaan worden en waarom?**

Mijn moeder vertelde me vroeger eens dat als ik mijn vingers in een glas water stak, dat ik al gelukkig was. Ik was altijd in en rondom het water te vinden. In mijn jeugd voeren we met ons gezin van zes heel Nederland door in onze vakanties met de motorboot. Soms zakten we af naar België of Frankrijk. Geweldig, want daar mocht je zelf de bruggen en de sluisen bedienen. Toen ik een jaar of vijf was, zeilde mijn oudste zus rond op haar Flying Arrow – type schakel, maar ze liet het te vaak afweten. Mijn vader besloot uiteindelijk om de kleine zeilboot te verkopen.

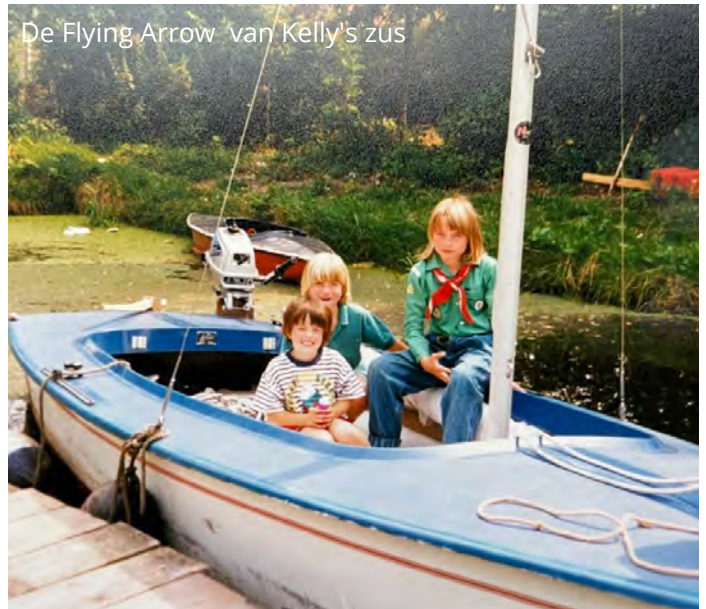
Toen ik 11 was kwam ik zelf voor het eerst in aanraking met zeilen. Ik ging naar mijn eerste zeilkamp op de Kagerplassen. Dat vond ik fantastisch. Maar naast het zeilen had ik het zo gezellig met andere kampgenootjes, wat resulteerde dat ik mijn theorie van mijn zeildiploma die week niet haalde. Maar dat gaf niets, ik had een nieuwe watersport geleerd.



In de jaren dat ik studeerde woonde ik in Noordwijk aan Zee, en mijn eerste stage deed ik bij Hobie Cat Holland. Een stageplek waar ik met veel plezier op terug kijk. Ze lieten me alles doen; van het helpen in de administratie tot het in elkaar zetten van een nieuwe Catamaran. Wat heb ik gelachen en gefeest op het jaarlijkse evenement 'De Ronde van Texel', waar Hobie Cat prominent aanwezig was. Ik heb hier zoveel leuke en lieve mensen leren kennen, en sommige daarvan spreek ik nog steeds.

Het was hier bij Hobie Cat dat ik in aanraking kwam met kitesurfen. Een sport waar ik echt verslaafd aan ben geworden en een enorme passie voor heb.

Het kitesurfen gecombineerd met mijn passie voor reizen bracht me in de verste uithoeken van de wereld. Elke opgenomen vakantie dag ontdekte ik een nieuwe kitesurf plek. Inmiddels was ik afgestudeerd en werkte ik fulltime als project manager E-commerce bij een groot retail reclamebureau.



De Flying Arrow van Kelly's zus

Diep in mijn hart wist ik dat ik dit niet vol ging houden. Op de achtergrond was ik bezig een jachthaven aan te kopen aan de Kagerplassen. Maar als 24-jarige kreeg ik in mijn eentje de financiering niet rond, en het ging aan me voorbij. Iets waar ik nog steeds een beetje moeite mee heb als ik erop terugkijk.

In 2013 gooide ik het roer om. Ik voelde me nergens thuis, zelfs niet waar ik geboren en getogen was. Ik zei alles vaarwel. Mijn baan, mijn auto, mijn huis en mijn toenmalige vriend. Ik vertrok naar een klein vissersdorpje in het noorden van Brazilië voor vier maanden om maar één ding te doen; kitesurfen.

***"Het was bij Hobie Cat dat in aanraking kwam met kitesurfen. Een sport waar ik echt verslaafd aan ben geworden en een enorme passie voor heb."***

Het jaar daarop leerde ik mijn huidige partner David kennen, ook fanatiek kitesurfer. Terwijl we bezig waren met het opknappen van een pand in Engeland kwam in 2016 onze goede Australische vriend voor een paar dagen bij ons op bezoek. Hij is al jarenlang kapitein op super jachten en heeft zo ongeveer elk hoekje van de wereld per boot gezien. Deze vriend houdt wel van een stevige



Kelly in Brazilië voor haar grote liefde: kitesurfen



borrel en tijdens een avondje waar de alcohol rijkelijk vloeide, vroeg hij: 'Waarom kopen jullie geen zeilboot? Dat past precies bij jullie!'

David en ik keken elkaar aan met een blik van 'Waarom hebben we hier nooit eerder aan gedacht?'. De volgende ochtend zaten we samen achter de computer om naar een zeilboot te zoeken. En dat stopte niet totdat we *Ker Marie* twee jaar later in Frankrijk aankochten. Met nul zeilervaring (op dat weekje zeilkamp na dan) hesen we de zeilen, de start van ons zeilavontuur.

Zeilen is inmiddels echt een onderdeel van onze levensstijl. We vinden de sport prachtig en het heeft ons op zoveel mooie nieuwe plekken gebracht. We kunnen het absoluut niet meer wegdenken uit ons dagelijks leven.

### **Wat voor boot hebben jullie en is dit jullie droomschip?**

Onze boot is een Amel Super Maramu van 1994. Amel bouwde dit schip voor lange afstanden, de ultieme 'blue water cruiser' zoals velen zeggen. Het is een boot die comfortabel en ruim is, maar toch gevaren kan worden met een kleine crew.

Het is een ketch, weegt 16 ton en is 16 meter lang. We hebben plaats voor 6 personen, hebben 600 liter diesel en 1000 liter water aan boord. We hebben twee natte cellen, een keuken met twee koelkasten, watermaker, vriezer, oven en wasmachine.

Ja, dit is voor ons, ons droomschip! Er bestaat een nieuwere versie van onze boot, de Amel 54. Wat moderner en wat groter. Soms grappen we weleens tegen elkaar, 'Zullen we upgraden?'. Maar uiteindelijk vragen we ons af of het daadwerkelijk een upgrade zal zijn, omdat onze boot zo naar ons zin is.

---

***"Waarom kopen jullie geen zeilboot? Dat past precies bij jullie!"***

---

De Ker Marie onder vol zeil





## **Welke aanpassing zou je graag nog doen aan jullie boot?**

We hadden het hier net samen over. Op het moment zijn we spreader lichten aan het installeren. Iets wat we al heel lang wilden, maar als laatste op ons lijstje stond als upgrade. Dat betekent dan ook dat na deze installatie de boot helemaal is zoals we het willen.

We zijn ontzettend blij met de aanpassingen die we in loop der jaren aan de boot hebben gedaan. Vooral de windgenerator die we op onze mast hebben gezet, onze zonnepanelen die we hebben uitgebreid en de batterijen die we vervangen hebben voor lithium batterijen. We zijn helemaal onafhankelijk van alles en iedereen en kunnen maanden wegblijven zonder een haven aan te doen.

## **Wat is de naam van de boot, en heeft deze nog een speciale betekenis?**

De naam van de boot is Ker Marie. Dit was de naam van de vorige Franse eigenaren. De directe vertaling van Ker Marie is 'Huize Marie'. Daar konden we ons wel in vinden want dit is ook echt ons thuis. De naam Marie zit in mijn voornamen dus we dachten; lekker zo laten. Daarbij klinkt de uitspraak van Ker Marie een beetje lers, waar David weer blij mee was.

## **Wat is je allermooiste ankerplek of haven waar je bent geweest en waarom is deze plek je zo bijgebleven?**

Wat ik nooit meer zal vergeten en wat echt een fantastische ervaring was, was om New York binnen te zeilen. We hadden prachtige condities. Net voor de eerste brug haalden we onze spinnaker naar binnen en motorden we de stad in met zonsondergang. Magisch echt! De kers op de taart was het anker te laten vallen pal naast Lady Liberty. Ik kon niet slapen omdat ik gewoon niet kon geloven dat we hier echt voor anker lagen. Ik heb wel tig keer uit m'n raampje gekeken of het wel echt zo was. Maar ook de haven van St. John's, de hoofdstad in de Canadese provincie Newfoundland en Labrador was enorm bijzonder. De ingang naar de haven noemen ze ook wel de 'Narrows'. Met links en rechts hoge muren van rotsen vaar je de natuurlijke haven binnen.







Met zonsondergang New York binnenvaren

Of 'Green Island', een klein eiland dat voor de oostkust van Antigua ligt, top voor kitesurfen. Barbuda met de prachtige wit/roze stranden en helderblauw water. Cuttyhunk Island was ook supergaaf, dit is een van de Elizabeth-eilanden in Massachusetts in de USA. Je hoort het al; teveel plekken om op te noemen.

### **Wat is het mooiste vaargebied waar je ooit hebt gevaren?**

Ik vond Amerika onverwacht bijzonder om te zeilen. Vooral vanaf Long Island sound naar het Zuid-Oost puntje van Cape Cod, het plaatsje genaamd 'Chatham' was heel fijn zeilgebied. De Eolische eilanden ten Noorden van Sicilië zijn ook echt prachtig, maar ook Canada met haar ruige kustlijn. Ik heb ook enorm genoten van

onze Noord Atlantische oversteek van Canada naar Ierland met zoveel mooi wild zeeleven tijdens onze tocht.

### **Heb je nog plannen voor een droomreis?**

Onze droomreis begon drie jaar geleden en die is zeker nog niet afgelopen. Er staan bepaalde gebieden op ons lijstje waar we graag rond willen zeilen. Eén daarvan is de Zwarte Zee.

### **Heb je een product aan boord, dat je maar bij weinig zeilers zal aantreffen, maar dat voor jouw echt helemaal top is?**

Het is niet specifiek iets voor het zeilen maar iets wat handig is om aan boord te hebben als je er fulltime op woont, althans voor ons is het soms handig. Dat is namelijk een tandarts set. Ja, zo eentje die je echte tandarts ook gebruikt om jouw tanden weer schoon en netjes te maken. Het gebeurt ons regelmatig dat we ergens niet bij kunnen, iets ergens uit moeten pullen, etc. Kortom, deze tools zijn top hiervoor. Mijn schoonvader is jarenlang tandarts geweest en zei na een klaagzang van ons aan de telefoon 'Volgens mij hebben jullie een ordinaire tandarts set nodig'. En hij was 'spot on'.

### **Heb je nog een gouden tip aan de lezers van Zeilwereld?**

Tegen alle goed bedoelde adviezen in heb ik altijd geprobeerd de keuzes te maken waarvan ik dacht dat

Green Island



*""Volgens mij hebben jullie een ordinaire tandarts-set nodig'. En hij was 'spot on'.""*



die goed voor me zouden zijn. Soms met dikke tranen want ik werd niet altijd begrepen, sommige mensen vonden me een flierefluiter, anderen waren onprettig jaloers. En, waar deed ik dit toch allemaal van op deze leeftijd?

Ik maakte het laatst zelfs nog mee, die dikke tranen, ze rolden over mijn wangen. Er was een artikel in het lokale krantje van waar ik vandaan kom over mij verschenen.

De journaliste had hele delen van het artikel letterlijk voor me ingevuld waar ik nooit mijn mening over had gegeven, en direct op de pers gegooid. Ik zat vol woede en ongeloof dat iemand dit kon doen. Maar ik begrijp nu dat het voor buitenstaanders soms een apart leven is wat we leiden en moeilijk te begrijpen.

Kortom: Laat je niet afleiden door soms wat negativiteit, het kost te veel energie in de verkeerde richting. Welke keuze(s) je ook maakt in je leven, je hoeft jezelf niet te verantwoorden. Voor niemand niet. Ik heb de wijsheid niet in pacht, maar doe wat goed voor jou voelt, je leeft maar één keer, en je leeft nu, wacht er niet mee. ■

---

**"Oh, en zeilen... Zeilen is het mooiste dat er is!"**

---

*Wil jij iemand in de spotlight zien? Of denk je dat je zelf een mooi verhaal hebt, laat het ons weten via:*

***redactie@zeilwereld.nl.***

Kelly's zeilmaatjes: partner David en hond Floyd





*Excess* 15

XCS

*Excess*

*"Moderation is a fatal thing.  
Nothing succeeds like excess!"*

*Oscar Wilde*

OFFICIAL DEALER

NovaYachting 

Jachthaven Bruinisse  
T +31 111 481 810  
[www.nova-yachting.nl](http://www.nova-yachting.nl)

[excess-catamarans.com](http://excess-catamarans.com)



# Zien en gezien worden: AIS onder de loep

Tekst: Jan Niemeijer

*De Noordzee, een veel te koude zomernacht. De wind is aangetrokken tot een respectabele 25 knopen terwijl er toch echt minder voorspeld was. De plotter geeft aan dat jullie precies haaks voor de eerste shipping lane liggen. Om deze over te steken is het noodzakelijk de schepen die erdoorheen varen verdomd goed in de gaten te houden.*

*Dankzij de moderne techniek die je net in jullie schip hebt aangesloten, weet je precies waar jullie je bevinden. Toch zou het nog een groot verschil maken als je ook zou weten waar de rést precies vaart. Of, nog beter: dat de andere schepen kunnen zien waar jullie eigenlijk uithangen.*



AIS heeft zich de laatste jaren wel bewezen in zowel de beroeps- als de pleziervaart. Weten dat je precies kan zien hoe andere schepen er ten opzichte van jou voor liggen, kan zorgen voor een heleboel rust aan boord. Maar hoe zorgt een AIS er nu eigenlijk voor dat de juiste gegevens bij de juiste apparatuur terecht komen, en wat zijn de verschillen?



## Een korte introductie

AIS staat voor Automatic Identification System. Stel je hierbij een soort marifoon voor die een voorgeprogrammeerd bericht, met daarin zowel scheepsgegevens als positie-informatie, op twee kanalen uitzendt.

Vanwege de grote hoeveelheid schepen die AIS gebruiken, kan het zenden van die informatie zorgen voor een slechte communicatie. Om dit in goede banen te kunnen leiden, maakt het systeem gebruik van een zogenaamde 'slotmap'. Deze map bestaat uit 2250 slots per kanaal waarin een AIS bericht kan versturen. Op dit moment zijn er twee frequentiekanalen beschikbaar, die net iets boven de reguliere marifoonkanalen liggen (161.975 en 162.025 MHz). Bij elkaar opgeteld zorgt dit voor 4500 timeslots die geschikt zijn voor AIS-informatie.

Elke AIS zal een van deze slots gebruiken om zijn informatie uit te zenden en zal in sommige gevallen zelfs het volgende slotje al kunnen reserveren. Hoe vaak de AIS via een slot wil uitzenden, wordt bepaald door de navigatiegegevens die worden berekend door de GPS antenne. Elk informatiepakketje dat wordt verzonden, bestaat zowel uit statische als dynamische informatie, bijvoorbeeld: Scheepsnaam, MMSI, callsign, afmetingen en scheepstype (statisch) en snelheid, koers en positie (dynamisch).



AIS geeft ook voor anker liggende schepen weer

## Verschillen

Zoekende in AIS-land is het soms moeilijk om er wijs uit te worden, en terecht. Er bestaan namelijk verschillende soorten AIS-systemen die allemaal weer een eigen toepassing kennen. Een kort overzicht:

### - Klasse A:

Heeft als doel om 'realtime' informatie van een schip zo accuraat mogelijk te verzenden. Hiervoor maakt het uitgebreid gebruik van de slotmap: het benut een slot en reserveert meteen het volgende voor de volgende uitzending.

Schepen varende onder SOLAS varen met een Klasse A transponder. *Inland* Klasse A is bedoeld voor beroepsschepen op binnenwateren en pleziervaartuigen langer dan 20 meter. Een Klasse A AIS mag alleen worden geïnstalleerd door een gecertificeerd bedrijf. Dit heeft onder andere te maken met het feit dat de benodigde AIS-VHF en GPS-antennes geplaatst moeten worden onder bepaalde regelgeving.

### - Klasse B:

Is in het leven geroepen om ook de pleziervaart zichtbaar te maken. Wanneer er een B transponder aan boord van het schip is zal er ook gebruik gemaakt worden van de slotmap. Waar de Klasse A ook een slotje kan reserveren voor een volgende uitzending, kan een Klasse B alleen gebruik maken van de slotjes die overblijven. De verzonden berichten kunnen op deze manier minder *realtime* overkomen dan bij een transponder die zeker is van zijn uitzending. Het kan zelfs voorkomen dat er helemaal geen tijdslot beschikbaar is.

Op locaties met veel beroepsscheepvaart (en dus veel Klasse A transponders), zoals bijvoorbeeld de Maasmond, kan het dan voorkomen dat een jacht weliswaar probeert uit te zenden maar weggedrukt wordt en dan moet wachten op zijn beurt tot er weer een slot beschikbaar is. Dit houdt dus in dat je niet zeker bent van je uitzending in een gebied waar je dat juist wel wilt hebben. Ga er in dit soort situaties dan ook nooit van uit dat andere schepen of walstations exact weten waar je bent, maar trek je eigen conclusies.



### - Klasse B SODTMA

Vanwege bovenstaande verhaal, is enkele jaren geleden de Klasse B SODTMA of B+ variant uitgebracht die zich eigenlijk tussen een Klasse A en Klasse B transponder bevindt.

SODTMA staat voor Self-Organized Time Division Multiple Access en is de reden dat A-transponders zo precies met elkaar kunnen samenwerken. Kort door de bocht overleggen de AIS-systemen dankzij SODTMA onderling met elkaar, waardoor de timeslots goed benut worden. Een B+ transponder benut deze communicatie, waardoor het dus ook recht claimt op een tijdslot. Daarnaast zal het ook een slot benutten wanneer deze voorbij komt, wat dus resulteert in een duidelijk beeld van de scheepsbewegingen.



### Keuze en Installatie

Wanneer je graag een eigen AIS-installatie wilt aanleggen, zijn er uiteraard een paar punten om over na te denken. Om dit verhaal zo overzichtelijk mogelijk te maken, stel ik voor het vanaf hier alleen te hebben over class B installaties, ook omdat hier meer variaties in te vinden zijn.

Allereerst zal je jezelf af moeten vragen: wil je alleen ontvangen of ook uitzenden? Een AIS receiver kan logischerwijs alleen maar berichten ontvangen. Hierbij schakelt de ontvanger zelf tussen de twee frequenties om te kijken of er iets te ontvangen valt. Met een goede antenneverbinding pik je zo de schepen in de omgeving op die een AIS-sigitaal uitzenden. Een transponder zorgt voor de zichtbaarheid van het eigen schip en ontvangt daarnaast ook de signalen om je heen. Het zendt de eerdergenoemde dynamische en statische informatie uit naar stations die dit willen ontvangen.

Beide systemen kunnen op verschillende manieren gekoppeld worden aan een display. De kaartplotter wordt hier veelvuldig voor toegepast, maar weergave van ontvangen schepen op tablet of laptop is ook mogelijk.

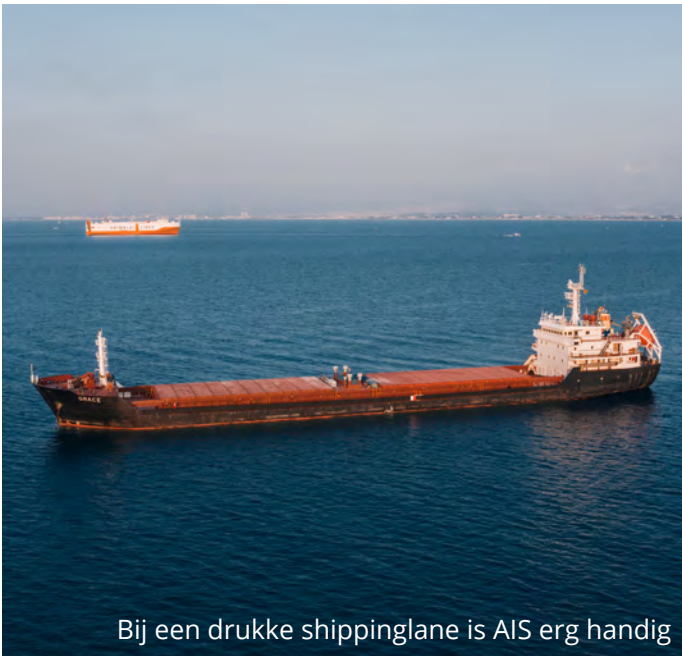
### Antenne

Bij een AIS-installatie zijn er verschillende antennes nodig om bijvoorbeeld de berichten te ontvangen of verzenden. Vaak kan voor de communicatie gebruik gemaakt worden van dezelfde VHF-antenne, kabels en pluggen die je ook gebruikt voor de installatie van een marifoon. De meeste jachten zijn inmiddels voorzien van een VHF-installatie met een antenne boven op de mast of in ieder geval op het hoogste punt van het schip. Komt hier echter een antenne voor AIS bij in de buurt, zo tussen de 60 cm en 1 meter, dan groeit de kans op storing. Dit kan een probleem opleveren, aangezien het bereik van de AIS bepaald wordt door de plaatsing van de antenne. Logisch dus dat je deze ook op een plek wilt hebben waar het bereik optimaal is. Om dit, ook op kleinere schepen, mogelijk te maken zijn er een paar opties.

Plaats de antenne op het achterschip. Bij veel jachten is de hekstoel hiervoor geschikt. Heeft jouw schip een radar of GPS-paal achterop staan, helemaal goed! Wanneer je hier een antenne monteert, is het bereik natuurlijk niet vergelijkbaar met een antenne in de mast. Toch zal de ontvangst rond een acceptabele 5 mijl of daarboven kunnen liggen, wat voor veel schepen in en rondom Nederland voor voldoende reactietijd kan zorgen. Daarnaast voorziet het je meteen van een marifoonantenne in geval van nood.







Bij een drukke shippinglane is AIS erg handig

Wil je toch een groter bereik, dan is de antenne-splitter een goede optie. Dit is een klein kastje, vaak vergelijkbaar met een AIS, waarop je de bestaande VHF-antenne aansluit. AIS-transponders met ingebouwde AIS-splitter zijn ook verkrijgbaar. De splitter zal vervolgens het antennesignaal verdelen over de marifoon en AIS. Wanneer de marifoon een bericht ontvangt of uitzendt, wordt hier dan rekening mee gehouden.

### GPS

Elke AIS moet voorzien zijn van een eigen GPS-antenne. Of deze is ingebouwd of extern geplaatst moet worden, is afhankelijk van het type AIS en het materiaal waar het schip van is gebouwd. Ook wanneer er al meerdere GPS-antennes aan boord aanwezig zijn, is het toch noodzakelijk dat in dit geval een eigen antenne wordt toegepast. Naast het verzamelen van de dynamische gegevens, zoals snelheid, positie en koers, worden de GPS'en namelijk ook gebruikt om de tijd met alle andere schepen gelijk te trekken. Dit zorgt voor een goed werkende communicatie tussen alle AIS-systemen die zich in elkaars bereik bevinden.

### Koppelen

Als je toch AIS-informatie aan het ontvangen bent, is het wel zo handig om dit ook ergens te kunnen zien. De wijze waarop de AIS te koppelen is met een bepaald scherm, is afhankelijk van het type en de prijs.

Standaard hebben de meeste AIS-transponders een NMEA 0183- en NMEA 2000-connectie. Hiermee is een koppeling met een kaartplotter of laptop relatief eenvoudig te maken. Navigeer je liever op een tablet of telefoon, dan zijn er modellen die zijn uitgerust met een ingebouwd wifi-signaal. Ook het NMEA signaal converteren naar wifi is tegenwoordig een van de opties. Een ruime keus dus.

### Programmeren en certificaten

Een AIS kan alleen uitzenden wanneer de dynamische en statische informatie aan alle voorwaarden voldoen. De statische informatie moet hiervoor in de AIS worden geprogrammeerd. Dit kun je zelf (echt waar) of laat het de AIS dealer doen. Let hierbij wel op dat, eenmaal geprogrammeerd, niet alle gegevens zomaar veranderd kunnen worden. Data die je zelf in kunt programmeren, zijn onder andere de scheepsnaam, roepnaam, het MMSI-nummer, scheepstype en de afmetingen.

Het is interessant om nog even bij het MMSI-nummer stil te staan. Over het algemeen kun je, zonder Marcom A-, B- of SRC-certificaat, geen MMSI-nummer aanvragen bij het Agentschap Telecom (AT). Dit nummer wordt ook gebruikt in marifooninstallaties die zich niet op de binnenwateren begeven en vraagt daarom om een uitgebreider bedieningscertificaat. Voor AIS is hier gelukkig een uitzondering op bedacht. Omdat jijzelf geen invloed kan uitoefenen op de werking van de AIS, kun je hiervoor een MMSI-nummer aanvragen bij het AT. Hier heb je wel minimaal het Basiscertificaat Marifonie voor nodig. Het is natuurlijk niet toegestaan dat je dit MMSI-nummer ook nog even in je marifoon programmeert.

### Wil ik wel zichtbaar zijn?

Hoewel AIS de laatste jaren een meerwaarde op het water is gebleken, zijn er ook enkele nadelen aan te verbinden. Leidt het ons, jachteigenaren, bijvoorbeeld niet teveel af van de werkelijkheid om ons heen? Zeker in gebieden rond om Nederland is het bijna niet meer voor te stellen dat er schepen rond varen zonder AIS. Toch zijn er nog legio boten die de investering niet zijn aan gegaan en vertrouwen op eigen vaar-ervaring. De keuze of AIS



wel of geen toegevoegde waarde voor je is ligt gelukkig helemaal bij jezelf. Voor plezierjachten geldt er geen AIS verplichting en dat maakt het allemaal wat flexibel. Wanneer je bijvoorbeeld helemaal niet (digitaal) zichtbaar wilt zijn voorzien de meeste B transponders in een 'silent switch'. Druk op deze knop en je bent onzichtbaar voor ontvangers om je heen. Zelf ontvangen gaat dan gelukkig gewoon door.

### En radar dan?

Dit is een discussie die zich al ontwikkeld sinds de eerste AIS zicht op de markt begaf. Een conclusie is er dan ook niet uit te trekken. Ook hier bepaald ieder voor zichzelf welke informatie belangrijk is en hoe die informatie aan boord wordt gehaald. Uiteraard zijn er wel duidelijke verschillen tussen een radar en AIS installatie te bedenken.

Niet elke boot vaart immers rond met een AIS wat de zichtbaarheid hiervan dus beperkt. Een radar is een instrument wat je moet leren lezen op jouw scherm maar geeft wel een primair beeld van je omgeving. Zo is geen enkele rots voor de kust van Bretagne uitgerust met een AIS transponder maar is de kans dat je hem met een radar oppikt best aanzienlijk.

Daar tegenover staat dat een slecht ingestelde radar zelfs schepen over het hoofd kan zien, waar de AIS weer minder moeite mee zal hebben. Kort gezegd zou de combinatie tussen een radar en AIS transponder als ideaal kunnen worden gezien. Helemaal wanneer deze 2 informatiebronnen als 'overlay' op een navigatie scherm kunnen worden weergegeven.

### Wanneer

Kies je voor een AIS systeem, dan is het goed om te beseffen dat het vooral informatie toevoegt aan de al bestaande instrumenten. AIS is geen vervanger van de uitkijk aan boord maar geeft nog meer inzicht en informatie over de situatie om je heen. Hiermee voorzie je jezelf vooral van meer tijd om je volgende manoeuvre voor te bereiden.

Er bestaat niet bepaald een criterium wanneer een AIS systeem wel of niet geschikt voor je schip of vaargebied is. Zowel op schepen die worden uitgerust voor wereldreizen als dag zeilers op de Gouwzee zijn AIS systemen steeds vaker terug te vinden. Vindt jijzelf het dus prettig om je omgeving duidelijk zichtbaar op een display te hebben dan is dit een redelijk betaalbare toevoeging aan de inventaris lijst.



Een typisch AIS-scherm

# AIS-Tips

- Gebruik het, vaak meegeleverde, programma ProAis2 om je eigen transponder te programmeren. Daarnaast geeft dit stukje software ook een overzichtelijk beeld in het functioneren van je AIS systeem. Zo kan je onder andere zien of alle parameters, nodig voor de juiste werking, wel kloppen.

- Wanneer je navigeert op een laptop of pc, gebruik dan niet de standaard meegeleverde USB plug. Deze is niet altijd 'galvanisch' gescheiden waardoor er schade aan je computer kan ontstaan. Voor deze setup zijn er bijvoorbeeld NMEA0183 naar USB converters te verkrijgen.

- Websites zoals Vesselfinder en Marinetraffic zijn heel leuk om AIS verkeer over de hele wereld mee in de gaten te houden. Reken alleen niet te veel op een precieze werking. Een AIS werkt alleen via een VHF signaal en heeft geen direct contact met het internet. Is je eigen schip niet zichtbaar via deze website? Vraag dan aan iemand in de buurt of zij je wel zien. Er kan behoorlijk wat vertraging ontstaan wanneer de VHF informatie wordt geüpload naar de website.

- Vergeet, varend op de AIS, niet om af en toe om je heen te kijken. Dat uitzicht is toch een beetje waar je het allemaal voor doet. ■







Bright and spacious oak interior with lots of natural light and the well renowned Hallberg-Rassy finish.



#### PUSHING THE BOUNDARIES

The all-new Hallberg-Rassy 50 follows the big success with the 57, 44, 40C and 340. The new 50 is designed for effortless sailing and great comfort with lots of storage. The Hallberg-Rassy 50 pushes the boundaries for what is possible up to 50 ft and at the same time remains true to the classic Hallberg-Rassy fundamentals.

OFFICIAL DEALER

**NovaYachting** 

Jachthaven Bruinisse  
T +31 111 481 810  
[www.nova-yachting.nl](http://www.nova-yachting.nl)

 **Hallberg-Rassy**  
[WWW.HALLBERG-RASSY.COM](http://WWW.HALLBERG-RASSY.COM)



# Zeilles geven in een land waar iedereen weg wil

Anke in Libanon

*Deze zomer geeft Anke zeilles in Libanon. Het is voor velen niet de eerste keus om naartoe te reizen, laat staan er te gaan zeilen. Regelmatig krijgt ze dan ook de vraag: waarom daar?*

Twee jaar geleden zat Anke Haadsma op precies dezelfde plek en wilde ze eigenlijk niet meer terug naar Nederland. Ze werd verliefd op het land, de mensen en de sfeer. Het liefst wilde Anke vorig jaar alweer terug, maar vanwege corona kon dit niet. Sowieso is de situatie in het land sinds oktober 2019 hard achteruit gegaan: economische crisis, corrupte politiek, spanningen met de buurlanden, corona en daarbovenop de explosie in de haven van Beiroet op 4 augustus 2020.

Anke: "Vanwege de situatie in het land had ik helemaal niet gerekend op de vraag, maar afgelopen voorjaar kwam hij toch. 'We willen de zeilschool graag weer openen deze zomer, kom jij weer lesgeven?' Daar hoefde ik niet lang over na te denken. Half juli stapte ik op het vliegtuig en kwam ik weer thuis in een land waar de meerderheid van de bevolking zelf het liefst wil vertrekken voor een betere toekomst."

## **Zeilinstructeur in Libanon**

Anke vertelt hoe haar dagen als zeilinstructeur eruit zien, en waarom ze juist in Libanon les is gaan geven. "Ik woon en werk op de club. Onderdeel van deze club is de zeilschool, daarnaast zijn er tennisbanen, basketbal, voetbal, zwembaden, een gym, haven en verschillende eetgelegenheden. De leden van de club komen over het algemeen uit welgestelde families."





“In de ochtend komen de jongste kinderen. Ik start met een korte theorieles, en daarna bereiden ze zelf de Optimisten voor op de uittocht richting de Middellandse Zee. Dat zelf doen, zijn ze niet allemaal gewend overigens, maar wat mij betreft is dat onderdeel van zeilen. In de middag komen de zeilers met iets meer ervaring en worden ook de Laser Pico’s opgetuigd. Daarnaast hebben we nog een aantal Lasers op de club, maar helaas hebben we daar slechts drie goede zeilen voor. Nieuwe materialen aanschaffen is vooralsnog te duur. De economische crisis in Libanon heeft er flink ingehakt. De banken hebben alle spaargelden bevroren en je kunt nauwelijks geld pinnen.”

### **Met handen en voeten communiceren**

“Twee jaar geleden coachte ik samen met een andere ervaren zeilinstructeur, maar die is intussen uit Libanon vertrokken. Iemand anders was niet te vinden. Gelukkig heb ik Matteo (14) aan mijn zijde; hij komt uit Libanon en woont om de hoek. Twee jaar geleden gaf ik hem nog les in de Optimist. Hij helpt me onder andere met de taalbarrière die af en toe ontstaat tussen mij en de kinderen. Ook leren we elkaars taal een beetje: ik leer hem wat woordjes Nederlands en hij mij Arabisch. In Libanon spreken ze drie talen: Libanees Arabisch, Frans en Engels. Aan Arabisch

is geen touw vast te knopen, hoewel ik intussen wel wat basiswoorden ken. Frans is nooit mijn beste taal geweest, dus spreek ik Engels met iedereen, maar dat is hier wel de derde taal. Met name de oudere generatie spreekt dit een stuk minder goed en soms is het dan maar met handen en voeten communiceren. Gelukkig kunnen de kinderen die ik les geef wel een aardig woordje Engels!”

### **Waarom Libanon?**

Het blijft toch een van de meest prangende vragen. Hoe is Anke hier toch terecht gekomen? Anke: “Het is een vrij simpel antwoord. Bevriende zeilers in Nederland (Erik van Vuuren en Yvonne Beusker, red.) kennen een zeilend stel uit Libanon. Erik heeft hen jaren geleden gecoacht, sindsdien zijn ze bevriend. Vanuit dat Libanese stel kwam de vraag of Erik en Yvonne niet nog iemand kenden die zeilles kon geven in de zomer. Zo kwamen ze bij mij terecht. Ik had destijds wel behoefte aan even wat anders en besloot dit avontuur te omarmen. Overigens ging ik hier deze zomer ook echt alleen heen met het idee: ik ga daar even een paar weken zeilles geven en kom dan weer terug naar het veilige en stabiele Nederland. Maar mijn ambities hier zijn inmiddels gegroeid. Libanon is geen groot zeiland, wij kennen het >

Assistent coach Matteo



Watersportverbond waar topsporters en talenten rondlopen. Dat bestaat hier niet. Je gaat weinig Libanese zeilers op grote zeiltoernooien tegenkomen. Op de Olympische Spelen in Tokio waren zes Libanese sporters aanwezig in de sporten zwemmen, judo, atletiek, schieten en gewichtheffen. Ze vielen niet in de prijzen. Het land staat sowieso qua topsport niet echt op de kaart. Veel mensen die hier op niveau willen sporten, welke sport dan ook, verhuizen naar het buitenland omdat er in Libanon weinig faciliteiten voor zijn. Daar ligt de prioriteit hier niet. Toch zie ik hier wel mogelijkheden voor. Libanon heeft een kustlijn van 225 kilometer, hier heb ik al een aantal heel mooie locaties bezocht waar ook (recreatief) wordt gezeild. Wie weet blijf ik wat langer hangen om de mogelijkheden verder uit te zoeken. Hoe tof als we over een aantal jaar ook Libanese inschrijvingen zien op de Dutch Youth Regatta in Workum, of de Allianz Regatta in Medemblik!"



### Huidige prioriteit: Wederopbouw en overleven

De prioriteit voor de Libanese bevolking is momenteel vooral wederopbouw na de explosie. Daarnaast draait het leven om overleven. "Iedereen heeft het natuurlijk onwijs zwaar hier. Men krijgt ongeveer vier uur per dag elektriciteit, je hebt geluk als je een generator hebt. De inflatie is bizar. Prijzen verschillen per dag, en de wisselkoers schommelt net zo hard mee. Het brandstoftekort is een drama. Ik heb enorme rijen voor tankstations gezien (als ze al open zijn), de politieke spanning is hoog en niemand vertrouwt de leiders van het land.

Daarom geeft het veel voldoening om de kids in dit land wat afleiding te kunnen geven met zeillessen. Het leukste deel van mijn avontuur is als de kinderen zichtbaar genieten van het zeilen. Ik vind het prachtig om hieraan bij te dragen. Vorige week wisten alle Optimistzeilers zelf naar buiten te zeilen, best een uitdaging in de haven waar wij vandaan vertrekken. De dagen ervoor sleepten we ze steeds achter de boot. Ik ben een megatrotse juf, want ze deden het allemaal keurig!" ■

Meer volgen over Libanon, de situatie daar en het zeilen? Check dan Anke's Instagram account [@ankehaadsma](#).

*Leuk feitje: Anke is één van de medeoprichters van Zeilwereld, vanuit Libanon werkte ze dus ook met ons samen aan mooie zeilverhalen.*







**Arcona**  
yachts

## GO SAILING WITH ARCONA

Met het comfort van een cruiser en de snelheid van een racer, levert Arcona Yachts de ultieme zeilervaring voor elke zeiler. Geniet van het zeilen met een kwaliteitsjacht waarop u kunt vertrouwen. Met modellen die licht maar zeer sterk zijn gebouwd en voorzien van slimme oplossingen, kan de Arcona gemakkelijk gezeild worden met een kleine crew.

De modellenreeks van Arcona is geüpdatet met de gloednieuwe Arcona 345 en Arcona 385 en binnenkort met het allernieuwste model, de Arcona 415. Het bekroonde model, de Arcona 435 is nu ook verkrijgbaar in full carbon, wat standaard is op het vlaggenschip de Arcona 465.

NIEUW

345

NIEUW

385

NIEUW

415

435

465

arcona.nl

• info@arconayachts.nl

• +31 111-482 845



**Arcona**  
yachts



Tekst: Klaas Smit  
Foto's van en via  
Sjoerd van der Bles

# Boot kopen in het buitenland

Bles brothers halen  
Elan 444 uit Valencia

*Sjoerd van der Bles uit Makkum wilde een ruim zeiljacht waarmee hij met gasten kan varen op het IJsselmeer en de Wadden. Al snel ontdekte hij dat boten in het buitenland een stuk voordeliger zijn dan in Nederland. Maar hoe doe je dat, een boot kopen over de grens en hoe krijg je dat schip dan in Nederland?*

Sjoerd woont al zijn leven lang in Makkum waar hij als oudste samen met zijn drie broers Herald, René en Leon opgroeide. De naam Van der Bles is in de weide omgeving bekend; zijn ouders hadden een taxibedrijf, dat nu gerund wordt door René. Sjoerd zelf werkte na een zeevaartopleiding in Rotterdam en Harlingen zijn leven lang bij de politie.

“Makkum en water horen bij elkaar en ik heb mijn hele leven gevaren,” vertelt Sjoerd aan boord van zijn Elan 444. “Mijn vrouw Hetty kon niet tegen het schommelen van een zeilboot en daarom zochten we de vrijheid op in onze motorboot.” Waarom hij dan nu overgestapt is op een riant zeiljacht, wil ik graag weten. Ik krijg een onverwacht antwoord. “Ik ben nu 61 en op mijn 59ste ben ik gestopt bij de politie. Op 23 april 2020 nam ik afscheid van het korps en op 24 april zaten Hetty en ik in het ziekenhuis voor onderzoeken. Hetty kreeg de diagnose kanker en in de maanden daarna ging ze snel achteruit. Op 23 september dat jaar is Hetty overleden.”

## Vriend Frank

“Plotseling was ik alleen. Wat nu? Ik vatte na een paar maanden het idee op om met



Frank aan boord in  
Puerto Deportivo Marina Del Este





doening. De Griek blijkt de rekening van zijn advocaat niet te hebben betaald. Dat was niet mijn zorg, maar zei me wel genoeg over zijn betrouwbaarheid.”

Een boot kopen in het buitenland blijft een risico. Gelukkig was Sjoerd zich daarvan bewust en had hij nog niet betaald, voordat hij het schip ook echt in handen had. “Ik kon weer opnieuw beginnen en vond vanachter mijn pc verschillende interessante schepen in Spanje. Geen Firsts maar Elans. Telkens wanneer ik interesse toonde, kwam de makelaar op de proppen met nog een mogelijke koper. Er was altijd gedoe en ik kreeg de indruk dat het om ‘zogenaamde kopers’ ging om de prijs op te drijven. Frank en ik besloten het anders aan te pakken. Wij gaven bij tig makelaars aan wat we zochten en vroegen of ze een boot in de verkoop hadden die aan onze wensen voldeed. We vermeldden er telkens bij dat we meerdere schepen op het oog hadden, zodat wij de regie kregen en niet een speelbal waren van de makelaars. Ik had op enig moment de keus uit zes of zeven schepen.”

gasten te gaan zeilen op het IJsselmeer. Ik moest een nieuwe invulling zoeken voor mijn leven. Ik ben altijd van zeilen blijven houden en besloot een zeiljacht te kopen dat geschikt was om mee te charteren. Zoals iedereen dat doet, begon ik internet af te struinen naar mogelijke boten. Al snel bleek dat jachten van 40 of 44 voet in Nederland twee keer zo duur zijn als in Zuid-Europa. Samen met mijn goede vriend Frank die op Ibiza woont ging ik op zoek naar een boot in het buitenland en koos voor een Beneteau First 40, het nieuwe type uit 2009. Dit schip lag in Athene.

Alleen in Griekenland liggen al 1200 grotere zeiljachten en met 80 procent daarvan wordt gehuurd. Regelmatig staan er schepen te koop, omdat huurders graag met nieuw spul willen varen. Frank en ik maakten via Bach Yachting een afspraak en vlogen naar Athene. We troffen daar een prachtig schip aan en ook de inspectie op de wal bracht geen onvolkomenheden aan het licht. Ik besloot deze boot te kopen en maakte al het papierwerk in orde. Het contract werd óók door de verkoper getekend en het geld had ik op een derdenrekening gestort.”

Terug in Nederland wachtte hem een paar dagen later een onaangename verrassing. “De Beneteau stond voor 100.000 euro te koop en ik zou het schip voor 80.000 euro aanschaffen, maar de eigenaar had het achter mijn rug om aan een ander verkocht voor waarschijnlijk een hoger bedrag. Ik heb met een advocaat in de arm nog geprobeerd die koop ongedaan te maken, maar dat leverde niets op. Mijn advocaat en de advocaat van de Griek bleken voormalig schoolgenoten te zijn en daardoor kreeg ik nog 1.000 euro genoeg-

De Elan 444 waarop Sjoerd zijn avontuur vertelt, zat daar ook tussen. “Dit schip is in 2015 te water gegaan en vijf jaar gebruikt als charterschip. Al snel gaf ik bij de makelaar aan dat ik rechtstreeks contact wilde met de Spaanse eigenaar. Frank spreekt vloeiend Spaans en achteraf kan ik wel zeggen dat het spreken van de taal bijna een voorwaarde is voor een goede deal en goede af-



loop. Daarnaast heeft Frank kennis van de lokale markt en ook die is onontbeerlijk. Frank vroeg een bekende om na te gaan of de verkoper te vertrouwen was en dat bleek het geval. Ik sprak een prijs af met de verkoper en wanneer we bij inspectie niets zouden vinden, dan zou ik de Elan 444 voor dat bedrag aanschaffen.”

### **Inspectieteam**

Sjoerd zijn zoektocht was in december 2020 begonnen en in maart 2021, midden in coronatijd, reden hij en Frank naar Spanje. De Elan stond te koop in Valencia en voor de echte aankoop wilden ze het schip live bekijken. “We reden met Frank zijn auto met Spaans kenteken naar Valencia. In alle landen golden nog avondklokken en lockdowns. We vertrokken om ’s ochtends 4 uur uit Nederland, eigenlijk te vroeg vanwege de avondklok. Om 6 uur waren we bij de Franse grens en op dat moment ging Frankrijk juist weer open. In Frankrijk werd het nog even spannend. Ik had met de verkoper afgesproken dat ik een deel contant zou betalen (gewoon eerlijk verdiend geld; als oud-politieman kan ik me geen fouten permitteren), maar je mag niet veel contanten bij je hebben in Frankrijk. Uiteraard werden we door de Franse politie aangehouden: twee Hollandse mannen in een auto met Spaans kenteken, daar zou ik vroeger ook zelf door getriggerd zijn. Alles werd onderzocht en ze vroegen wat wij gingen doen. Wij vertelden dat we een bootinspectie in opdracht

van een klant moesten uitvoeren in Spanje, dat we dus een inspectieteam waren en we mochten doorrijden. Ook Spanje reden we binnen precies op het moment dat dat weer mocht en na 18 uren rijden waren we ter plaatse.” De Elan 444 zag er goed uit en Sjoerd besloot het schip aan te schaffen. “Buitenom was het schip wat vies en zie je gebruikssporen, maar binnen is het erg netjes. Deze boot voldoet precies aan mijn wensen.”

### **Voorbereiden van de overtocht**

Sjoerd was maanden lang druk met het zoeken naar een geschikt schip en besteedde bijna al zijn tijd daaraan. “Ik had eigenlijk alleen oog voor boten. Op een dag stond mijn buurvrouw bij mij op de stoep en die vroeg of ik eens een gesprek met haar vriendin wilde aanknopen. Deze vrouw woonde een paar honderd meter bij mij vandaan, maar ik kende haar alleen van gezicht. Haar man was eind oktober 2020 overleden en mijn buurvrouw zag overeenkomsten in wat mij en haar vriendin was overkomen. Na het verlies van Hetty was ik hier helemaal niet mee bezig. Wel had ik inmiddels voor mezelf besloten dat ik de rest van mijn leven niet alleen wilde blijven, daarvoor ben ik niet geschikt. Ik heb die vriendin van mij buurvrouw opgezocht en na verloop van tijd klikte het tussen Wietske en mij, en Wietske houdt ook van zeilen. Het leven gaat zoals het gaat en we hebben besloten voor het eind van het jaar te gaan samenwonen. Iedereen kan daar een mening over



De Elan 444 door de straat van Gibraltar



hebben, maar het zijn onze levens en wij moeten na het verlies van onze partners verder. Dat willen we graag samen doen.”

Als eigenaar van een nieuw schip en met weer een zonniger toekomst in het vooruitzicht, begon Sjoerd aan de voorbereidingen van de overtocht. “Je kunt een boot op transport zetten, maar ik had besloten het schip zelf terug te zeilen. Dat Frank mee zou gaan, was eigenlijk een gegeven. Ook mijn broers gaven aan dat ze wilden opstappen om verschillende trajecten mee te varen. Frank en ik zouden de hele reis aan boord blijven. In Nederland heb ik vooraf met veel mensen gesproken die al eens de wateren rondom Spanje en Portugal hadden bevaren. Daarnaast kreeg ik een stapel boeken die ik heb gelezen. Vooral de situatie van verschillende havens en het aanvaren daarvan wilde ik goed in mijn hoofd hebben. En, waar ondieptes en obstakels zijn, heb ik uitgebreid bestudeerd op kaarten. Naast deze ‘droge’ voorbereiding kocht ik een AIS die ik heb laten voorprogrammeren. In Valencia hebben we die ingebouwd.

AIS is een onmisbaar veiligheidsmiddel, dat moet je aan boord hebben. Onderweg wilde ik gebruikmaken van kaarten, Navionics, Windy en de weerberichten van de BBC. Windy voorspelt de wind zeer precies, de richting en momenten van



De grote schoonmaak

verandering kloppen altijd. De kracht die voorspeld wordt, kan in de praktijk nog wel eens wat afwijken. Google Maps gebruikten we als extra voor de situaties bij de verschillende havens.”

### Aan boord

Op 12 april was het zover en stapten Sjoerd en Frank aan boord van de Elan 444. “We hebben eerst drie dagen besteed aan het schoonmaken, op orde brengen van het schip en het inslaan van proviand. Ik heb echt de hele boot doorgespit om te weten wat waar zit, maar ook om erachter te komen of er geen verdovende middelen of smokkelwaar waren verstopt.”

Thuis had Sjoerd al het papierwerk al voor elkaar gemaakt. “Ik ben onderweg nergens bang voor geweest, behalve dan dat de papieren niet op orde zouden zijn. Om in de termen van ons zeilgebied te blijven, ik kreeg het daar af en toe Spaans benauwd van. Het zou ons toch niet gebeuren dat we vanwege ontbrekende administratieve zaken de reis tijdelijk moesten staken. Ik had een zeebrief besteld en normaal krijg je die binnen twee weken. Ik heb er uiteindelijk acht weken op moeten wachten en pas toen de boot al veilig en wel in Makkum lag, viel dat ding in de bus. Wel had ik het internationaal certificaat pleziervaartuigen, het eigendomsbewijs, een btw-verklaring, een gezondheidsverklaring, betalingsbewijzen en een uitschrijving uit het maritieme register van Spanje.



Onderweg langs de Spaanse kust

Alles voorzien van handtekeningen en stempels, keurig geordend opgeborgen in een map. Ik wilde onderweg niet 'struikelen' over ontbrekende papieren."

De broers René en Leon stapten op 15 april aan boord van een blinkend schip. De tocht naar huis kon beginnen. De eerste rit ging van Valencia naar Oliva met een dikke windkracht 5 tot 6. "Ik hoopte op een snel schip en met 8 knopen op de klok gleden we door het water. Prachtig, ook al regende het een deel van de dag. De haven in Oliva is erg ondiep, maar we hebben daar geen last mee gehad. De volgende dag voerde ons naar Calp. De havenmeester schreeuwde ons van de kant toe dat hij geen charterschip in zijn haven wilde. We maakten hem duidelijk dat het om een particuliere boot ging en mochten aanleggen. Met de föhn heb ik wel meteen het op de boeg gestickerde charternummer verwijderd. In Calp bleek daarnaast de boegschroef amper nog te werken, maar met vier nieuwe accu's erin was dat probleem snel opgelost."

### Natuurfilm

Veel havens in Spanje zijn oud en hun liggeld eigenlijk niet meer waard. "In Alicante moest ik 80 euro betalen voor eigenlijk niks en Cartagena is vergane glorie, maar wel met leuke terrassen. We hebben ons daar in een soort carnavalsfeer uitstekend vermaakt." De zeiltocht langs de Spaanse kust is fantastisch. De ruige rotsen boezemen ontzag in. Golven beuken op woeste kusten en herinneren je er voortdurend aan dat je weg moet blijven van de hoge kliffen. "Hoge steile rotsen worden afgewisseld door idyllische baaien met mooie stranden. In de buurt van Almeria aan de Spaanse zuidkust keken we met de verrekijker naar de wal. Een kreet van één van ons wekte meteen ieders nieuwsgierigheid. Op een eenzaam strand bleken opnames van een 'natuurfilm' aan de gang te zijn. De kans bij ondieptes in de buurt te komen, noodzaakte ons helaas overstag te gaan."

Van Valencia tot aan Malaga kon het overgrote deel van de tocht zeilend worden afgelegd. De reis voerde hen op dat traject langs de havens van Oliva, Calp, Alicante, Cartagena, Carboneras, Aguadulce en Puerto Deportivo Marina del Este. In

Malaga gingen René en Leon van boord en nam broer Herald hun plaats in. "Dat was nog een heel gedoe," vertelt Sjoerd. "We konden nergens aanleggen in Malaga, maar mochten na veel Spaans gepraat door Frank afmeren in de zeehaven op de plek van cruiseschepen. Door corona was het rustig en bleven de cruiseschepen weg. We hebben vervolgens als vier broers een prachtige avond gehad in Malaga samen met Frank."

Na Malaga nam de wind toe tot soms 6 of 7 Beaufort. "We konden wel zeilen, de windrichting was gunstig, en om de boot speelden regelmatig scholen dolfijnen. Het aandoen van Sotogrande was lastig vanwege de harde wind, maar is toch weer goed gelukt." Op 25 april, Sjoerds verjaardag, passeerden ze zeilend de Straat van Gibraltar. "De snelheid liep vaak op tot 10 knopen, puur



genieten. Aan het eind van de middag brak de zon door en met glas rode wijn in de hand en broodjes knakworst op de tafel in de kuip vierden we mijn verjaardag."

De heren varen 's nachts door met veel wind en regen. Het is koud en ze besluiten weer aan te meren in Cato de Sao, Portugal. "Bij het aandoen van deze haven, zakte het toerental van de motor terug. Alle filters bleken verstopt en die hebben we dan ook vervangen. Hiermee was het probleem verholpen. Kruisend vervolgden we onze tocht naar Sines, waar we heerlijk hebben gegeten in een restaurant. De volgende dag hebben we boodschappen gedaan en voeren we door naar Cascais in de buurt van Lissabon. De motor liep



weer als een zonnetje, maar de stuurautomaat gaf de geest. In Cascais hebben we eerst een bevriende monteur in Nederland gebeld. Nadat we de stuurautomaat uit elkaar hadden gehaald, bleek dat alle plastic tandwielen waren afgesleten. Gelukkig was er al een Garmin-monteur onderweg naar de haven voor klussen aan huurschepen en Frank heeft de beste man maar even opgevangen. In overleg met de monteur bestelden we een nieuwe, betere stuurautomaat, die hij er later in zou zetten. Wij voeren sturend op het handje door naar Porto en daar verscheen de monteur met de nieuwe automaat, keurig volgens afspraak. Langs de Portugese kust hadden we alles recht in de wind en hebben we de meeste mijlen op de motor afgelegd. We ontdekten daar een bijzonder fenomeen: de wind draait mee met de kust. Wanneer we om een kaap heen moesten en dachten dat we halve wind zouden hebben, bleek dat we ook daar alles pal tegen hadden.

Terwijl onze monteur Ricardo in Porto alles voor elkaar maakte, hebben wij uitgebreid ontbeten en gedoucht. De wind waaide uit een gunstiger richting en met alleen een brandstof-tankstop in A Coruña, zijn we van Porto in één ruk doorgezeild - voor de wind- naar Nieuwpoort in België. Zeven nachten op zee, wat een prachtige belevenis." Sjoerd benadrukt nog dat voor non-stop zeilen goed slapen van levensbelang is. Zorg dat je uitgerust blijft, anders ga je fouten maken, word je chagrijnig en ga je op elkaar fitten.

### **De heksenketel van Alderney**

"In A Coruña zagen we al dat er een frontje onderweg was naar ons. Daar zouden we een staartje van meepikken en inderdaad nam de wind op enig moment toe tot 9 Beaufort. Op alleen het voorzeil stoven we over de Golf van Biskaje. Af en toe vergezeld door dolfijnen en met om ons heen hoge golven. Halverwege de Golf waren de golven 10 tot 15 meter hoog en keek je vanaf een golftop zo de diepte in. Indrukwekkend, maar niet beangstigend. Het schip kan deze weersomstandigheden hebben en wij waren er ook snel aan gewend. We kregen nog bezoek van een zwaluw die aan boord kwam uitrusten. Pieter, zo noemden we het beestje, bracht de nacht bij ons door en de volgende ochtend zei hij als dank

Versleten tandwielen zorgden voor een kapotte stuurautomaat



nog twee keer 'piep-piep' en vertrok weer." Voorbij Brest zeilden ze tussen Guernsey en Jersey door. "Omdat de wind gunstiger inviel wanneer we tussen de Franse kust en Alderney door zouden zeilen, kozen we voor deze route. Achteraf begreep ik dat bijna iedereen ruim west van het eiland Alderney langs vaart en ik begrijp nu wel waarom. Het leek alsof de boot aangetrokken werd door de kust van Alderney, maar als we ervan wegstuurden trok de Franse kust aan ons. Stroom en wind creëerden een heksenketel aan golven en sturen met de hand was de enige mogelijkheid om de boot wat op koers te houden. Ik ben de hele tocht niet bang geweest, maar dit was wel een erg spannend stukje. Wat een watergeweld!"

Doordat ze tijd waren verloren bij Alderney, hadden ze bij Calais wel weer stroom mee. "Het lijkt wel of je twee tijen achter elkaar stroom mee hebt daar. Voor ons pakte dat goed uit, want opboksen tegen vier knopen stroom is eigenlijk niet te doen. Ons plan was aanleggen in Oostende, maar de brandstofmeter zakte ineens van 40 procent naar nog maar 17 procent. We kozen voor Nieuwpoort om daar te tanken. Langzaam varende voeren we de haven binnen, maar bij het tankstation bleek er nog 25 liter in te zitten. De brandstofindicator was kapot.

---

***"Ik ben de hele tocht niet bang geweest, maar dit was wel een erg spannend stukje. Wat een watergeweld!"***

---

## **32 dagen en 20 havens**

In Nieuwpoort stonden Estelle, de vriendin van Frank, en ook Wietske en Hidde, een vriend van mij, op de kade. Na een drankje op het terras hebben we aan boord een feestje gevierd. De volgende dag is Herald afgestapt. Frank, Hidde, Wietske en ik vervolgden de tocht. Via Scheveningen, het Noordzeekanaal, de Sixhaven in Amsterdam en Enkhuizen, legden we op 16 mei de laatste mijlen af naar Makkum.

Na 32 dagen bereikten ze hun 20ste haven: Makkum. De broers René, Leon en Herald hadden met familie en vrienden een warm welkom georganiseerd. Vlakbij Makkum stapten de broers met hun moeder aan boord van een rib en voeren de Elan tegemoet. Bij de scheidingston VF2/MA1 lagen verschillende boten van de Watersportvereniging Makkum klaar en zagen Sjoerd, Frank, Wietske en Hidde de rib met familie aan komen varen. Onder luid getoeter en het genot van een glas champagne, werden ze als helden binnengehaald. Uit de geluidsboxen schalde 'We are the champions' van Queen. Voldaan en met een brede glimlach meerde Sjoerd zijn nieuwe schip af in de allereerste box van de verenigingshaven, zijn vaste ligplaats. Op de wal bij het clubhuis van de vereniging werd een mooi welkomstfeest gevierd, waarbij vele coronaregels even niet telden. De bemanning had het verdiend na een reis van meer dan 2000 zeemijlen!



Feestje aan boord in Nieuwpoort  
vnr: Sjoerd, Wietske, Hidde en Frank



## Samengevat

De aankoop was een leerzaam proces, waarbij kennis van de markt en de taal van het land spreken belangrijk is geweest. Wees op je hoede en betaal niet te vroeg. Onderweg was Sjoerd voorbereid op problemen. Hoe goed je ook een boot inspecteert, je kunt problemen tegenkomen. Technisch waren er problemen met de accu's, stuurautomaat, de motorfilters en brandstofindicator. Allemaal zaken die ze hebben kunnen oplossen. Onderweg leverde vooral de logistiek het meeste gedoe op: douane, politie, havenmeesters, papierwerk en corona. De tocht was een prachtige belevenis met veel wind, soms flinke stroming en de heksenketel bij Alderney.

Samen met Frank en zijn broers de boot overvaren is een onvergetelijk cadeau gebleken.

## Plannen

De boot ligt nu al een paar maanden in Makkum en Sjoerd is meteen begonnen met het verbeteren ervan. "Ik heb hem eruit gehaald en de vaste schroef vervangen door een klapschroef. Het onderwaterschip bevatte een dikke laag drab met daaronder schelpen. Dat heb ik schoongemaakt. De schroeven van de boegschroef zijn nu schoon en dat scheelt heel veel. De boot vaart nu twee knopen sneller dan voorheen."

Vanaf aankomend seizoen hoopt Sjoerd met gasten te kunnen varen. ■

In Makkum wacht een feestelijk onthaal

A white sailboat is docked at a wooden pier. A man in a red jacket stands on the deck with his arms raised in a celebratory gesture. Other people are visible on the boat and on the pier. The background shows a body of water and some reeds under a cloudy sky. A string of colorful pennants is visible on the pier.

*"Uit de geluidsboxen schalde 'We are the champions' van Queen"*



# NOVITEITEN 2021



Oceanis 40.1



Oceanis Yacht<sup>54</sup>

OFFICIAL DEALER

NovaYachting 

Jachthaven Bruinisse  
T +31 111 481 810  
[www.nova-yachting.nl](http://www.nova-yachting.nl)



**BENETEAU**  
AVANT-GARDE IN BOATING

[WWW.BENETEAU.COM](http://WWW.BENETEAU.COM)



# Luisterzeilen

Wist je al dat Zeilwereld ook podcasts maakt? We bespreken er van alles: van een boek tot de Vendée Globe, van een stranding op de Noord-Hollandse kust tot een wedstrijd met een beroemde Drascombe. Je vindt onze podcasts op de site, Soundcloud en op Spotify. Klik op de afbeelding om de desbetreffende podcast te luisteren.

## Ontwaken uit een nachtmerrie op zee

Tijdens de eerste trip op zee met hun nieuwe boot, worden Stefan en Imke overvallen door een enorme golf. De boot slaat om en Stefan raakt te water.



## Pieter Heerema: Afzien, foilen, en techniek

Met Pieter Heerema en Florian Rooz bespreken we de Vendée Globe. Hoe ingewikkeld zijn de boten en hoe kom je überhaupt aan de startlijn?

## Ysbrand & Christa: Internationale Ambities

Wat is er allemaal voor nodig om als Nederlandse zeiler deel te nemen aan de grote shorthanded oceanraces op internationaal niveau?

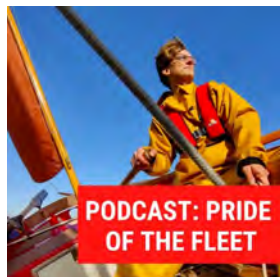


## Paul de Groot: Zeilen naar de sneeuw

Paul kocht zonder ervaring een boot en vertrok. Op zoek naar de mooiste, onontdekte skigebieden reisde hij in twee maanden van Nederland naar Sicilië. 'Gewoon gaan...'

## Racen op 't Wad met Victor Vandersmissen

Voor Den Helder strijden twaalf Drascombes om winst in de 'Pride of the Fleet' tocht. Victor Vandersmissen zeilt mee op de boot die beroemd werd door de avonturen van zijn vader Hans.



## Een biertje met Vloggers Kika & Dan van Sailing Uma

Kika en Dan van Sailing Uma zijn in Nederland. Aan boord krijgen we een rondleiding en praten we over het zeilersleven van de twee beroemde YouTube-vloggers.

## Aan boord van de Schoener 'Anna Margaretha'

Dertien jaar lang, twintig uur per week: dat is zeker 13.000 uur. Zolang werkte Ricco Veldkamp aan zijn schoener Anna Margaretha, een prachtig ontwerp van Bombigher.



## Eric van Vuuren: Meest complete zeiler

Hij is Professioneel wedstrijd-zeiler, meervoudig Nederlands Kampioen en doublehanded zeiler. In gesprek met Erik van Vuuren over zijn zeilcarrière.

## De Warnow met schrijver Hans Steketeer

Het noorderlicht bekijken. Dat is de droom van Arnoud. Op een oude loodsboot vertrekt hij met vrienden uit Schiedam. Arnoud en zijn bemanning zijn amper voorbereid.





# Marianne den Hartog viert haar jeugd op een Randmeer

Tekst: Jeanne Bommeljé

*Droogvallen op de Vliehors of een tocht buitenom Terschelling: geen avontuur is Marianne gek genoeg als ze op pad gaat met haar Randmeer. Ze is ten slotte opgegroeid op de open zwaardbootjes van 6,5 meter. Haar vader leerde haar de fijne kneepjes van deze sport, en daarvoor is ze eeuwig dankbaar. In deze special vertelt ze hoe ze deze passie uit het oog verloor, en hoe ze haar liefde voor de Randmeer veertig jaar later heeft herontdekt.*

## Waar het allemaal begon

Vlak voor ik werd geboren, kocht mijn vader een Randmeer. We gingen er met het hele gezin altijd mee op vakantie. Mijn ouders, twee zussen, broer en ik sliepen met z'n allen in het vooronder.

Het leek net een Houdini-truc! Toen we er niet meer met z'n allen in pasten, kocht mijn vader een tweede Randmeer voor de 15e verjaardag van mijn oudste zus. "Vaar maar achter me aan!" riep hij tegen mijn zussen en mijn broer, terwijl ik met mijn ouders in de andere Randmeer zat. We zijn er tenslotte allemaal mee opgegroeid. Ze vlogen zonder moeite achter ons aan het water op.

Dit was nog in de jaren zestig toen het open water bij Lelystad en Enkhuizen ook écht open water was. De dijk Lelystad - Enkhuizen was er nog niet. Schiermonnikoog had geen haven maar een pier, en het wad was nog onontgonnen terrein voor zeilers. We zeilden tot Wangerooge aan toe. *Social*



*media* bestond toen ook nog niet. Alleen de eilanders en een handjevol zeilers wisten in de zomer van ons zeilbestaan af.



Mijn ouders zijn acht jaar geleden overleden en mijn broer is helaas ook niet meer onder ons. Toen we de verzamelde troep op zolder gingen opruimen, kwamen we de steuntjes tegen. Mijn zussen en ik keken elkaar aan... Mijn zus had toevallig de heel oude, smerige Randmeer bij haar woonboot liggen. Godzijdank! "Zullen we het nog één keer proberen?" vroeg ik aan mijn zussen, terwijl ik het antwoord al wist. We twijfelden geen moment.

#### **Verkocht**

Het was een legendarische tocht. We hebben ons jeugdsentiment opnieuw beleefd. Ik heb de Zeevaartschool gedaan en heb al dertig jaar een zeilmakerij, dus ik zit helemaal in de watersportwereld, maar we hadden al veertig jaar niet meer in een Randmeer gezeild. Ik kocht er gelijk een voor mezelf: ik was helemaal verkocht.



---

***"Je weet nooit hoe het leven loopt. Een ander mietert de houten steuntjes misschien wel gewoon in de openhaard en dan zijn ze weg."***

---

Als ik na vijf weken zeilen op school terugkwam was ik altijd harstikke bruin. Kinderen in m'n klas vroegen zich dan af waar ik op vakantie was geweest. Ik vertelde over mijn zomervakantie op het wad, alsof het de gewoonste zaak van de wereld was. Ik had toen nog niet door hoe bijzonder deze ervaringen eigenlijk waren. Ik ging mee zeilen tot ik een jaar of vijftien was, en op m'n veertigste kreeg ik pas door dat we goud in handen hadden...

Op een gegeven moment werden mijn ouders oud en hebben ze de boot verkocht. Mijn vader had wel de steuntjes gehouden. Hij zei nog: "Je weet nooit hoe het leven loopt. Een ander mietert de houten steuntjes misschien wel gewoon in de openhaard en dan zijn ze weg."



In ondiep water kan ik gewoon kruisen. Ik kan buiten de geul varen tot ik vastzit, en ik motor niet. Ik vind het heerlijk om onder de dektent te slapen. Het is een gedoetje om het op te zetten, maar ik vind het heerlijk om op die manier buiten te leven. En ik ben mijn jeugd aan het vieren. Mijn plan was om dit zo'n drie jaar te doen. Ik dacht dat ik het dan wel weer zou hebben gezien, maar ik kocht mijn Randmeer onderhand alweer zes jaar geleden.

In april gaat de boot altijd het water in en dan toer ik rond op het IJsselmeer. Half mei lig ik op de loer en dan breng ik de boot naar Makkum, naar een vaste ligplaats voor zo'n tien weken. Als ik zie dat er lekker weer aankomt, vraag ik iemand van m'n bemanningspool mee en dan gaan we een waddentochtje maken. Zo ben ik dit seizoen gaan droogvallen op de Vliehors, en ben ik zelfs buitenom Terschelling geweest.

Maar ik maak er geen gewoonte van om met m'n open bootje de Noordzee op te gaan. Die zeegaten zijn wel een dingetje.



Droogvallen onder Midsland - Terschelling



***“In ondiep water kan ik gewoon kruisen. Ik kan buiten de geul varen tot ik vastzit, en ik motor niet.”***

Ik geniet keer op keer als ik met mijn Randmeer op pad ga. We vallen droog, lopen een rondje op het wad. We nemen een duik in de zee en als het water weer opkomt, zeilen we met een ondergaande zon nog een eindje door. Een groot dankjewel aan mijn ouders. Zonder jullie had ik misschien nooit geweten dat de Randmeer zo'n geschikte boot is voor het wad. Die steuntjes zijn een grandioze ontdekking, maakt niet uit hoe oud. ■





# Kapitein Maurits' charters in zeilparadijs

Tekst: Jeanne Bommeljé

*Parelwitte stranden en helder, turquoisekleurig water. Wat voor velen op een droom lijkt, was voor Maurits jarenlang realiteit. Hij was kapitein op Yachtweek in Kroatië en op privé charters in de Cariben. Hij vertelt hoe de zeilwereld voor hem open ging en verklaart de grootste blunder op zijn eerste dag op de Yachtweek van 2015.*

## **Van koers veranderd**

"Na mijn studie aan de universiteit in Middelburg ben ik van koers veranderd", vertelt Maurits. "Ik wist nog niet wat ik wilde doen en vond het lastig om een goede baan te vinden die bij me paste. Mijn moeder bracht me op het idee om een zeilcursus te volgen zodat ik kapitein kon worden. Dat was haar allerbeste idee ooit, ik was meteen enthousiast. Ik zeil al van kinds af aan, en ging meteen op zoek naar een goede zeilopleiding. Een paar weken later stapte ik op het vliegtuig naar Zuid-Afrika. Yachtmaster diploma, here I come!"

## **Van Zuid-Afrika naar Amsterdamse grachten**

"Ik had mijn zeezeildiploma's gehaald, maar ging eerst nog aan de slag op de Amsterdamse grachten op rondvaartboten. Iets minder heldhaftig dan mijn laatste weken in Zuid-Afrika, maar je moet ergens beginnen. Op een avond kwam ik een groep gezellige jonge zeilers tegen in de stad. Ze droegen allemaal een shirt met 'Yachtweek' en ik wist meteen dat ik met deze groep wilde optrekken. De vriendschapsband en gekkigheid straalde van ze af."

***"Een paar weken later mocht ik een week komen zeilen als onderdeel van de sollicitatieprocedure tot kapitein."***



## Laten zien wat je kan

"In die week moest ik laten zien dat ik de boot kon manoeuvreren, kennis heb van weersomstandigheden en dat ik kon navigeren. Op een ochtend werd ik om 04.00 wakker gemaakt door de ervaren jachtmeesters met geschreeuw en gebrul. 'Wakker worden! Storm op komst!', riepen ze al trekkend aan de zeilen terwijl het windstil was. Er kan van alles gebeuren op het water en je moest laten zien dat je er goed op weet te reageren."

"Naast dat je goed kan zeilen, moet je ook sociaal zijn en goed kunnen mee komen met de groep. Op Yachtweek heb je minstens acht passagiers aan boord die van avontuur en van feestjes houden.

***"Toen ik de stroomkast achter de boot door het water zag sleuren wist ik het... De walstroom was nog aangesloten!"***



Yachtweek 2015



Daarnaast kom je iedere dag met de andere tien boten samen om er met honderd man iets gezelligs van te maken. Ik werd aangenomen als kapitein, het feest kon beginnen."

## Eerste blunder

"Op mijn eerste week kreeg ik een 36 voeter mee. Dat is het kleinste formaat charter waar je mee begint als kapitein op Yachtweek. Ik vond het best spannend, want ik was opeens verantwoordelijk voor een hele groep. Ik had gelukkig leuke mensen aan boord die mijn instructies goed konden volgen en hielpen met de boeien en de lijnen. De trossen gingen los en ik manoeuvreerde de boot soepel de box uit. Toen hoorden we opeens een geknetter en gekraak, er ging iets flink mis, maar wat? Toen ik de stroomkast achter de boot door het water zag sleuren wist ik het... De walstroom was nog aangesloten!"

"Aan het einde van iedere week krijg je een beoordeling van je passagiers. Ze geven een cijfer voor je gastvrijheid en je zeilkunsten. Ondanks mijn eerste ongelukje kreeg ik hoge ratings. Al snel kreeg ik de grotere boten mee van 52 voet."

Na zijn eerste seizoen van Yachtweek kreeg Maurits een prachtige kans om een oversteek te maken op een gloednieuwe catamaran van 52 voet. Of hij mee wilde op dit zeilavontuur hoefde je hem niet twee keer te vragen.



Dat de boot gloednieuw was, is niet overdreven. Al het interieur was nog in plastic gewikkeld. De boot genaamd *New York* kwam echt nét de fabriek uitrollen. "Ik ging de oversteek maken met drie andere zeilers. Twee hiervan kende ik al van Yachtweek. De derde schipper was een ex-collega. Hij werd ontslagen omdat hij te druk was, ze noemen hem niet voor iets Deadly-Dave. Gelukkig kan hij wel héél goed zeilen en wij konden goed met hem overweg. Het vijfde bemanningslid was een kok, dus ik was goed onder de pannen."

De route ging van Las Palmas naar Sint Maarten. "Dat is dus de andere kant van de wereld. Ik was best gespannen, je eerste oversteek is heel wat. Maar eenmaal vertrokken ging alles soepel. Iedereen was telkens drie uur op, negen uur af, dus dat is prima te doen."

***"Na twee weken kwamen we in een storm terecht. Door de hoge golven dreigde de boot over de kop te slaan"***

Na twee weken kwamen ze in een storm. "De zeilen hadden we omlaag gehaald, maar door de hoge golven dreigde de boot over de kop te slaan. Met de motor in z'n achteruit vlogen we nog redelijk soepel over de torenhoge golven. Dit was wel een moment waarop iedereen gereed stond: de een zette het reddingsvlot klaar, de ander hield de koers recht. Na een paar uur was de storm voorbij en konden we weer ontspannen."

"Een ander moment dat eigenlijk nog enger was dan de storm, was het moment dat de wc verstopt raakte... We deden steen-papier-schaar voor wie zich aan deze catastrofe ging wagen. Ik had geluk, en Deadly-Dave was de redder in nood."

"We kwamen aan wal aan om acht uur 's ochtends. We doken de eerste beste kroeg in die we tegenkwamen, maar ze waren natuurlijk allemaal nog dicht. We liepen als een stel doorgewinterde zeilers door de stad te slenteren tot een eigenaar van een tent ons hartelijk in zijn pub ontving. Hij vond het mooi dat we net aankwamen van de Atlantische oversteek en zette met alle liefde een paar biertjes voor ons op tafel."

Maurits op zijn Atlantische oversteek





### Overstap op privé charters

"Vorig jaar ben ik overgestapt op privé charters in de Amerikaanse Maagdeneilanden. Een goede vriendin van mij werd kok aan boord en ik de kapitein. We trokken rond op de Mary-Ann, een 52 voet catamaran. We hebben passagiers aan boord gehad die we van de Yachtweek kenden. Veel van onze gasten zijn vrienden geworden. Zodra het weer kan ga ik ze opzoeken in Amerika." ■



## Over Zeilwereld

Aanmelden  
nieuwsbrief

Zeilwereld gaat in gesprek met zeilers om te ontdekken wat er nu echt speelt in de zeilwereld. Of je nu beginnend zeiler bent of al een oude rot, op Zeilwereld.nl vind jij gelijkgestemde zeilers.

Meld je aan op onze gratis nieuwsbrief en ontvang tweewekelijks zeilnieuws van onze ervaren redacteuren die met liefde en veel plezier je op de hoogte houden van onze gedeelde passie.







# Zonnige zeilvakanties in Griekenland



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

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

Het vaargebied is de Ionische Zee, gelegen aan de westkant van Griekenland, met de eigen Sunny Sailing vloot zijn Bavaria's 31-footer t/m 45-footer beschikbaar. Alle schippers en ook de flottielje leiding zijn Nederlandstalig. Pim Bastiaanssen en Joyce Corbée zijn als eigenaar en beheerder van de vloot het hele seizoen ter plaatse en zijn ook het aanspreekpunt voor de kwaliteit van de vloot. Naast hun eigen boten kunnen zij ook andere type jachten inhuren, b.v. grotere jachten met meer dan 3 hutten.

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



Flottielje  
Bareboat  
Zeilen met schipper  
Meezeilen

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





# Hoe lang kun je

vlnr: Henk, Hans,  
Kees & Wim

# doorzeilen?

Tekst:  
Klaas Smit

## Drie vrienden op een onverschrokken schuit

*We lagen met onze eigen boot verwaaid op Terschelling, aan de steiger zonder burens. Op de Waddeneilanden duurt dat nooit lang. Een Hallberg Rassy 94 kwam het vak invaren en wilde naast ons afmeren. Drie mannen op leeftijd - vanuit mijn perspectief - vormden de bemanning van True Grit. Plotseling keek ik mijn eigen toekomst recht in de ogen.*

De heren legden hun zeiljacht keurig naast de onze en zoals dat hoort, hielpen we hen met afmeren. Zelf vaar ik regelmatig met twee vrienden om langere tochten te kunnen maken onder ruigere omstandigheden. Wij zijn vijftigers en in onze eigen ogen nog jonge goden die alles aankunnen. Nadenken over later doen we niet, we zeilen alsof het nooit zal stoppen. De nieuwe burens sterken me in de overtuiging dat we inderdaad nog heel lang kunnen blijven varen. Ik zag in hen mezelf en mijn vrienden Theo en Paul, maar dan twintig jaar verder.





Hallberg-Rassy *True Grit* ligt naast ons afgemeerd op Terschelling

### **Van jongs af aan**

De drie zeventigers op de Hallberg Rassy blijken Kees Bos, Wim Loos en Hans Overman te zijn. Hun paspoorten hadden ze ingepakt, want Duinkerken en verder was hun bestemming. De zuidenwind noodzaakte hen het plan om te gooien en Helgoland werd het nieuwe doel. Helaas, ook dat bleek niet haalbaar en zo belandden de drie vrienden op Terschelling.

“Kees en ik zijn jeugdvrienden”, begint Wim. “We zaten bij elkaar in de klas op de basisschool.” “Vanaf die tijd zeilen we al samen”, zegt Kees. “Zelf ben ik in een Piraatje begonnen op het Paterswoldsemeer. Harde wind deerde me niet. Waaide het te hard voor een tochtje alleen in mijn Piraatje, dan zeilden Wim en ik er samen in. Natuurlijk kwam er dan water over en soms liep het scheepje behoorlijk vol. We wisten precies waar in het meer een ondiepe richel zat. Hadden we teveel water gemaakt, dan stapten we daar uit en hoosden de boot leeg.”

“Toen we groter werden, kreeg ik een 16m<sup>2</sup>”, gaat Wim verder. “Ook daar zeilden we mee onder alle weersomstandigheden. Kees hing dan in de trapeze en we stoven over het meer.” “Of het wat hielp, dat hangen in de trapeze, weet ik niet”, zegt Kees, “maar het was wel spectaculair. Helemaal wanneer de wind af en toe wegviel en ik met mijn kont door het water slierde. Een prachtige tijd.”

Begin jaren tachtig leerden ze Hans kennen. “Hans Overman werd mijn overbuurman”, vertelt Wim. “Ik had toen een kleine Shipman en ook Hans bleek van zeilen te houden.” “Wim voer elk jaar de 24 Uurs en ik ging mee als opstapper”, vertelt

Hans. Ondanks zijn beperkte afmetingen was het een zware boot om te sturen. Je moest echt sleuren aan het roer om hem op koers te houden. Kees stapte een paar jaar later ook op en zo is het varen met zijn drieën eigenlijk begonnen.”

“In het begin was vriend en dienstmaat Henk er ook bij”, zegt Wim, “maar Henk heeft het varen aan de wilgen gehangen. Henk was tijdens het varen meestal binnen en stak af en toe zijn hoofd omhoog door de kajuitopening. ‘Hebben jullie dat schip wel gezien en die boei’ zei hij dan om daarna weer onderdeks te verdwijnen. Henk was een echte Rotterdammer met grote mond. Hij had een zelfgebouwd Waarschip, een kwarttonner, maar eigenlijk was hij bang voor het zeilen.”

### **Langere tochten**

Eerst voeren ze alleen gedrieën de 24 Uurs, maar na verloop van tijd kwamen daar ook langere tochten bij, als het even kon elk jaar. “Ik heb op de school voor Zeevisserij te Urk drie navigatiecursussen gevolgd”, zegt Wim, “en met het gezin zeilden we veel op zee, waaronder ook in de wateren van Denemarken. Voor een aanbrengtocht had ik Hans en Henk meegevraagd. Tussen Vlieland en Terschelling verlieten we het Wad en stuurden oost uit door het Boomkensdiep. Dat was ook het oefengebied van de vliegbasis Leeuwarden en op het moment dat wij daar langs wilden, waren er schietoefeningen aan de gang. In die tijd belde je met de dienst om te melden dat je door het Boomkensdiep wilde. De straaljagers gingen



vlnr: Wim Loos - Kees Bos - Hans Overman



dan tijdelijk even wat hoger vliegen en staakten hun oefenvuren. Heerlijk pragmatisch en mooi dat het zo werkt in Nederland. Toen wij voorbij waren, hervatten ze de oefeningen." Het was qua zeilen een ruige tocht. "Hans en Henk konden niet de hele rit mee en om Schiermonnikoog draaiden we weer het Wad op richting Lauwersoog voor een bemanningswissel. We hadden veel te veel zeil op staan en liepen een paar keer uit het roer. Hans ging naar het voordek voor een fokwissel. Dat was nog gewoon een voorzeil met leuvers. Tijdens het strijken viel hij overboord, ik liep snel naar voren en trok hem weer aan dek. Hij was nat tot aan zijn middel, maar het deed Hans niet. Hij ging stoïcijns verder met het aanslaan van een kleinere fok." Zijn vrienden bestempelen Hans als een onderkoelde, als iemand die niet snel onder de indruk is.

### **Vele avonturen**

Nu de drie vrienden weer teruggaan in de tijd, komt de ene na de andere zeiltocht weer boven. We zijn een aantal jaren verder en Wim heeft zijn Shipman inmiddels ingeruild voor een Victoire 1044. Dit schip was semi custom rondom Wim en zijn gezin gebouwd. Een kiel van 1,60 meter, vaste buiskap en voorzien van alle apparatuur tot en met radar. "Een stoer schip waarmee we overal naartoe zouden kunnen", zegt Wim. "Tijdens een tocht naar Engeland, kwamen we in een onweers-

bui terecht. Het waaide hard en het regende pijpenstelen, we zagen niets meer. Hans hield zich vast aan de extra stang van de buiskap en bij elke bliksemflits liet hij even los. Natuurlijk was hij telkens te laat, maar het ging om het idee. Maar mooi dat we dit zeilen vonden!"

Kees herinnert zich een nachtelijke tocht. Kees: "Het was een mooie nacht en we letten niet goed genoeg op. We luisterden de marifoon niet echt uit en op enig moment zagen we hoog boven ons een lamp. We konden de tanker ontwijken, maar werden over de marifoon flink uitgescholden." Vele malen zijn ze overgestoken naar Engeland. De kroegen in Lowestoft weten ze bijna blindelings te vinden.

### **Aan de grond**

"Zeezeilen is prachtig", zegt Hans. "Zelf was ik aanvankelijk een echte plassenzeiler. In mijn garage heb ik zo'n veertig jaar geleden mijn eigen Waarschip 570 gebouwd. Het mooiste Waarschip dat er rondvoer, vind ik." Hans vertelt dat met een lach. "Een topschip waarmee we met onze twee kinderen vele zeiltochten hebben gemaakt. Een kennis van me zei bekend te zijn op het Wad en met hem en mijn zoon Bas kozen we vanuit Lauwersoog het zoute sop richting Ameland. Hij wist wanneer we het Wantij over konden en vol vertrouwen zeilden we voordewind op het Wad.



De Victoire 1044 van Wim Loos in een haven aan de Middellandse Zee



Ik zag voor ons wel wat rare golven die leken op branding, maar ik vertrouwde op de kennis die meezeilde. Met een flinke gang liepen we vast en mijn Waarschip stuiterde op en neer op de harde zandbodem. Een boorplatform hield ons al in de gaten en zag wat er gebeurde. De reddingboot was in de buurt aan het oefenen en werd opgeroepen door het platform. Die kwamen aangesneld, één van de mannen stapte uit en trok ons van de plaat af naar dieper water, zodat we zelfstandig op de motor onze tocht konden vervolgen. Ook al lig je vast, alles om je heen is nog water en je denkt er eenvoudigweg niet aan om uit de boot te stappen. Daarover heb ik me achteraf nog het meest verbaasd, dat ik daar zelf niet op gekomen was.

De schade aan het Waarschip was aanzienlijk. Het roer was gehavend en de kit was bij de kiel naar buiten geperst. Een langsbalk en een aantal dwarsspanten moest ik die winter vervangen. Gelukkig was de boot niet lekgeslagen. Die winter heb ik het Waarschip ook maar meteen verstevigd." Zoon Bas kijkt op deze tocht terug als een mooi avontuur. Het heeft Hans ook nooit weerhouden om nieuwe wateren te gaan ontdekken en zeiltochten te ondernemen in zwaar weer.

### **Middellandse Zee**

"Ik heb nooit de neiging gehad steeds een groter schip te willen hebben. We hebben 27 jaar gevaren in het Waarschip voordat ik het verkocht", zegt Hans. Daarna maakten Hans en Kees vooral met Wim jaarlijks een tocht op diens Victoire. "We hebben met deze boot ook een paar jaren op de Middellandse Zee gevaren", vertelt Wim. "Binnendoor zijn we over rivieren en kanalen van Nederland naar Zuid-Frankrijk gevaren. Heerlijk om in de warmte te varen, maar echt geschikt was het vaargebied bij de Frans-Italiaanse kust niet. Na een paar jaar waren we het daar wel zat. Hans en Kees kwamen regelmatig langs om op te stappen, maar in dat deel waaide het niet of heel hard. Je had er weinig beroepsvaart, wat wel weer ideaal was, maar plekken in havens waren schaars. Veel schippers waren bereid steekpenningen te betalen. Nederlanders stonden erom bekend dat niet te doen, dus zodra je kwam aanvaren met een rood-wit-blauwe vlag mocht je de haven niet in. Op

De drie vrienden zetten zeil vlak buiten Terschelling voor een tochtje naar Vlieland





zich niet erg, want de stekkers voor walstroom zijn op maat voor grote jachten en veel te groot voor ons zeilbootje. We hebben veel geankerd, op zich mooi, maar je maakt het jezelf dan wel moeilijk. Met de dinghy moest je dan naar de wal om liters en liters water te halen in flessen. In de brandende zon liep je vijf kilometer naar de supermarkt en bepakt en bezakt legde je die afstand nogmaals af om weer bij je bijboot te komen. Het klimaat was geweldig, maar qua wind kun je daar beter een motorboot hebben. We verlangden terug naar Nederland met havens waar je water gewoon uit de kraan kon drinken en waar je lekker kon douchen. Eenmaal in Nederland voeren we weer richting de Waddeneilanden en hebben ons daar nog een tijd mee vermaakt. Maar onze Victoire was uitgerust voor lange reizen en in mijn ogen niet bedoeld als drijvende caravan op Vlieland. We besloten de boot te verkopen.”

### **Nieuw schip**

Plots had geen van de drie vrienden meer een boot en leek er een einde te komen aan de gezamenlijke zeiltochten. “Ik wilde toch weer gaan varen”, zegt Hans. “We struinden internet af naar een geschikte boot. Het was 2014 en boten waren toen niet veel waard. Veel schepen wezen we al af op basis van foto’s online en andere voldeden niet aan mijn standaarden na bezichtiging. Hoeveel

ellende we wel niet hebben gezien, dat steekt niet nauw. Ik was gecharmeerd geraakt van een Hallberg Rassy 94: handzaam, veilig en goed in zwaar weer. Een paar exemplaren hadden we al bekeken, maar soms was de muffe geur al genoeg om me weer van boord te jagen.

Na weer een avond internetten verscheen er een ‘nieuwe’ 94 online. De foto’s waren veelbelovend. Ik belde de makelaar dat we wilden komen kijken, maar zei erbij dat de kans op een koop klein zou zijn. Het schip was met zijn 40.000 euro vraagprijs sowieso te duur. We gingen kijken en de boot lag onder een keurig passend winterkleed. Daaronder vonden we gaaf teak, houtwerk goed in de lak, een nieuwe motor, boegschroef, en een smetteloze binnenbetimmering. De verkoper had goed op zijn schip gepast en moest het verkopen, omdat zijn vrouw ziek was geworden. Ik stapte het kantoor van de makelaar binnen en bood 30.000 euro. Dat viel niet helemaal goed. Ik deed er 4.000 bij en wilde dan wel garantie. De makelaar was zeer verbaasd en vroeg of ik dan nu meteen het koopcontract wilde ondertekenen. Ja, dat wilde ik en zo ben ik in bezit gekomen van deze True Grit. De naam is ontleend aan een westernfilm en staat voor onverschrokkenheid, echte lef, ware moed. De Hallberg Rassy is niet het snelste schip, maar voor ons wel een veilig eiland om onherbergzame



Hans en Wim doen boodschappen op Corsica

---

***"Zoeken naar universele waarheden en wijze lessen van filosofen toepassen in het dagelijkse leven, daar kunnen we uren over praten"***

---



zeeën mee te doorkruisen. Na de koop had ik tien dagen lang garantie, maar tijdens vaarten in die tien dagen kwamen we geen onvolkomenheden tegen. De vorige eigenaar vertelde me dat hij ook wel gepikeerd zou zijn geweest wanneer ik iets had gevonden." Hans zeilde altijd al het liefst met veel wind met zijn 570 en ook met de Hallberg Rassy kan dat uitstekend. Het onderhoud aan de Hallberg Rassy is ook wat minder dan aan het houten Waarschip. Gelukkig helpen de opstappers mee. Dat komt Hans prima uit, ook al doet hij nog veel zelf aan de boot. "Ik ben een perfectionist", zegt Hans, "maar ik merk wel dat ik nu wat minder precies ben dan vroeger."

### Zin van het leven

Zeilen doen ze om als vrienden onder elkaar te kunnen zijn. Varen is één ding, de gesprekken over de zin van het leven nemen vaak de rest van de tijd in beslag. Niet alleen maar, want terwijl ik te gast ben aan boord van de True Grit, vraagt Kees of de koelkast minder koud is gezet. Wim voorziet iedereen van een hapje en drankje en Kees vindt te koud bier niet lekker. Praktische zaken regelen de mannen ook onderling. "We filosoferen heel wat af", zegt Wim. "Dat heeft ook onze interesse, al bekijkt ieder de wereld vanuit zijn eigen perspectief. Wezenlijke onderwerpen raken ons meer, dan alledaagse prietpraat. Het moet wel ergens over gaan." De school voor praktische filosofie heeft de overhand. Hoe pas je wijsheid toe in het dagelijkse leven.

"Zoeken naar universele waarheden en wijze lessen van filosofen toepassen in het dagelijkse leven, daar kunnen we uren over praten", zegt Hans. "We filosoferen en discussiëren niet alleen maar om het filosoferen en discussiëren", zegt Kees. "Ik wil graag zaken van alle kanten bekijken en beschouwen en ben daar vrij vasthoudend in. Uiteindelijk willen we de kennis die we dankzij onze gesprekken verwerven ook toepassen in ons gedrag."

De vrienden vinden elkaar in het principe van gelijkwaardigheid. Alle mensen zijn gelijkwaardig aan elkaar en alle mensen hebben evenveel recht op een goed leven hier op aarde. Christelijke waarden, wijsheden van filosofen, overtuigingen

uit andere geloven komen allemaal voorbij. De mannen hebben geconcludeerd dat materialisme en egoïsme niet leiden tot een leuk leven voor jezelf en voor anderen. Lief zijn voor jezelf en lief zijn voor een ander, spreekt hen meer aan. "Ach, op ruim water zeilen helpt alleen maar mee bij het voeren van goede gesprekken", zegt Wim. Hans: "De zee biedt ruimte aan open en vrije gedachten, maar maakt ook nietig en nederig en het weer regeert. We zijn onderweg overgeleverd aan de elementen. We realiseren ons aan boord des te meer dat we als mens veel minder het centrum vormen van het leven op aarde dan we meestal denken te zijn." "Zweverig wordt het nooit", vult Kees aan. "Na het avondeten komt de borrel op tafel en spelen we -zoals dat hoort bij 'oude' mannen- een potje Rummikub."



### Fit blijven

Verschil tussen veertig jaar geleden en nu merken de mannen niet echt. "Ik voelde me een paar jaar geleden wat minder soepel worden en ben wat meer aan fitness gaan doen", zegt Hans. Met zijn 75 kan hij nog net zoveel als veertig jaar geleden. Ook Kees en Wim zien met name in de spiegel dat ze ouder zijn geworden, maar fysiek zijn ze nog zo fit als een hoentje. "Wim en ik zijn beiden hardlopers", zegt Kees, "en ik doe daarnaast nog aan tennis en hockey. Ik let aan boord wel iets meer op, ik beweeg wat bewuster. Hans deed dat vorig jaar niet en terwijl ze met flinke zeegang over stuurboord zeilden, stuitte Hans van het toilet aan bakboord af zo de kast aan stuurboord in." "Ja, Hans kwam vorig jaar pas uit de kast", grapt Wim. "Het kastdeurtje staat nog steeds thuis", zegt Hans.



“Dat moet ik nog repareren. We zeilen er niet een meter voorzichter om.”

### Duinkerken aan het Wad

“De harde zuidwestenwind heeft ons van Stavoren naar Makkum en verder naar Terschelling geblazen”, zegt Wim. “Normandië doen we een andere keer. Ruig zeilen is prima, maar het moet wel leuk blijven en een paar dagen achtereen tegen de wind in hakken op de Noordzee kunnen we nog wel, maar valt niet meer onder leuk zeilen.”

De verhalen maken de drie vrienden voor mij weer kwajongens. De spiegel zegt dat het anders is, maar hun twinkelende ogen geven aan dat ze nog zo jong zijn als ze zichzelf voelen. “We kijken ook niet vooruit”, zegt Wim. “We leven in het hier en nu en wat ons betreft verandert daar nooit iets aan.”



De Hallberg-Rassy *True Grit* ligt naast ons afgemeerd op Terschelling

*Ik hoop van harte dat Theo, Paul en ik over twintig jaar vergelijkbare verhalen kunnen vertellen. ■*

# HAGOORT SAILS

CRUISING  
Tourline

OFF-SHORE  
Performance

RACE  
Hi-Tech



## FILMLESS Membraan

De enige  
membraan zeilen  
zonder Mylar film!

Onze Filmless zeilen  
worden gemaakt in  
eigen zeilmakerij in  
Nederland uit  
100% load-bearing  
Technora Black.

Voor meer informatie  
of een vrijblijvende  
offerte bezoek onze  
website.

THE FUTURE  
=  
FILMLESS

WWW.HAGOORTSAILS.NL | 079 342 26 41  
INFO@HAGOORTSAILS.NL





# A modern classic has arrived.



Introducing the Bestevaer  
53 M/Y, a one-of-a-kind  
motor yacht that perfectly  
blends functionalist design  
with understated elegance.

Start your journey at  
[bestevaer-my.com](http://bestevaer-my.com)

KM  
YACHTBUILDERS



# Boeken voor — — de boordbieb

*Heb je net de hele beurs afgestruind, zie je daar wederom dat standje met boeken. Er is altijd wel wat te sneupen en voordat je het weet, heb je weer de nodige literatuur bij elkaar gesnord om thuis of aan boord te lezen. Hieronder vind je de laatste uitgaven die volgens ons je aandacht verdienen. Schaf je ze aan via de link, dan help je Zeilwereld ook nog eens!*



## Plastic Soup Surfer

Dat we sinds 1 juli 2021 statiegeld op plastic flesjes moeten betalen, is de verdienste van Merijn Tinga. Deze kunstenaar en bioloog strijdt al sinds 2014 tegen plastic vervuiling en plastic soep in de rivieren, zeeën en oceanen. Met zijn bijzondere expedities vraagt hij aandacht voor dit wereldwijde probleem. In zijn boek laat hij zien hoe één persoon het verschil kan maken en hij inspireert daarmee jou ook jouw steentje bij te dragen en niet het zoveelste plastic flesje.

**ISBN 9789064107252 - 288 pagina's - €20,99**

**Verkrijgbaar via [Bol.com](http://Bol.com) & [Plasticsoupsurfer.org](http://Plasticsoupsurfer.org)**

## De reis van *Bark Europa*

Toen de wereld in maart 2020 vanwege de coronapandemie op slot ging, begon het honderd jaar oude schip *Bark Europa* noodgedwongen aan haar langste tocht ooit: non-stop van Argentinië naar Scheveningen, ruim 17.500 kilometer. Terwijl de crew stormen trotseerde met golven van zeven meter hoog en de voedselvoorraad opraaakte, kwamen de berichten binnen van alle surrealistische ontwikkelingen in de wereld. Dit is het verhaal van een uitzonderlijke reis, gezien door het perspectief van de kok, de kapitein en de scheepsarts. Een bijzonder verhaal dat je in één ruk uitleest. Inclusief prachtige foto's!

**ISBN 9789024593576 - 208 pagina's - €20,99**

**Verkrijgbaar via [Bol.com](http://Bol.com)**







# Houtenbotenbouwers

## 10 werfbazen over vakmanschap

Klaas Smit is al zijn hele leven gefascineerd door houten boten. In zijn nieuwste boek 'Houtenbotenbouwers' gaat hij langs bij tien werfbazen om te praten over vakmanschap en traditie.

Wie zijn die mannen die onze houten ronde en platbodems bouwen, onderhouden, repareren en restaureren? Waarom zijn ze 'houtenbotenbouwers' geworden en gebleven?



Met oog voor lijn restauratie Stavarse jol *Goede Hoop*.  
Bouwer: Martijn Perdijk

Op welke manier zijn ze met houten schepen bezig en hoe is het om een werf draaiende te houden? Allemaal vragen waar Klaas Smit wel eens antwoord op wilde hebben. Hij ging op pad en bezocht 10 botenbouwers, elk met een eigen verhaal, specialiteit en visie op het vakmanschap.

De verhalen van deze bijzondere mannen liggen nu vast, ook voor het nageslacht. Deze botenbouwers en 'hun' schepen verdienen dit podium met als doel de waardering voor hen te vergroten en de liefde voor het houten traditionele schip te laten toenemen.

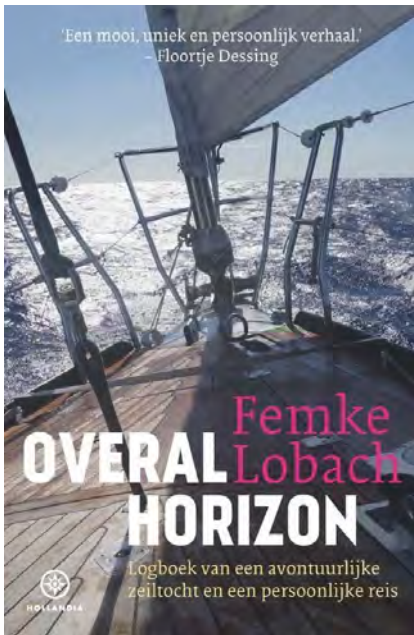
Klaas schreef al eerder een artikel over zijn boek op [Zeilwereld.nl](http://Zeilwereld.nl). Lees hier zijn verhaal terug:

Houtenbotenbouwers:  
10 werfbazen over vakmanschap

**ISBN 9789082423259 - 280 pagina's - €25,-**  
Verkrijgbaar via [houtenbotenbouwers.nl](http://houtenbotenbouwers.nl)



# Overall horizon



In 2015 stapt Femke Lobach aan boord van het zeiljacht Kings' Legend en vertrekt met haar vriend voor een reis van bijna een jaar de halve wereld over. De reis gaat niet alleen maar voor de wind. Ze kruipen een paar keer door het oog van de naald. Gaandeweg vindt Femke haar ritme en kan ze genieten van het moment. Maar midden op de oceaan kun je geen kant op. Traumatische gebeurtenissen uit Femkes verleden komen weer naar boven en laten haar weerspiegelen op het verleden.

Overall horizon is meer dan een reisverslag. Het is het persoonlijke verhaal van een vrouw die besluit uit de waan van de dag te stappen. Als onervaren zeiler stapt ze aan boord, als wereldreiziger en schrijver stapt ze er weer vanaf.

**ISBN 9789064107238 - 240 Pagina's - €18,99**

**Verkrijgbaar via [Sailspecials.nl](http://Sailspecials.nl)**

# Handboek Waddenzee

Eerder dit jaar was de vaarwijzer voor het IJsselmeer aan de beurt en nu heeft ook het Handboek Varen op de Waddenzee een update gekregen. Deze nieuwe editie is voorzien van de nodige aanpassingen. Wil je de wonderschone Waddenzee op, maar heb je nog niet zo heel veel ervaring? Dit boek zou dan een goede eerste stap zijn naar een mooie tocht op 't zout. Ook voor de meer ervaren (wadden)zeiler is het een mooi boek voor in de boordbieb. Leuk: met de aanschaf krijg je ook toegang tot het 'E-boekje' *Veilig varen op de Waddenzee* waarin je handige adviezen van de KNRM vindt.

**ISBN 9789064107528 - 224 pagina's, full colour - €37,99**

**Verkrijgbaar via [Sailspecials.nl](http://Sailspecials.nl)**



# Steigerjunkie

Ze heeft zes weken en een liftbordje: schipper, mag ik overvaren? Niemand deed dit eerder, zal het Wieke lukken? In veertig dagen lift ze per boot alle Nederlandse provincies door. Naast alle havens, bruggen en sluizen die ze daarbij tegenkomt, is Wieke met name getroffen door de mensen die zomaar een wildvreemde mee aan boord nemen. Steigerjunkie is een persoonlijk reisverslag en een portret van ons waterrijke land in al z'n diversiteit.

Wieke van Oordt schreef eerder 'Vrouwen kunnen niet zeilen', een heerlijk boek over alle clichés in de watersport.

**ISBN 9789064107108 - 240 pagina's - €18,99**

**Verkrijgbaar via [Sailspecials.nl](http://Sailspecials.nl)**





# Vier topzeilers, één droom

## De weg naar Tokio van Maxime, Lilian, Nicholas en Kiran

De Olympische Spelen zijn alleen weggelegd voor topsporters. Het vereist hard werk en volledige toewijding en het duurt jaren voordat je mag strijden om het felbegeerde goud.

Auteur Tjerry van Schijndel, zelf adviseur, trainer en coach, schrijft jaarlijks een boek genaamd 'Sportjaar', waarin hij vooruitblijkt op het aankomende sportjaar. Voor het boek voorafgaand aan sportjaar 2017 ontmoet hij Maxime Jonker (Laser Radial) en Kiran Badloe (RS:X). De passie die ze hebben voor hun sport spreekt Tjerry aan en het idee groeit om het verhaal uitgebreider op te schrijven dan aanvankelijk de bedoeling was.

Na sparren met het Watersportverbond sluiten ook Lilian de Geus (RS:X) en Nicholas Heiner (Finn) aan bij het project. Zo heeft hij zeilers met uiteenlopende persoonlijkheden uit verschillende olympische disciplines. Ook familie, vrienden en natuurlijk coaches als Jaap Zielhuis, Jacco Koops, Roelof Bouwmeester en Aaron McIntosh.

Tjerry is zelf geen zeiler, maar wel een sportfanaat en heeft zelf zes jaar geleefd als topsporter. Met die bagage weet hij de diepte in te gaan met de zeilers. Tjerry: "Ze wisten dat ik geen verstand had van zeilen, maar wel dat ik verstand had van sport." Het boek is mede daarom interessant voor zowel zeilers als sportfanaten.

### Verschillende facetten

Topsport is geen rozengeur en maneschijn. Bij de een gaat het soms wat gemakkelijker af dan bij de ander. De een wint goud en de ander grijpt net naast een medaille. Het zijn deze contrasten die het boek 'Gedreven door de wind' interessant maken. Hoe gaan de topsporters om met succes, met verlies en met het maken van offers?



Ook de impact van de pandemie komt uiteraard aan bod. Wat een project van drie jaar had moeten worden, werd er een van vier jaar, zowel voor de zeilers als voor Tjerry. Het is een van de vele tegenslagen die het boek rijk is. Juist die keerzijde van de medaille maakt dat het boek een oprecht inkijkje in de psyche van de topsporters biedt. Tekenend daarbij is wat Nicholas Heiner na de Olympische Spelen zegt:

*"Iedereen zegt nu tegen mij dat ik trots mag zijn. Allemaal heel leuk, allemaal heel goed bedoeld, maar mijn gevoel is nu gewoon dat ik heb gefaald. Ik heb dan ook liever dat de mensen zeggen: 'Goh Nicholas, je hebt hard gewerkt, maar sukkel, je hebt je doelen niet gerealiseerd, je hebt niet gewonnen wat je voor ogen had.'"*

**ISBN 9789464027983 - 348 pagina's, full colour**  
**Vanaf 15 oktober in de boekhandel - €24,95**  
**Meer info: [Gedrevendoordewind.nl](http://Gedrevendoordewind.nl)**



# WAAROM BUIENRADAR ONBETROUWBAAR IS VOOR ZEILERS

Door meteoroloog Henk Huizinga



## De ene weer-app is de andere niet

Een van de meest geraadpleegde apps op weergebied is al jaren Buienradar.nl. Een handige bron die veel zeilers gebruiken om te zien waar het nu regent. Uit een rondgang onder zeilers blijkt dat velen van hen zich op de weerradar baseren voor hun tochtenplanning. Er is echter een groot probleem met deze aanpak: hij is verre van betrouwbaar.

## Buienradar, geen Buienvoorspeller

Buienradar voorspelt wat het weer over 3 uur gaat doen. Technenuten nemen de meest recente data en gaan hiermee aan de haal. Ze gebruiken computerberekeningen waarmee ze voorspellen waar de regen de komende uren terecht komt. Daar gaat het, zeker in het zeilseizoen bij buien, grandioos mis; de natuur laat zich niet sturen.

## Vertrouw op experts, niet op computers

Hoe moet het dan wel? Maak gebruik van de kennis en informatiebronnen van meteorologen. Zij kunnen bepalen waar en wanneer problemen voor zeilers kunnen ontstaan. Die uitkomsten worden letterlijk in kaart gebracht: de weerkaart. De uitkomsten worden in de weerkamer van de meteorologen bewaakt en zo nodig tijdig bijgesteld. En je kunt deze bronnen zelf gratis ontvangen.

## De cursus

Het leren lezen van deze weerkaarten lijkt complex, maar is eenvoudiger dan je denkt. In mijn cursus **Praktische Meteo voor Zeilers** neem ik je in 4 avonden stapsgewijs mee door de materie, waardoor je in staat bent om je eigen weersverwachting te maken.



Gebruik de code **ZEILWERELD** bij het afrekenen en krijg **€25 korting** op de cursus.



→ [Bestel op nimosmeteo.nl](https://nimosmeteo.nl) ←



# Fastnet Race met de Zeezeilers van Marken

Tekst: Remco Schilderink

1 Boot, 10 Man, 700 Mijl

*Het is zondag 8 augustus. Tien zeezeilers staan aan de start van de Fastnet Race 2021. De start belooft pittig te zijn, maar 'Windshift' en haar bemanning zijn er klaar voor. Na een voorbereiding van slechts enkele maanden is het moment eindelijk daar. Hoe is het om zo'n legendarische race te varen met de Zeezeilers van Marken?*





Het was alweer de vierde keer dat de Zeezeilers van Marken meedeed aan de Rolex Fastnet Race. In september 2020 steken Rob Bonte, Rolf Backelandt en ik, Remco Schilderink, de hoofden bij elkaar om een eerste opzet op papier te zetten voor een nieuwe campagne voor de Fastnet Race 2021. Evenals de voorgaande edities nemen we ruim de tijd om zich voor te bereiden op deze zware zeilrace.

Naast Rolf als schipper en ikzelf als co-schipper en navigator is er plek voor acht deelnemers. Inschrijven voor het traject is mogelijk vanaf oktober. De inschrijving loopt, ondanks corona, boven verwachting goed. Opvallend is het aantal deelnemers van eerdere campagnes die zich opnieuw aanmelden voor deze campagne. Omdat er meer gegadigden zijn dan plekken, houden we begin november een selectie. Hoe goed je kunt zeilen is daarbij niet de enige vereiste. Je gaat met elkaar een *commitment* aan en brengt heel wat uren door in een kleine ruimte op open zee. Een goed team samenstellen van mensen die elkaar niet kennen en nog nooit met elkaar hebben gevaren is dus zeker zo belangrijk.

### **Trainen**

Er ligt een uitgebreid plan met modules, trainingsdagen en wedstrijden ter voorbereiding op het grotere werk. De hele campagne vraagt een tijdinvestering van ongeveer 30 dagen. Die trainingen starten al in november en december 2020. Helaas gooien de coronaregels steeds roet in het eten waardoor het plan enkele keren moet worden bijgesteld. Pas in mei 2021 starten we met de eerste trainingen.



Met het voltallige, tienkoppige team trainen is nog geen optie. De ploeg splitsen we daarom in tweeën. De eerste mijlen zeilen we op het IJsselmeer. Wedstrijdzeilen is anders dan toerzeilen en omdat geen van de deelnemers echte wedstrijdzeilers zijn, maar dit graag een keer willen ervaren, ligt de nadruk op bootbeheersing en trim. Op het IJsselmeer is alle ruimte om dit te oefenen. Daarnaast, zoals bekend van de Zeezeilers, speelt veiligheid een heel belangrijke rol. Bovendien zijn de veiligheidseisen hoog om aan de start van de Fastnet te mogen verschijnen.

Later in het traject doen alle deelnemers een OPST-training (offshore personal safety training), maar ook deze eerste dagen samen op het water besteden we veel aandacht aan veiligheid. Daarbij gaat het niet alleen om de kennis van veiligheidsmiddelen aan boord maar ook bespreken we de procedures door en wat de bemanning moet doen in geval van nood. In de wedstrijd krijgt ieder bemanningslid een taak toegewezen die hij moet uitvoeren wanneer er sprake is van een calamiteit.

### **Kwalificatie**

Ten aanzien van de voorbereidingen is 2021 een bijzonder jaar. Veel wedstrijden gaan vanwege de coronamaatregelen niet door, waardoor het ook nog erg onzeker is of de verplichte 300 zeemijlen in wedstrijdmodus wel gevaren kunnen worden als kwalificatie voor de Fastnet. In het programma zitten doorgaans de Vuurschepenrace en North Sea Race, maar die worden afgelast. Ook de >





Rolf Backelandt en Remco Schilderinck



Op deze manier verschuift de hondenwacht zodat niet iedere keer dezelfde wacht hiervoor aan de lat staat. Rolf en ik gaan met onze wacht precies tussen de andere wachten in zitten, zodat we beiden met alle crewleden werken. Dat is goed voor de afwisseling maar ook voor het trainingseffect.

### Wedstrijdmodus

Rolf is van de trim en de handling en ik breng offshore veiligheid en het digitaal navigeren met routing en planning in. We zijn beide al lange tijd verbonden aan de Zeezeilers van Marken en kunnen samen terugvallen op een flinke dosis zeezeil-ervaring. Rolf en ik zijn trainers en begeleiders. De bemanning vaart dus niet alleen mee, maar zeilt zelf de boot. Dit alles maakt het voor de bemanning zeer interessant om mee te doen in deze campagne.

Omdat er deze keer meer wedstrijdervaring aan boord is, besluiten we met wachtleiders te werken. Op deze manier bieden we een groeipad aan in het raceprogramma. Het is een team effort en daarom is er ook veel aandacht voor teambuilding.

Na een laatste training in handling van de gennaker voor de kust van Le Havre wordt overgestoken naar Engeland om eindelijk de eerste RORC-race van 2021 te varen: Cowes-St. Malo. Het is de eerste proeve van bekwaamheid voor de crew in wedstrijdmodus. 150 mijl de snelheid in de boot houden met wisselende wachten lijkt eenvoudig. Toch is het niet vanzelfsprekend om vanuit het toerzeilen naar een

Veronica-race die als kwalificatierace wordt geaccepteerd door de RORC, gaat niet door. Om toch mijlen te maken, zetten we zelf een parcours uit op de Noordzee, van Harlingen naar Harlingen. De mijlen en de afgelegde track worden opgestuurd naar het kantoor van de RORC.

Omdat Engeland nog op slot zit, wordt de aanbreng-training gestart vanuit Vlissingen om van daaruit in een keer door te varen naar Honfleur. Zo worden de eerste lange afstandmijlen afgelegd en het werken in wachten getraind. Vanaf acht uur 's avonds start de eerste wacht van vier uur. Daarna volgen we nog twee wachten van vier uur en waarna wordt overgegaan op twee wachten van zes uur.

---

***"Met regelmaat komt er vanachter de navigatietafel een roep dat er niet op polair wordt gevaren."***

---

De navigatiehoek is voorzien van moderne apparatuur





wedstrijdmodus te gaan, waar je bij iedere windshift de trim aanpast of een zeilwissel te doet zodra de omstandigheden hierom vragen. Vier of zes uur lang, al naar gelang de wacht waar je in zit, scherp blijven is niet makkelijk. Met regelmaat komt er vanachter de navigatietafel een roep dat er niet op polair wordt gevaren.

### **Navigatie**

Er wordt genavigeerd met qtVlm, opensource software dat niet onder doet voor andere routing programma's. De computer is aangesloten via usb-kabel en *ShipModule* op het Raymarine instrumentarium. Zo wordt met het NMEA 0183 protocol live data gecombineerd met de statische data van wind- en stroom gribfiles en het polair diagram van de Varianta 44. Met de Iridium GO in combinatie met Predictwind worden gribfiles binnengehaald op open zee. De strategie wordt vlak voor de start van de race bepaald. Tijdens de race worden tactische beslissingen genomen op basis van recente gribfiles en actuele boorddata.

Om de laatste voorbereidingen te treffen voor de Fastnet Race is de voltallige crew al een aantal dagen voor de start in Cherbourg. Ook het klussen en daarmee prepareren van de boot is onderdeel van de hele campagne. Het onderwaterschip wordt afgespoten zodat de aangroei er weer af is. Er worden aanpassingen gedaan aan de overloop en de schoothoek om zo meer kracht te zetten op de trim. Het samen uitvoeren van de klussen is van belang zodat iedereen de boot goed kent. Er is een hele waslijst aan zaken waaraan de boot en de bemanning moet voldoen om aan de start te mogen verschijnen. Eten en drinken slaan we in voor minimaal acht dagen op zee. In Engeland zit de boel nog op slot, dus alles moet in Cherbourg worden ingekocht. Omdat koken aan boord geen optie is tijdens de race bestaat de voorraad uit adventure food, energy bars en fruit.

### **Uitputtingslag**

En dan is het zover. Aan alle formaliteiten is voldaan. De startregistratie is compleet en *Windshift* en bemanning zijn klaar voor deelname.

Alle hens aan dek voor de foto







*Windshift onder gennaker*

Het ronden van het beroemde keerpunt van de Fastnet Race, 'The Rock', is een fenomenaal moment. Iedereen gaat op de foto met de vuurtoren en dan weer terug in racemodus.

### **Feestvreugde**

De terugweg tot aan de Isles of Scilly gaat het prima met de gennaker. Daarna wordt het plat voor het lapje en zijn de jachten met een spinnaker duidelijk in het voordeel. Bij de Casquets TSS moet er een keuze gemaakt worden om boven- of onderlangs Alderney te varen. De route onderlangs is alleen gunstig wanneer de stroom in de race of Alderney gunstig valt. Het blijkt een gunstig venster en daarom wordt de zuidelijke route gekozen.

Aangekomen in de kolkende zee van de race of Alderney kon deze campagne niet mooier worden afgesloten. Onder de felle akkoorden van de Final Countdown van de band Europe, wordt Cap de la Hague gerond. Dan zit de race er bijna op. Met de crew getooid in oranje teamtenue vaart de Windshift over de finishlijn.

De start vanuit de Solent is spectaculair met 25 tot 30 knopen wind. De eerste 24 uur van de race blijkt een uitputtingsslag en veel jachten moeten de race verlaten. Mede door de goede voorbereiding en de vele trainingsuren blijft de hele bemanning overeind.

De 100ste plek in het IRC Overall klassement maakt de feestvreugde compleet. Direct na de finish smeden we alweer plannen voor de 50ste editie van de Rolex Fastnet Race in 2023. ■

### **Fenomenaal**

Het eerste deel van de route leidt onder de zuidkust van Engeland. De windrichting is west, dat betekent een kruisrak tot aan Land's End. *Windshift* wordt iedere baai ingestuurd om zo minder stroom tegen te hebben en een gunstige winddraaiing over land. Vanaf Land's End wordt de zuidelijke route tussen de Isles of Scilly en de Land's End TSS gekozen. Vandaar is het in één rechte lijn naar de Fastnet Rock.



*De aankomst in Cherbourg wordt gevierd*



# COL OFON

**Redactie:**

Jeanne Bommeljé  
Anke Haadsma  
Femke van Straten  
Riemer Witteveen

**Sales & Marketing:**

Paul Pekelharing  
Herco Tibboel

**Met bijdragen van:**

Kelly Bontje  
Marianne den Hartog  
Kapitein Maurits  
Jan Niemeijer  
Remco Schilderink  
Klaas Smit  
Mariska Woertman  
Laurens van Zijp

**Met dank aan:**

Bomarine, Breeze Communicatie,  
De Stille Boot, Hagoort Sails, Hutting  
Yachts, Jachthavengroep,  
KM Yachtbuilders, NimosMeteo,  
Nordic Marine, Northfleet, North Sails,  
Nova Yachting, Sailspecials, Sunny Sailing,  
TNG Watches, Zeezeilers van Marken



**ZEILWERELD**  
alles over zeilen



# de stille kracht

Powered by  
**TORQUEEDO**



Pointer 25 met Torqeedo Cruise 4.0 FP en Power 48-5000 lithium accu, Randmeer met Torqeedo Travel 1103 incl. lithium accu.

Powered by  
**TORQUEEDO**



Spirit 111 met Torqeedo Deep Blue 100i motor en Torqeedo Deep Blue/BMW lithium accu's.

Powered by  
**SOLBIAN**



Moody 54 met op maat gemaakte Solbian SR panelen.





**ZEILWERELD**

