

ZEILWERELD PRESENTEERT:

ZEILWERELD

VOORJAARSSPECIAL 2022



ZEILWERELD



Geniet deze vakantie van een handzame gennaker.
Presteer beter met een cableless Code Zero.
Voor iedere zeiler en alle omstandigheden hebben we het juiste zeil.

Quantum Sails helpt je graag met nieuwe zeilen op maat.
Informeer naar de mogelijkheden of vraag direct een offerte aan.

QUANTUM SAILS NEDERLAND
Marina Muiderzand, Almere
+31 (0)36 536 94 59
nederland@quantumsails.com

 **QUANTUMSAILS®**
TO THE NEXT CHALLENGE.
QUANTUMSAILS.NL

INH OUD



PAGINA 7

VOORWOORD

Voel jij alweer die typische voorjaarskriebel? Wij zeker wel. Het weer wordt mooier, de dagen worden langer en de boot is weer klaar voor het water.

PAGINA 9

OP BEZOEK BIJ JACHTWERF HEEG

Jachtwerf Heeg ontwikkelt een grotere Pointer 30 en bouwt hiervoor een nieuwe loods. Genoeg redenen voor Klaas Smit om de werf te bezoeken.

PAGINA 14

NIEUWE BOTEN

Maak kennis met nieuwe boten zoals de Dufour 32, de sportieve RS Toura of lees over de progressieve bouwers van Waarschip 36DS in de boten sectie.

PAGINA 23

VOOR OP JE BUCKETLIST

Inspiratie voor je bucketlist. Bijzondere locaties over de hele wereld waar je misschien nog nooit over had nagedacht heen te willen zeilen.

PAGINA 27

DUTCH WATER WEEK

De Dutch Water Week in Almere belooft een waar waterspektakel te worden. Met vooral veel watersport en wedstrijden, maar ook vermaak op de kant.



PAGINA 33

DRIJVERMOGEN REDDINGSVEST

Wat is beter: een reddingsvest met een drijfvermogen van 170N of 275N? We zochten een antwoord op deze eeuwige discussie.

PAGINA 37

PRODUCTEN EN BOEKEN

Het nieuwe seizoen staat voor de deur, tijd om te kijken wat voor leuke producten en boeken er op de markt zijn gekomen. Wat is jouw favoriet?

PAGINA 42

LONDEN LIGT IN BELGIË

Drie vrienden proberen al een aantal jaar naar Engeland te zeilen. Iedere keer eindigen ze in België. Wat gaat er mis, en is dat eigenlijk wel zo erg?

PAGINA 46

BOOT HUREN IN BUITENLAND

Van plan om in het buitenland te zeilen komende zomer? Huur eens een zeilboot in het buitenland. Jaco Geluk en zijn gezin deden dit en delen hun verhaal.

PAGINA 52

FRIESLAND MET DIEPE KIEL

Het wordt wel dé watersport provincie van Nederland genoemd. Maar wat nu als je dieper steekt dan 1,60 meter? Hoe bevaarbaar zijn de Friese wateren dan?



PAGINA 57

HET REDDINGSVLOT

Je hoopt hem nooit nodig te hebben, maar toch heb je hem altijd aan boord. Maar koop je er één of is het net zo goedkoop en slim om te huren?

PAGINA 59

HOUD HET KOEL AAN BOORD

De zomer komt eraan, en hoewel we lang niet altijd een hete zomer hebben, kun je maar beter goed voorbereid zijn. Hoe houd je het koel aan boord?

PAGINA 63

WEER NAAR ENGELAND

Het was even niet mogelijk, maar we kunnen weer naar Engeland varen. Hoewel er wel iets is veranderd, lees hier welke papieren je nodig hebt.

PAGINA 65

TALL SHIPS RACE

De jonge Mijke Smit wilde met een Tall Ship de oversteek van Noorwegen naar Harlingen maken. Ze vertelt over de voorbereidingen en de tocht zelf.

PAGINA 69

PODCASTS

Naast lezen is er ook wat te luisteren! Zeilwereld maakt regelmatig een podcast. Hierin bespreken we van alles vanuit de zeilwereld.



PAGINA 70

BLIJ MET ZEILWERELD?

Laat ons hier weten wat jij vond van deze voorjaarsspecial en alle andere content die Zeilwereld dagelijks voor jou maakt. Alvast bedankt!

PAGINA 71

COLOFON

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



ZEILWERELD
alles over zeilen

VOOR WOORD

"Het kriebelt weer." Er zijn weinig zeilers die ik deze zin recentelijk niet heb horen uitspreken. Die zeilkriebel kruipt overal waar hij gaan kan en is blijvend als de lente zich in volle glorie heeft aangekondigd. De temperaturen zitten weer in de dubbele cijfers, het is weer langer licht en de boot heeft nu wel lang genoeg op de kant gestaan.

In december liet ik mijn eigen uit de hand gelopen klusproject even voor wat het was en stak ik de oceaan over op een andere boot. Daar, dichterbij de evenaar, vergat ik dat het winter was. Een maand lang liep ik in korte broek en was ik met één ding bezig: zeilen. Met wat onbetaald verlof en een restje vrije dagen werd de overtocht mogelijk gemaakt, een offer uit liefde.

Terug in Nederland zijn de weekenden weer gevuld met klussen. Schuren, epoxywerk, zagen en prutsen; alles om die schuit weer zo snel mogelijk varend te krijgen. Gelukkig is zeilen ook leuk als bemanningslid op andermans boot en kan ik zo her en der nog wat opstappen. Gewoon in het weekend en in de vakanties. Naar het buitenland behoort dan ook weer tot de mogelijkheden. Voor een oversteekje naar het niet zo pittoreske Lowestoft of het juist idyllische Pin Mill moet je nu wat papieren invullen, maar dat hebben we er graag voor over. Verderop in deze special lees je wat je daar precies voor moet doen.

Foto: Dufour 'Kaat' op weg naar de Instasailmeeting in Lelystad

In deze voorjaarspecial 'voeden' we de voorjaarskriebel. We kijken uit naar het nieuwe seizoen en laten jou als lezer warmdraaien met inspirerende verhalen, nieuwe producten en boeken, en leuke tips.

Wist je dat je in Friesland ook een leuke vakantie kan hebben met enige diepgang? Zelfs zonder open bootje valt er genoeg te ontdekken en mee te maken. Of wil je misschien toch naar het buitenland, maar is de zon te ver weg om dat op eigen kiel te doen? Dan is een boot huren altijd nog een optie. We vertellen je hoe je dat het beste aanpakt, voor een onvergetelijke vakantie.

Dichterbij huis kun je natuurlijk ook de grens over. Wat valt er in België te beleven en waar moet je bij een bezoekje aan onze zuiderburen rekening mee houden? En natuurlijk komt Engeland aan bod.

En dan nog dit: We zijn blij dat je Zeilwereld leest! We zetten ons met hart en ziel in om jou mooie content aan te kunnen bieden. Dat kost je helemaal niets. Zeilwereld is en blijft gratis. Natuurlijk gaat er veel tijd en energie zitten in het schrijven en redigeren van al die mooie verhalen. Je kunt ons een steuntje in de rug geven door ons een kleine fooi te geven. Zo wordt het voor ons makkelijker om content te blijven maken en Zeilwereld te blijven verbeteren. Je kunt uiteraard zelf kiezen hoe hoog die fooi is! Achterin deze special (p.70) zie je hoe je dat kunt doen.

Tot de volgende,

Riemer Witteveen
riemer@zeilwereld.nl



Importeur voor
de Benelux:

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





Jachtwerf Heeg Bouwen voor de eeuwigheid

Jachtwerf Heeg kwam onlangs met mooi nieuws naar buiten. Na de Pointer 25 en 22, is de werf nu druk bezig met het ontwikkelen van een grotere Pointer 30. Om de Pointers en andere scheepstypen uit de stal van Jachtwerf Heeg allemaal te kunnen bouwen, heeft de werf er een nieuwe grote loods bij gekregen. Maar, dat is nog niet alles. Genoeg redenen om eigenaar Geert Wijma te bezoeken.

Tekst: Klaas Smit - Beeld: Klaas Smit & Jachtwerf Heeg

“In 2025 bestaat Jachtwerf Heeg 75 jaar,” vertelt Geert zodra we op kantoor zitten. Van daaruit hebben we zicht op de showroom en entree van de werf. “Het bedrijf is in 1950 opgericht en in 1962 liep de eerste Randmeer van stapel. Kijk, hier beneden ligt Randmeer nummer 1 en daarnaast staat het meest recent afgebouwde exemplaar. De rompen zijn identiek, evenals het gewicht van beide boten, maar de deklayout is sterk gemoderniseerd. We zijn er zeker trots op dat Randmeer nummer 1 nog steeds zeilt, maar tegelijk geeft dat ook ons probleem aan.” Ik kijk Geert met een vragende blik aan. Trots zijn, dat snap ik, maar waarom is het een probleem? “Onze boten zijn zo goed, dat als eigenaren één keer een Randmeer hebben, dan kopen ze geen nieuwe meer.” Ja, als je het zo bekijkt, dan lijkt het bouwen van boten voor de eeuwigheid niet handig.

Het ging allemaal niet vanzelf

Geert zeilt al zijn hele leven en op zijn zeventiende begon hij met wedstrijdzeilen in de Randmeer. Niet veel later combineerde hij zijn studie architectuur aan de Technische Universiteit delft met actief zijn in de Randmeer Klasse Organisatie. Zo kwam hij ook in aanraking met de werf in Heeg. “De Randmeer is ontworpen door jachtarchitect E.G. van de Stadt, die er in 1958 een prijsvraag van het KNWV mee won,” gaat Geert verder. “Vanaf 1962 werden de schepen eerst ook gebouwd bij E.G. van de Stadt in Zaandam. In 1968 verhuisde de bouw naar Jachtwerf Heeg, het bedrijf van Gerrit Klaas Gerritsma en later Gerke Gerritsma. In 2005 werd ik gevraagd bij de werf te komen werken, maar dat wilde ik nog niet. Ik deed wel projecten met Gerke Gerritsma samen en in 2008 heb ik de nieuwe deklayout van de Randmeer vorm-



In deze stalling passen 168 Randmeren!

gegeven. Nu loopt de binnenrand van het gangboord over de hele lengte schuin omhoog naar de kuip. Dat zorgt af en toe wel voor wat water in de kuip, maar dankzij de zelflozers ben je dat meteen weer kwijt. Dat schuine randje voorkomt een natte broek van de stuurman en dat was mijn doel. De punt van het dek heb ik langer gemaakt waardoor het hele ontwerp strakker en moderner oogt.”

In 2009 kwam Geert Wijma toch aan boord bij de werf en in 2010 nam hij de werf over van Gerke Gerritsma. “Als ik nu terugkijk, is er in de afgelopen 12 jaar ontzettend veel gebeurd. De werf is verhuisd naar het industrieterrein van Heeg, de hele bedrijfsvoering is gedigitaliseerd en veel efficiënter gemaakt. In 2013 heb ik de mallen en bouw van de Splash overgenomen, in 2015 zijn we begonnen met de Pointer 25 en drie jaar later met de Pointer 22. In de tussentijd hebben we de

bouw van de Winner 8 en 9 naar Heeg gehaald en eind vorig jaar hebben we een loods van 700 m2 gebouwd. We wekken vier maal ons eigen stroomverbruik op met zonnepanelen. Met de nieuwe hal verdween het winterstallingsterrein voor de Randmeren, daarvoor hebben we een nieuwe stalling neergezet waar 168 Randmeren in passen, drie lagen boven elkaar.”

Het hele terrein van de werf meet 2,5 hectare, inclusief een eigen jachthaven en een totaal loodsoppervlak van 1600 m2. “We hebben heel veel geïnvesteerd in de werf en zijn nu klaar voor de toekomst,” gaat Geert verder. “De Olympiajol is inmiddels ook van ons en de Pointer 30 is volop in ontwikkeling. We bouwen 40 nieuwe boten per jaar, hebben 400 boten in onderhoud en 250 boten in de winterstalling. Dat alles doen we met een team van 10 mensen. De bouw van de nieuwe loods stelt ons in staat om onderhoud, nieuwe rompen en dekken maken én afbouwen goed te scheiden. Dat maakt het werken nog efficiënter en dat is nodig met acht type schepen die we nieuw kunnen bouwen: Randmeer, G2, Splash, Winner, Pointer 22, 25 en 30, en Olympiajol. De hele werf wordt gemanaged op tijd.”



“Wij maken duurzame zeilboten”

Geert benadrukt dat Jachtwerf Heeg boten maakt om mee te zeilen. “De Randmeer is al 60 jaar de open zeilboot met de meeste particuliere eigenaren. Er zijn er meer dan 2100 van gebouwd en ze zeilen allemaal nog. Sommige zijn overgegaan op nieuwe eigenaren en ze blijken hun waarde te behouden. Een nieuwe Randmeer kostte 25 jaar geleden 20.000 gulden en nu wordt zo’n boot verkocht voor 10.000 euro. Natuurlijk varen er meer polyester Valken rond dan Randmeren, maar die zijn vooral in het bezit van verhuurbedrijven en zeilscholen. Ik vind dat fantastisch, het gaat mij er om dat mensen zeilen.

Na een week zeilschool of het huren van een Valk, komen de liefhebbers van de sport naar ons voor een Randmeer.”

Ook de andere typen zijn allemaal ontworpen vanuit het principe dat je er goed mee moet kunnen zeilen. “Dat geldt zeker ook voor de Pointer 25, ons eerste type boot met een kajuit,” zegt Geert. “Goede zeileigenschappen en goede kwaliteit, daar beginnen we mee wanneer we een nieuwe boot ontwerpen en ontwikkelen. Maar een boot moet ook mooi zijn, veilig, comfortabel, eigentijds en makkelijk te zeilen. Al onze boten zijn 100% gebouwd in Nederland met toeleveranciers van onderdelen uit de buurt. Alle materialen hebben we op voorraad voor alle type schepen, dus ook voor de oudste Randmeren. Gaat er iets stuk aan boord -wat niet vaak voorkomt- dan kunnen we dat snel herstellen. We weten welke onderdelen erop zitten, waar ze vandaan komen en wie ze heeft gemonteerd. Van elke boot weten we eveneens wie hem hier heeft gebouwd, dat weten we ook nog over tientallen jaren. Anders gezegd: de hele keten kennen we en de hele keten is lokaal. De boten, de uitgangspunten en de bouwwijze sluiten aan bij de huidige eisen van klanten. Ik durf best te stellen dat wij zeer duurzaam zijn: we bouwen boten die lang meegaan, gebruiken duurzame energie, werken met mensen uit de buurt die we goed betalen en we steunen met ons inkoopbeleid de lokale economie. De consequentie hiervan is dat onze boten niet de goedkoopste zijn, maar wel gebouwd in eigen huis en van zeer hoge kwaliteit.”



Pointer 30

“Iets wat goed functioneert, wordt vanzelf mooi”

Pointers: 22, 25 en 30 voet

Tijdens mijn gesprek met Geert, krijgt hij telefoon: ‘Ze zijn nu druk bezig in Slovenië om met robotfreezen de mallen van de Pointer 30 in orde te maken. In april of mei verwacht ik de mallen in Heeg en dan gaat in juli de eerste Pointer 30 te water’. Zodra Geert heeft opgehangen voegt hij eraan toe dat er al drie stuks zijn verkocht, ongezien.

Vlak nadat Geert de werf had overgenomen, zag hij een gat in de markt. Er was een gebrek aan kleinere kajuitzeiljachten. Zeilers in open boten wilden wel wat meer luxe, maar geen groot zeiljacht. En zeiler op leeftijd met een groot jacht wilden een handzamere boot. Dat was de aanleiding voor het ontwikkelen van de Pointer 25. “Het doel was een echte zeilboot van goede kwaliteit en mooi. De kuip is ruim met lange banken. De kuip is dicht voor het veilige gevoel, maar de spiegel kan ook open en doet dan dienst als zwemplatform.”



Pointer 22



Onder de kuipvloer zit een diesel- of een elektromotor. Alles aan boord moet het gewoon doen, eigenaren willen geen gedoe. Het moest ook een moderne boot worden, die voldoet aan de eisen van nu, zoals eenvoudig je elektronica op kunnen laden en wifi aan boord. En, veilig en solo te zeilen. Alle lijnen komen uit bij de stuurvrouw of -man. Je partner moet na een jaar nog steeds mee willen. De diepgang moest gering zijn om er goed mee te kunnen zeilen in Friesland, op het IJsselmeer en op het Wad. Een weekender waar je ook langer mee op pad kunt als je wilt. Al deze eisen komen in de Pointer samen. In de 25 kun je niet staan, maar wel heerlijk zitten. Binnen is het eveneens een functionele boot: een open ruimte met vier slaappleatsen. Een toilet, koellade, wasbakje en kooktoestel. Het is een echte zeilboot geworden die goed smooelt.”

Ook bij de Pointer 30 waren dit de uitgangspunten. De 30 is langer en luxer met meer comfort binnen en meer ruimte. Voorin zit een aparte ruimte met een groot bed en een toilet. Onder de lange kuipbanken zijn twee eenpersoonsslaappleatsen. In de kajuit heb je een langsbank en twee losse draaistoelen. Comfortabel, maar het maakt de boot ook meteen geschikt als thuiswerkplek. Sturen kan met een kantelbaar stuurwiel, maar je kunt ook kiezen voor een helmstokuitvoering.

De Pointer 25 en 30 zijn beide zeewaardig (CE-categorie B). De 30 is met een diepgang van 1,25 meter ook prima geschikt voor Friesland, maar je zeilt er straks net zo makkelijk mee naar Engeland en Scandinavië.

Net zoals je tegenwoordig je auto samenstelt online, zo bepaal je online ook hoe jouw Pointer eruit gaat zien. De kleinste Pointer is de sportieve 22, het zeilgenot van een open boot, maar dan met zitcomfort buiten. De kajuit zorgt ervoor dat je met slecht weer makkelijk kunt schuilen. Het dubbele bed voorin en de banken in de kajuit bieden ruimte aan vier slaappleatsen. Het grote voordeel is de ophaalbare kiel, waardoor de 22 trailerbaar is.

Voor het diverse aanbod van Jachtwerf Heeg en meer informatie kijk je op Jachtwerf-heeg.nl. ■

SeaWire RouDem Global



Alle 4G/5G frequenties
wereldwijd in één Directional
Automatic Turning antenne



[klik hier voor meer info](#)

Arcona 50: De X-factor?

Tekst: Riemer Witteveen



Beeld: Arcona Yachts

Als de Deense Niels Jeppesen aan het ontwerpen slaat, dan kun je er donder op zeggen dat er een rappe boot op papier komt. De naam Jeppesen is synoniem voor X-Yachts, waar de Deen oprichter van is en vele boten voor tekende. De nieuwe Arcona 50 is dan wel geen X, maar als je naar het ontwerp kijkt, dan zou je dat niet zomaar zeggen. Zelfs het typische X-raampje voorop de kajuitopbouw is overgenomen. Gevalletje Copy-Paste? Erg vinden we het niet, maar of het nu typisch Arcona is, nou nee.

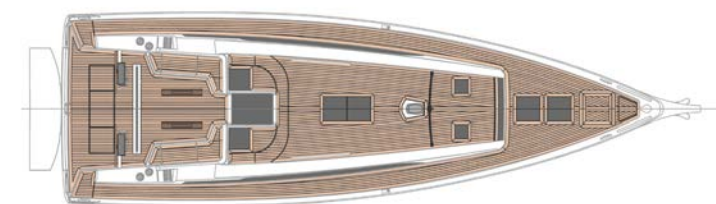
Lichtgewicht

Een van de speerpunten van het ontwerp is het geringe gewicht. De romp, het dek en het binnenwerk zijn gemaakt van een sandwichconstructie van glasvezel met een kern van Divinycell-schuim. De onderdelen die het zwaar te verduren krijgen zijn versterkt met carbon. Ook de schotten binnen zijn niet van hout, maar van een sandwichconstructie, waardoor nog meer gewicht is bespaard.

Volgens Arcona worden er 50 stuks afgeleverd in 2023. Daarmee lijkt het nu al een geslaagd model.

Specificaties:

- Lengte: 14,99m
- Breedte: 4,60m
- Diepgang: 2.95m, 2.50m, 2.20m
- Grootzeil: 86m²
- Zelfkerende fok: 56m², 110% genua: 65m²



Goed, eerlijk is eerlijk, het ontwerp is niet van Jeppesen alleen. Hij tekende de Arcona 50 samen met Ariadna Pons-Forn, met wie hij al eerder samenwerkte bij X-Yachts.

Naast het ontwerp nemen ze nog meer eigenschappen van X-Yachts mee naar de Arcona. Net als vele X'en zou de boot een alleskunner moeten zijn, klaar om te cruisen naar mooie, verre plekken, maar ook uitermate geschikt om fanatiek mee voorin het wedstrijdveld te varen. Ook met een kleine bemanning kun je prima met deze 50-voeter varen; de meeste lijnen komen uit valstoppers bij de stuurpositie.

Prijs: op aanvraag
Meer info: [Arcona.nl](https://www.arcona.nl)



Stabiel, Snel & Modern: RS Toura

Tekst: Anke Haadsma

Beeld: RS Sailing

Bij RS Sailing staat duurzaamheid hoog in het vaandel. De nieuwste toevoeging aan de familie is de RS Toura. Een veelzijdige boot die plezier biedt aan de hele familie. De ruime kuip biedt ruimte aan maar liefst 7 personen. Deze ruime kuip, in combinatie met de stabiele romp, maakt deze boot ook heel geschikt voor zeillessen.

Wil je de boot nog sneller laten gaan, dan kun je de RS Toura uitbreiden met een gennaker en een trapeze. Hiermee is de boot aantrekkelijk voor iedereen en kun je er ook lekker sportief mee varen.

Het grootzeil en de rolfok zijn gemaakt van Dacron. Het grootzeil heeft een oppervlakte van 13,9 m² en is reefbaar. Het roer en het zwaard zijn beide opklapbaar voor optimaal gebruiksgemak.

Video:



Specificaties:

- Lengte: 4,63m
- Breedte: 4,63m
- Zeiloppervlakte: 13,9m²
- Aantal personen: 2 tot 7(!)

Vanaf €9.950

Meer info: [RS-sailing.nl](https://www.rs-sailing.nl)

Snelle toerboot

De naam van de boot zegt het al wel, het is echt een toerbootje. Ook al is de boot vooral bedoeld voor recreatief zeilen, je kunt er dankzij het relatief lage gewicht wel een goede snelheid mee halen. Het totale gewicht van de boot is slechts 213 kilo. De RS staat bekend als een onderhoudsvriendelijke boot, deze versie is hier geen uitzondering op. De romp is gemaakt van het onderhoudsarme materiaal RS Comptec PE3.



Bente 28: Herkenbare smoel

Tekst: Riemer Witteveen

De Bente 24 was een bijzonder jachtje toen deze voor het eerst het daglicht zag. Met 24 voet is het geen grote jongen, maar het interieurtje was opvallend ruim en ook opvallend licht van binnen. Dat alles werd mogelijk gemaakt door een heel typische en erg leuke vaste buiskap die naast bescherming tegen overkomend water de boot ook nog eens een bijzonder herkenbare smoel gaf.

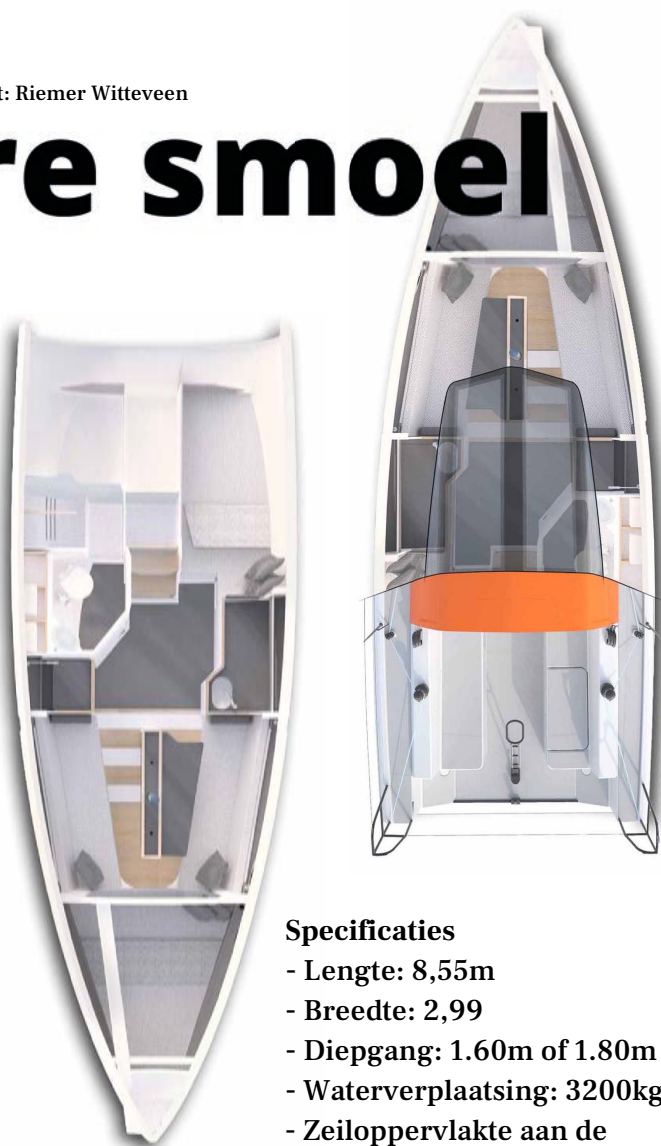
Wat volgde was de Bente 39. Flink wat groter, maar met dezelfde ontwerpfilosofie van de hand van Alexander Vrolijk. De Bente 39 bracht de werf in de nodige problemen, maar die lijken inmiddels opgelost, want nu is er de Bente 28! Met het comfort van de Bente 39 en het sportieve karakter van de 24 moet de 28 een ideale middenmaat zijn.

Aan de wind

'Gentleman never sail to weather' luidt het Engelse gezegde, maar volgens Bente Yachts zeilen we zo'n 60% van onze tijd aan de wind. De Bente 28 heeft een hoog ballastaandeel en zou daarom uitstekend hoog en snel moeten kunnen zeilen. Ruime wind, met gennaker, schijn je er in plané mee te kunnen vliegen. Mooie beloftes!

Volgend jaar

Dit jaar al zeilen met de Bente 28 gaat nog niet lukken. In het tweede deel van 2022 moet het eerste exemplaar van de band rollen. Bestel nu, dan kun je begin 2023 los.



Specificaties

- Lengte: 8,55m
- Breedte: 2,99
- Diepgang: 1.60m of 1.80m
- Waterverplaatsing: 3200kg
- Zeiloppervlakte aan de wind: 51m²
- Zeiloppervlakte ruime wind: 101m²

Prijs: +/- €100.000,-

Meer info: [Benteyachts.com/bente28](https://benteyachts.com/bente28)



Beeld: Bente Yachts

Excess 14: Zet je huis maar te koop

Tekst: Riemer Witteveen

In 2020 werd de de kleinste telg van de Excess-familie aangekondigd; de Excess 11. Twee jaar later ziet er eindelijk een nieuwe Excess het daglicht, de 14. Het is een flinke 44-voeter met een enorme hoeveelheid binnenruimte. Ik zou zo aan boord verhuizen als het kon.

De catamaran is ontworpen door het Franse ontwerpbureau VPLP. Zij ontwerpen doorgaans snelle racemachines en die technieken zien we terug in de Excess 14. Er zijn lichte, sterke en stijve materialen als carbon gebruikt om de boot snel te maken.

Dat viel te verwachten, want net als de andere Excess catamarans is dit niet een comfortcontainer waar je drie hoog staat te sturen met twee vingers in je neus terwijl je in rap tempo de Atlantic over sjeest met de wind in je rug. Nee, deze catamarans zijn de snellere en sportievere familieleden van de Lagoon-catamarans (zowel Excess als Lagoonv allen onder Groupe Bénéteau) en gemaakt om echt te zeilen. Dat zie je meteen aan de relatief lage opbouw, de mast die op dek staat en niet op het dak (lager zeilpunt) en de stuurposities aan weerszijden. Vanachter het stuurwiel heb je vrij zicht naar voren en zit je dichtbij het water.

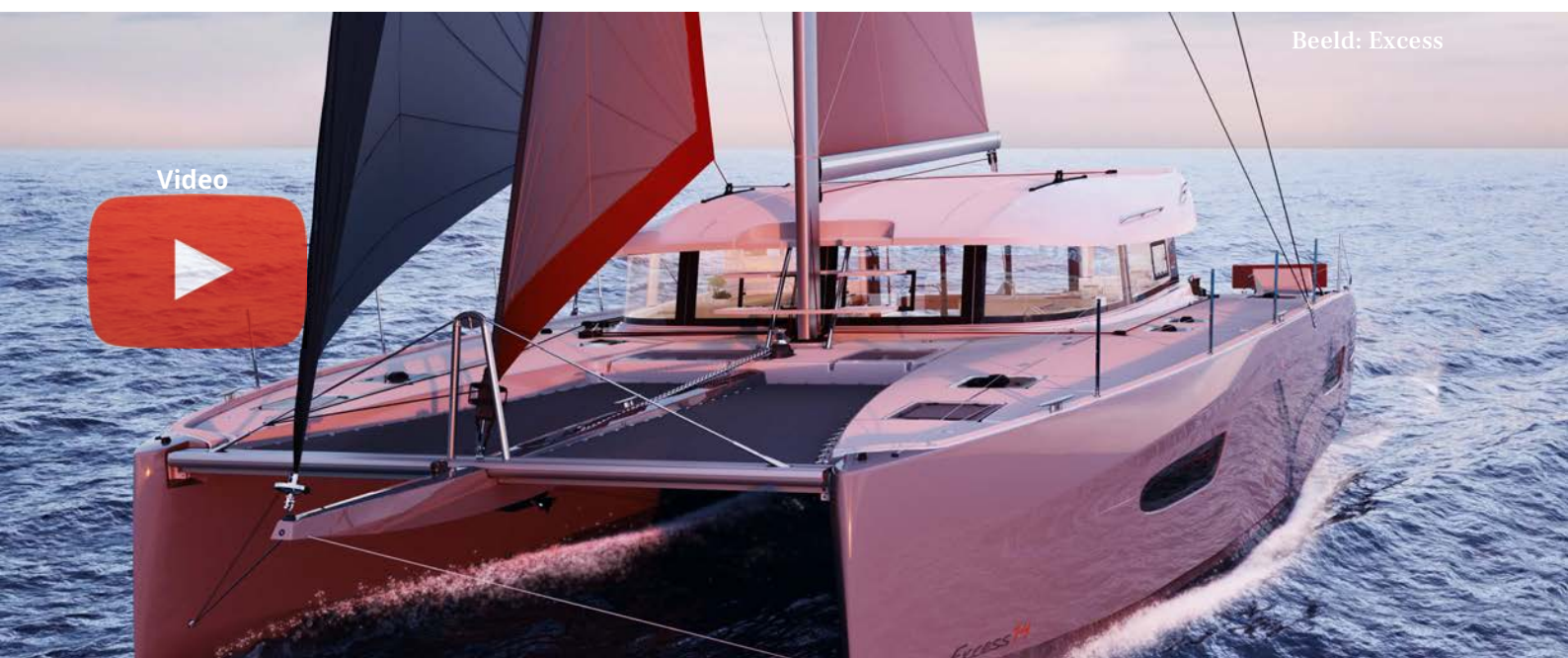


Ben je erg gesteld op je privacy, maar wil je wel veel vrienden meenemen, dan is er een uitvoering beschikbaar met vier hutten met elk een eigen douche!

Specificaties

- Lengte: 13,97m
- Breedte: 7,87m
- Diepgang: 1.48m
- Waterverplaatsing: 4900kg
- Grootzeil: 79m², Genua: 39m²

Meer info en prijs: [Excess-catamarans.nl](https://www.excess-catamarans.nl)



Beeld: Excess

Dufour 32: Spiegeltje, spiegeltje

Tekst: Riemer Witteveen

Wat nu precies het idee was bij het ontwerpen van deze boot was mij niet helemaal duidelijk. Het eerste dat in het oog springt is de spiegel. Het lijkt een beetje op een SUP, maar iedereen die ooit op zo'n plank heeft gestaan weet dat hier niet mee te suppen is. Misschien leent het zich om een beetje te pootjebaden, maar verder? Zeker onder zeil ziet het er maar raar uit.

Goed nieuws! De spiegel is wegneembaar. Berg 'm weg of laat 'm thuis. Wat dan overblijft is gelukkig een leuke, behoorlijk complete boot van net wat meer dan 10 meter lang. Met de helmstok is het sportief sturen en ook daar leent het ontwerp zich uitstekend voor.

De video van de 32 geeft een inkijkje in het beoogde publiek voor de 32-voeter: sportievelingen. Aan weerszijden van de boot zien we foiling kiteboards opgestapeld en even later ligt de boot voor anker en zien we de bemanningsleden voorbijscheuren onder 'wings'. Allemaal leuk en aardig, maar het gaat toch om de boot? Felci Yacht Design tekende al vele Dufours en is ook verantwoordelijk voor het ontwerp van de 32. Misschien toch eens bellen voor uitleg.

Leuke details: Zowel in de kuip als in de kajuit kunnen de banken met kussens aan elkaar verbonden worden voor grote 'chillplekken'. Kun je lekker met de beentjes omhoog na het zeilen.

Specificaties

- Lengte: 10,31m
- Breedte: 3,31m
- Diepgang: 1.90m of 1.60m
- Waterverplaatsing: 4900kg
- Grootzeil: 34m², Genua: 22m²

Meer info en prijs: [Dufour-Yachts.com](https://www.dufour-yachts.com)



Groots! van Nederlandse bodem

Tekst: Riemer Witteveen

In Nederland zit je helemaal goed als je op zoek bent naar een superjacht.
Ook voor luxe, stoere zeilboten kun je uitstekend shoppen in ons koude kikkerlandje.



Beeld: Hutting Yachts

Hutting 52 - Elegant ontdekken

Na Koopmans en Van Oossanen leent nu ook André Hoek zijn kundige pen aan Hutting Yachts. De luxe aluminium cruisers varen overal over de wereld rond en deze nieuwe 52-voeter kun je je eigenlijk overal wel voorstellen. Hoewel het schip klassiek oogt, is de romp modern van vorm en zul je snel van A naar B komen, maar wel op elegante wijze. Ze rollen niet zomaar van de band; ze bouwen de Hutting 52 volledig naar jouw eigen wensen af. Chique!

Meer info: Hutting-Yachts.com

Breehorn 53 - Luizenleven op zout

Is wedstrijdzeilen niet je ding? Maar wil je uiterst comfortabel lange tochten maken, dan zit je met deze flinke Breehorn wel gebakken. Het vaste Pilothouse maakt je zeilersleven tot een luizenleventje. Het is dan ook niet moeilijk om je voor te stellen liveaboard te worden op deze jongen en alle uithoeken van onze planeet te bekijken. Het ontwerp borduurt voort op de eerdere Breehorns en komt van de tekentafel van het ontwerp bureau Simonis-Voogd.

Meer info: Breehorn.nl



Beeld: Breehorn



Beeld: Enksail

Enksail - Niet voor 'ff een middagje weg'

De vaste RVS zeereling rondom verradt al dat het bij de Enksail-ontwerpen ook niet om typische wedstrijdboten gaat. De Enksails komen uit de stal van de Gebroeders van Enkhuizen in Makkum, waar ook de Noordkaper en Orion inmiddels zijn ondergebracht. Vanuit de ervaring met die types is de Enksail bedacht en getekend in samenwerking met architectenbureau Sea Level. De Enksail-range is ontwikkeld van 45 tot wel 80(!) voet.

Meer info: Gebrvanenkhuizen.nl

Waarschip 36DS

Warm en droog over de finish

Tekst: Jan Niemeijer - Beeld: Waarschip

Wanneer je jezelf hebt gespecialiseerd in de bouw van houten jachten in de jaren '60 is het, in de tijd van polyester, aluminium en carbon schepen, niet vanzelfsprekend dat je anno 2022 nog enige bekendheid geniet. Tenzij je natuurlijk zo progressief bent geweest om al in de beginjaren van de werf bouw pakketten aan te bieden waarmee ineens iedereen een eigen jacht kon bouwen, gewoon in de woonkamer.

Die progressieve aanpak is gelukkig nooit verdwenen bij de Waarschipwerf. Na het ontwerp en de bouw van een uitgebreide Regatta-, Cat- en Trimaranlijn, in zowel hout als composiet, staat nu hét summum van de monohull-cruiser op stapel: de Decksaloon. Met in de basis de snelle 36LD lijkt het wel alsof de werf het niet kan laten om, ook tijdens het ontwerpen van een specifiek toerjacht, hier en daar wat race-elementen terug te laten komen. De 36LD was namelijk bedoeld voor wedstrijden met kleine tot zéér kleine (solo-) bemanning en is tot standgekomen met hulp van Henk Jukkema, onder andere bekend voor zijn OSTAR-deelname met, jawel, een Waarschip.

Met deze rappe voorvader in de stamboom dreigt de 36DS een ware cruiser/racer te worden. Met een maar iets langere romp en veel breder middenschip zijn de dezelfde snelheden waarschijnlijk een illusie, maar toch biedt de veel diepere kiel wel weer perspectief. De grote vraag blijft natuurlijk of deze, in composiet gebouwde, 11 meter Decksaloon straks ook voorzien is van die handige ballasttanks. Die tanks schelen vol toch 6 man in de rail. Misschien kunnen ze dan simpel worden omgetoverd tot opbergruimte wanneer ze niet worden gebruikt.

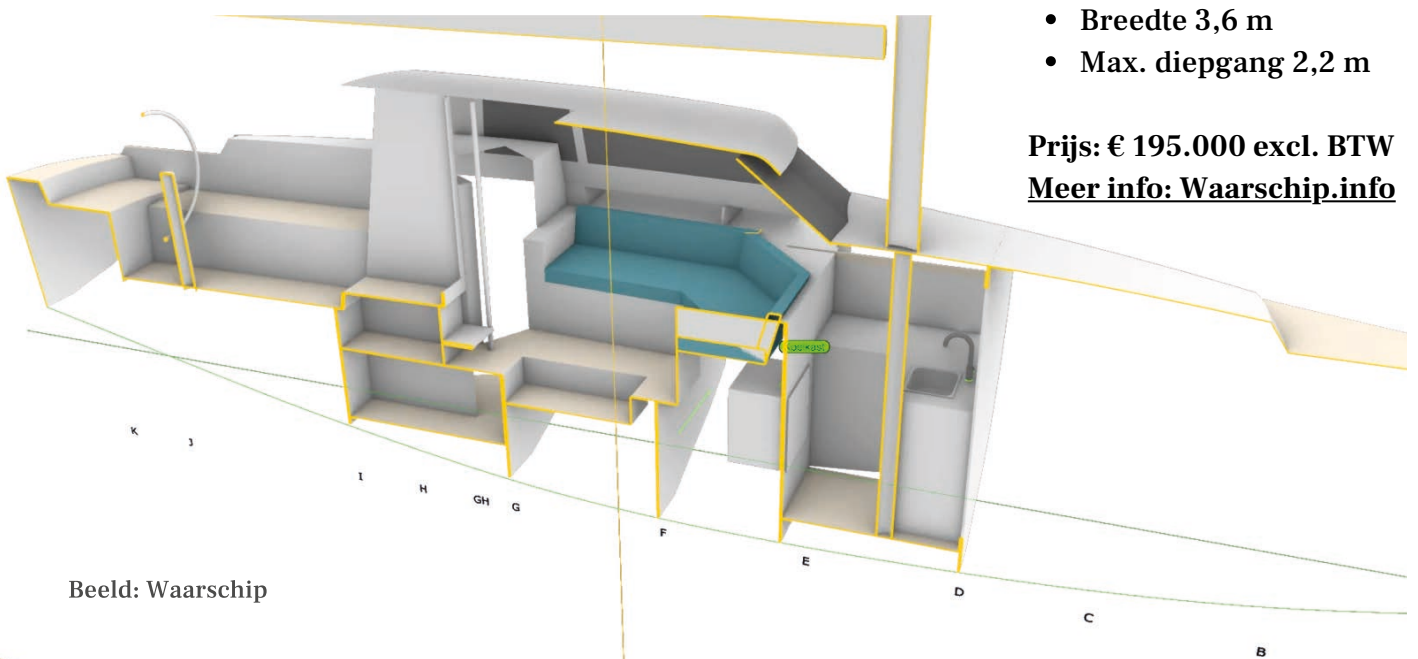
Of de decksaloonfilosofie van Waarschip ook echt de deelname aan zeezeilraces voorspelt, is de vraag. Wat vaststaat is dat, wanneer je ervoor kiest om mee te doen, het de meeste comfortabele start wordt die je ooit hebt meegemaakt. Zittend in de salon kijk je zo maar bijna 360 graden om je heen en houd je zowel startschip als pin end prima in de gaten. Dankzij het geringe hoogteverschil tussen salon en kuip-vloer sta je ook zo buiten om weg te sturen van kamikazeconcurrenten. Kortom, je bent nog nooit zo uitgerust bij de prijsuitreiking aangekomen.

Specificaties:

- Lengte 11 m
- Breedte 3,6 m
- Max. diepgang 2,2 m

Prijs: € 195.000 excl. BTW

Meer info: Waarschip.info



Beeld: Waarschip

Tekst: Riemer Witteveen

Video



Beeld: Bénéteau

Bénéteau Oceanis 34.1: Slagje groter

De Bénéteau Oceanis 30.1 was een groot succes na de introductie in 2019, en met goede reden. Voor relatief weinig geld, krijg je vrij veel boot en dat spreekt een grote doelgroep aan.

Deze nieuwe 34.1 is nét even een slagje groter waardoor verblijf aan boord comfortabeler wordt, de snelheden wat hoger liggen en er met meer mensen gezeild kan worden, zonder elkaar al te veel voor de voeten te lopen.

Niet verrassend is de breedte voorin en de vaste boegspriet (optie). Duidelijk een ontwerp van Marc Lombard. Net als de 30.1 is dit geen dure boot, al wil je er zeker wat opties bij.

Specificaties:

- Lengte: 10,77m
- Breedte: 3,57m
- Diepgang: 2,00/1,50/1,25-2,55m
- Waterverplaatsing: 5470kg

Meer informatie en prijs: Nova-yachting.nl

Jeanneau Sun Odyssey 380: Slagje kleiner

De nieuwe Sun Odyssey 380 is slechts een halve meter langer dan de Oceanis 34.1, maar toch al heel wat meer boot. Vooral binnen zie je daar de verschillen.

Voor de 380 was de Sun Odyssey 410 de kleinste boot uit de reeks waarbij je moeiteloos van achter het roer richting het voordek liep door de aflopende gangboorden. Een briljant idee van Marc Lombard. Met de 380 is dit concept dus ook onder de 40 voet beschikbaar (de Sun Odyssey 349 heeft dit niet). Na het zien van de 410 hoopte ik al op een kleiner model. Lombard en Jeanneau dachten hetzelfde.

Specificaties:

- Lengte: 11,22m
- Breedte: 3,76m
- Diepgang: 2,00/1,56/1,29-2,70m
- Waterverplaatsing: 6896kg
- Ontwerp: Marc Lombard

Meer informatie en prijs: Nautischkwartier.nl

Beeld: Jeanneau

Video





DUFOUR
— INSTINCTIVE SAILING —

CERVETTI 44



**UITZONDERLIJKE KWALITEIT,
STIJL EN ONGEEVENAARDE LUXE.**



De Cervetti 44 combineert alle gemakken die men van een zeiljacht kan wensen. Het innovatieve en speelse ontwerp geeft grote en open ruimtes en biedt tegelijkertijd veel opbergruimte en kasten. De catamaran is te verkrijgen in 2 verschillende layouts en biedt slaapmogelijkheden voor 6 of 8 personen.

Nu ook in Nederland verkrijgbaar in Power versie, aangedreven door 2x 270 PK diesel.

Wilt u meer informatie over de Cervetti 44? Neem dan contact met ons op via info@dufour-zeiljachten.nl of telefonisch via +31 (0) 514 – 569 123.

Voor op je bucketlist: bijzondere zeillocaties

Op Zeilwereld.nl schreven we eind 2021 een artikel met bestemmingen voor je bucketlist. Hiervoor hebben we gezocht naar de minder voor de hand liggende locaties. Plekken op de wereld waarvan je niet snel denkt er te kunnen zeilen, of misschien überhaupt niet weet dat je er kunt zeilen.

Tekst: Anke Haadsma

Voor deze special hebben we dit artikel aangevuld met nog meer bestemmingen. Daarbij heb ik de afgelopen maanden zelf ook een bucketlistitem afgevinkt. Ik kon het natuurlijk niet laten deze ook even te benoemen. Voor wie nog bezig is met een bucketlist van zeilbestemmingen, overweeg de volgende locaties zeker eens.

Inya Lake

Het Inya Lake in Myanmar is het grootste meer in deze regio waar ook nog eens veel wordt gezeild. Het meer ligt ingeklemd tussen koloniale villa's, nieuwe luchtkrabbers, stukken jungle, moeras en een militair oefengebied. Het is een populair recreatiegebied voor de Yangonieten, de locals, en tevens een beroemde plek voor romantiek in de populaire cultuur. De geschiedenis van het meer brengt ons naar 1882, toen de Britten het meer hebben aangelegd als waterreservoir om Yangon van water te voorzien.

Bosporus



Direct aan de Zwarte Zee ligt de Bosporus, deze plek wordt dan ook in één adem genoemd met de Zwarte Zee. De Zwarte Zee zelf is niet het leukste zeilwater, die wordt bijvoorbeeld omschreven als: 'wat ruw'. De Bosporus is in contrast weer prachtig. Een voetnoot bij deze locatie: je mag hier alleen op de motor varen en of nu het juiste moment is, moet je je even afvragen. Het is een drukke rivier die eens per jaar gereserveerd is voor alleen zeilschepen tijdens de Bosporus Cup.



Titicacameer

Het Titicacameer is het hoogst bevaarbare water ter wereld (3812 meter boven de zeespiegel). Het ligt in de Andes tussen Peru en Bolivia. Het is tevens het grootste meer van Zuid-Amerika (8340 vierkante meter). Een poging meer informatie over zeilen op dit meer te vinden, is lastig. Het blijkt ook dat het bijna nooit waait op dit meer, echt aantrekkelijk voor zeilers maakt dit het dus niet. Toch zijn er best wat zeilers richting het meer gegaan in een poging het over te zeilen. Al was het alleen al om het verhaal van Tristan Jones die het wereldrecord verticaal zeilen wilde vestigen (van het laagste, de Dode Zee, tot het hoogste bevaarbare water ter wereld). Zijn avontuur is vastgelegd in het boek: 'De ongelooflijke tocht'*



Mergui-Archipel

De eilandengroep Mergui-Archipel is een heel mooi en onaangetaast gebied in Myanmar. Nog niet overspoeld door toerisme, hoewel het gebied wel is opengesteld voor toeristen. Het is zeker een aanrader hier tussen de met jungle bedekte eilanden door te varen. Het nummer: 'Op een onbewoond eiland' komt hier werkelijk tot leven, aangezien de meeste eilanden onbewoond zijn. Hier vaar je rond tussen de witte lege stranden, Moki's en paaldorpen. Dankzij de geïsoleerde ligging is de invloed van menselijke activiteiten nog gering, hierdoor is de biodiversiteit op de eilanden en omliggende kustwateren zeer groot. Houden zo? Dan moeten we hier wegblijven.

Desolation Sound

Alleen bij de naam van deze locatie ga je al flink fantaseren toch? Desolation Sound is een diep watergeluid aan de noordkant van de Salish Sea en de Sunshine Coast in Brits Columbia, Canada. Het stuk water dat hier ligt moet een echt zeilerswalhalla zijn en staat op menig bucketlist.

Wel moet je rekening houden met stroomversnellingen en af en toe tussen het drijvend hout door zigzaggen. Wat je ervoor terugkrijgt: prachtige uitzichten over bergen, veel wilde dieren, de Chatterbox Falls (nog een typische bucketlist waterval voor veel zeilers) en de Toba Inlet, een belangrijke inham voor de kust van Brits Columbia.



Vluchthaven Wijdenes

Laten we ook maar een plekje in eigen land toevoegen, voor de zeilers die lekker in Nederland blijven. Zo is er vluchthaven Wijdenes aan het Markermeer. Ideaal voor een tussenstop met een lekkere picknick bijvoorbeeld. En je hoeft er niet helemaal een haven voor in te lopen. Vluchthaven Wijdenes ligt tussen Hoorn en Enkhuizen. Vanaf dit haventje heb je een wijs uitzicht over het Markermeer, een heerlijke plek om tot rust te komen. Je kunt hier overigens ook gewoon overnachten, met een maximum van 3 nachten. Let wel op: Er is geen walstroom of drinkwater aanwezig!

Mijn persoonlijke toevoeging aan deze lijst, en de reden dat dit artikel is ontstaan. In de zomer geef ik zeilles in Libanon op de Middellandse Zee. Mensen zijn vaak verbaasd dat je hier kunt zeilen, maar het kan echt. Sterker nog, de zeilcommunity in het land is de laatste jaren steeds meer aan het groeien, het is voor veel inwoners namelijk een fijne vlucht uit de enorme crisis waar ze in zitten.

Zelf heb ik afgelopen winter een bucketlist-dingetje afgevinkt: je kunt hier namelijk op dezelfde dag skiën op de besneeuwde bergtoppen en vervolgens doorrijden naar het strand waar je vervolgens bijvoorbeeld een Laser pakt.



Meer van Nicaragua



Het Meer van Nicaragua (ook bekend als het Cocibolcameer) is het op een na grootste meer in Latijns-Amerika, alleen het eerder genoemde Titicacameer is groter. Het is een zoetwatermeer en wordt ook wel de 'zoete zee' genoemd. Het meer schijnt zich dan ook te gedragen als een zee, het enige verschil is dat het water niet zout is. Het kratermeer Apoyo ligt nabij, een stuk rustiger water waar je tevens goed kunt zeilen!

Midden in de Australische outback



Het Eyremeer (Lake Eyre), is het grootste zoutmeer in Australië met een maximale oppervlakte van 9500 vierkante meter. Opvallend detail, het meer ligt midden in de hete Australische outback. Ten zuiden van de Simpsonwoestijn en ten westen van de Tirariwoestijn. Grote delen van het jaar staat het meer grotendeels droog. In 1976 was het meer voor het laatst geheel gevuld. Desondanks wordt er wel degelijk gezeild op dit meer, als er genoeg water is wordt er zelfs een regatta georganiseerd.

Gérardmer

Op dit meertje in Frankrijk kun je niet zeilen met een groot zeiljacht, maar neem je dinghy mee op een trailer en je hebt prima vermaak op dit gletsjermeer. Het is het grootste natuurlijke meer van de Vogezen en ligt op een hoogte van 660 meter. In de winter vriest het meer dicht en kijk je er vanaf de skipistes op een schitterend spektakel uit. Zeilen op het meer is een leuke uitdaging, komt de wind het ene moment vanuit het westen, krijg je een moment later een valwind vanuit de compleet andere richting in de boot. Het zorgt er in ieder geval voor dat je lekker alert blijft.

Stel je eigen bucketlist samen

Hopelijk hebben we je hiermee genoeg voer gegeven voor een mooie eigen bucketlist. Wij zijn benieuwd welke plekken jij op je bucketlist hebt staan. ■

*In dit artikel gebruiken we een affiliate link naar Bol.com, dit betekent dat wij commissie ontvangen over ieder verkocht boek via deze link. Als consument betaal je niets extra's!



WWW.GEORGEKNIEST.NL

Navigatie en electronica Boeken en kaarten Stroom aan boord Veiligheidsmiddelen Tuigage en zeil Ankeren en afmeren Scheeps-techniek Verf en onderhoud Boten en motoren Kleding en schoenen Comfort uitrusting

Baltic Aqua Zwemvest

Navy of Rood

Nu voor slechts

22⁵⁰

BALTIC
LIFEJACKETS SWEDEN



KLIK HIER EN PROFITEER

Baltic Rescue Sling

OSR in Navy, Zwart of Geel

Nu voor slechts

109⁰⁰

BALTIC
LIFEJACKETS SWEDEN



KLIK HIER EN PROFITEER

Baltic Genua Zwemvest

Blue/Black

Nu voor slechts

45⁰⁰

BALTIC
LIFEJACKETS SWEDEN



KLIK HIER EN PROFITEER

Baltic Legend reddingsvesten 150N / 275N

Nu vanaf slechts

149⁰⁰

BALTIC
LIFEJACKETS SWEDEN



KLIK HIER EN PROFITEER

Baltic Reddingsboei

Rood, Geel of Wit

Nu voor slechts

35⁰⁰

BALTIC
LIFEJACKETS SWEDEN



KLIK HIER EN PROFITEER

Baltic veiligheidslijnen

2 of 3 haaks, vast of elastisch

Nu vanaf slechts

35⁰⁰

BALTIC
LIFEJACKETS SWEDEN



KLIK HIER EN PROFITEER




Varen is Vrijheid

George Kniest Boat Equipment
Marinaweg 20 1361 AC
Almere (Poort)
036 536 9440

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

Zeil- en watersport zichtbaar tijdens Dutch Water Week

A photograph of several sailboats with colorful sails (blue, yellow, red) on a body of water. The water's surface is highly reflective, creating a shimmering, bokeh effect. In the background, there are trees and several wind turbines under a clear sky.

Een week in het teken van water, en vooral watersport. Dat is in het kort wat de Dutch Water Week in Almere en Lelystad inhoudt. De Allianz Regatta, die eerdere jaren altijd in Medemblik werd gevaren, verhuist mee naar Almere. Naast dit grote topsportevenement is er veel ruimte voor breedtesport en andere evenementen met een link naar water.

Tekst: Anke Haadsma

Foto: Sander van der Borch

De allereerste editie van de Dutch Water Week vindt plaats van 27 mei tot en met 5 juni 2022. De ambities van de organisatie zijn groot met de evenementen op het water en de side events aan de wal. Op verschillende plekken op het water worden wedstrijden georganiseerd in een aantal moderne, maar ook in al langer bestaande zeilklassen. En naast zeilen is er ruimte voor meer watersporten. Zo vindt het Nationaal Schoolroei Kampioenschap plaats op 3 juni en staat er een Optimist on Tour XL op het programma waar kinderen kennis maken met allerlei watersporten.

De ambitie is om in de toekomst ook andere beurzen en evenementen op en aan het water aan deze week te koppelen. Op deze manier wil het Watersportverbond meer zichtbaarheid geven aan de verschillende watersporten en meer mensen laten proeven van deze sporten.

Olympisch zeilster Marit Bouwmeester is ambassadeur van de Dutch Water Week. Hoewel we haar eigenlijk altijd in een boot zien, zal ze deze keer aanwezig zijn als toeschouwer. “Ik ben begin mei uitgerekend en verwacht dan ons eerste kind. Dus meezeilen kan helaas niet. Maar ik hoop er wel gewoon bij te zijn om het evenement te steunen.”

Ze heeft zelf altijd meegedaan aan de Allianz Regatta in Medemblik, maar ziet de verhuizing naar Almere als een mooie kans. “Medemblik is altijd heel goed voor ons geweest. Maar het is ook goed dat er nu een verandering komt. Almere heeft de potentie het evenement groter te maken, daar kunnen alle activiteiten samenkomen vergelijkbaar met de Kieler Woche in Duitsland. Ik denk dat het heel goed is voor de zeilsport qua zichtbaarheid, zeker als je Pampus erbij betreft.”



Proef Pampus

Dat laatste wordt dan ook gedaan door de organisatie. Ze zijn een samenwerking aangegaan met Proef Pampus dat dit jaar de vierde editie beleeft. Tijdens Proef Pampus ontdek je als bezoeker alles wat Pampus te bieden heeft. Het fort is geopend met extra veel gidsen, je kunt een virtuele rondvaart door Het Geheime Wapen van Amsterdam maken en er is van alles te doen op de groene grasring van Pampus. Van silent disco tot live muziek en natuurlijk kun je er volop genieten van lekker eten.

ELEKTRISCHE BOOTAANDRIJVING

10 JAAR INNOVATIE



Optimist on Tour

Marit: “Het idee van de Dutch Water Week is het samenbrengen van allerlei evenementen rondom het thema duurzaamheid en water. De jeugd wordt actief bij het evenement betrokken via de Optimist on Tour. Kinderen tussen de 8 en 12 jaar maken hierbij kennis met watersporten. Onder begeleiding van gecertificeerde en enthousiaste instructeurs kunnen ze kiezen voor een rondje zeilen in een Optimist, kanovaren, suppen of windsurfen in een speciaal daarvoor afgezet gedeelte van het vaarwater. In het Optimist on Tour laboratorium leren kinderen op een speelse manier over water. Zo komen kinderen niet alleen op een makkelijke, leuke en laagdrempelige manier in aanraking met de watersport, maar ook met andere aspecten van water zoals de kracht van water. Het leuke is dat kinderen zich na hun deelname bij Optimist on Tour kunnen inschrijven voor een proefles bij een watersportvereniging of vaarschool in de eigen buurt!”

Als alles goed gaat zal Marit haar eigen baby ook meenemen naar de Dutch Water Week. “Ze is dan nog wel te klein voor een Optimist hoor! Maar mijn neefje van 2 kan wel mee, leuk als hij zo wel alvast kennis kan maken met de watersport. Voor mij is het overigens wel lastig inschatten wat ik kan. Met die kleine kom ik op voor mij onbekend terrein, maar dat zeilen er nog niet inzit is wel zeker!”

Allianz Regatta

We gaan Marit dus niet in actie zien op het water tijdens de Allianz Regatta. Deze Regatta wordt het bruisende middelpunt van het evenement. Als onderdeel van de Hempel World Cup Series, worden de beste zeilers ter wereld verwacht. Zij gaan met elkaar strijden in de tien Olympische klassen, waaronder de nieuwe klassen kiten en windfoilen. Daarnaast strijden de niet-Olympische klassen in het weekend van 27 tot en met 29 mei om het Nederlands kampioenschap. Het wordt dus zeker spectaculair!

"Ik zie vooral kansen de zeilsport meer zichtbaarheid te geven op deze nieuwe locatie"

Special uitnodiging voor RS Aero 7 op World Cup
De RS Aero 7 wordt onderdeel van de Dutch Water Week van 27 mei tot en met 5 juni 2022. Ze zijn door World Sailing uitgenodigd als Invitational Class tijdens de Allianz Regatta en kunnen zo deelnemen aan de World Cup. Voor zeilers is dit het moment om deze toekomstgerichte klasse eens uit te proberen.

De organisatie heeft voor de RS Aero 7 gekozen omdat ze specifiek zochten naar een klasse om het gat van de Ilca 7 op te vullen. Zij varen vlak voor de Allianz Regatta hun wereldkampioenschap in Mexico en kunnen hierdoor niet deelnemen aan de regatta in Almere.

Foto: Laurens Morel



Dutch Water Week moet helpen bij oplossing voor het probleem waterplanten

De verhuizing van de Allianz Regatta van Medemblik naar Almere zorgde voor veel kritiek. Almere staat namelijk bekend om zijn waterplanten en daar houden watersporters niet van. Omroep Flevoland maakte eerder een item over de Dutch Water Week. Hierbij staan ze ook stil bij deze waterplantenproblematiek. Hierin vertellen ze dat ze de hoop hebben dat er op nationaal niveau afspraken gemaakt kunnen worden. De komst van zo'n groot publieksevenement kan helpen bij snellere en structurele oplossing van dit probleem.

Op het nieuws van de verhuizing van de Allianz Regatta kwamen kritische reacties vanuit de zeilwereld. Het water van Medemblik heeft zich altijd goed geleend voor de zeilwedstrijden en bij Almere zou er sprake zijn van waterplanten. Marit ziet eigenlijk vooral kansen in deze nieuwe locatie. "Veranderingen zijn altijd lastig. Maar ik zie vooral kansen om de zeilsport meer zichtbaarheid te geven op deze locatie. Nederland is super goed in het organiseren van evenementen. Over die waterplanten maak ik me dan ook geen zorgen, ik weet dat er alles aan wordt gedaan om kwalitatief goede wedstrijden te organiseren zoals we dat ook vanuit Medemblik gewend zijn."

Nationaal Schoolroei Kampioenschap

Hoewel er deze eerste editie vooral veel gezeild zal worden, is er ook zeker plaats voor andere watersporten. Zo vindt het Nationaal Schoolroei Kampioenschap plaats op 3 juni op de Bosbaan in Amstelveen. Dit is de roeiwedstrijd voor junioren roeiers en scholieren uit het hele land. Ervaren en onervaren roeiers strijden tegen elkaar om gekroond te worden tot 'Beste Roeischool van Nederland'.


Daarnaast heeft de organisatie de intentie kano- en suptoertochten, motorbootevenementen en

kanopolowedstrijden te gaan organiseren. Ook worden er demonstraties georganiseerd van nieuwe urban watersporten en zal er voldoende gelegenheid zijn om zelf te sporten, en dan maakt het niet uit of je voor het eerst kennismaakt met de watersport of al een ervaren liefhebber bent.

NK eFoilen

Het eFoilen is een relatief nieuwe sport, helemaal passend op de Dutch Water Week. Flying Fish eFoils, het grootste eFoil platform van Europa, organiseert deze week een NK. De eFoil heeft een elektrisch aangedreven vin die, met een snelheid van zo'n 30 km/u, een plank tot een halve meter uit het water lift. Het NK vindt plaats voor het Scheepvaartmuseum.

Jochem Koning, van Flying Fish eFoils legt uit hoe het werkt: "Het is een soort afvalrace, je vaart steeds 1 tegen 1 over twee parcours met drie boeien. Het gaat er hierbij om dat je het board zo onder de knie hebt dat je scherp de bocht doorvliegt en snel kunt accelereren. Je kunt het een beetje vergelijken met karten, alleen nu moet je ook zorgen dat je een snelle pop-up hebt. Met een afstandsbediening met gashendel kun je je snelheid bepalen."

A person is riding an eFoil on a canal in Amsterdam at sunset. The water is calm and reflects the golden light of the setting sun. The canal is lined with traditional Dutch buildings and trees. The overall atmosphere is peaceful and scenic.

"eFoilen is te vergelijken met karten, alleen moet je hierbij ook een snelle pop-up hebben"

Floriade onderdeel van Dutch Water Week



De Floriade vindt eens in de 10 jaar plaats. En deze keer is dit gelijktijdig met deze eerste editie van de Dutch Water Week, de koppeling was dan ook snel gemaakt. De Floriade opent op 14 april haar deuren voor een half jaar. Almere is dan het podium voor de wereldduinbouwtentoonstelling met als thema 'Growing Green Cities'. Je ontdekt hier groene oplossingen van innovators uit binnen- en buitenland die onze steden leuker, mooier en duurzamer maken op het gebied van groen, voeding, gezondheid en energie. Dit past dus helemaal in het thema duurzaamheid van de Dutch Water Week.

Groei komende jaren

De komende jaren moet het evenement verder gaan groeien. Watersportverenigingen en andere geïnteresseerden worden opgeroepen zich aan te melden, ieder evenement met een link naar water is welkom op de Dutch Water Week. Zo wordt het een mooie bundeling van allerlei wateractiviteiten waar bezoekers naar kunnen uitkijken.

Marit verwacht volgend jaar wel weer aanwezig te zijn in de boot. "Ik heb de intentie straks gewoon door te gaan als topsporter. Komend jaar staat volledig in het teken van terugkomen en weer uren maken in de boot.

Het Wereldkampioenschap in oktober in China is een mooi moment om naartoe te werken en te kijken hoe ik ervoor sta. Daarnaast vindt het Europees Kampioenschap plaats in november, ik ga mijn best doen er daar ook gewoon weer te staan. Natuurlijk geef ik mezelf wel de kans om goed te herstellen, hoe dit gaat is helemaal afhankelijk van de bevalling en de periode daarna."

De organisatie geeft aan dat er nog meer side events op de planning staan, maar dat hier nog geen officieel akkoord op is. De komende tijd worden er naar verwachting meer evenementen aan het programma van de Dutch Water Week toegevoegd. Kijk hiervoor regelmatig op: Dutchwaterweek.com/evenementen ■



"Komend jaar staat in het teken van terugkomen en weer uren maken in de boot. Natuurlijk nadat ik mezelf de kans heb gegeven om goed te herstellen van de bevalling."

Marit Bouwmeester in de ILCA6
Foto: Sander van der Borch



HIGH QUALITY SAILING BOATS

POINTERYACHTS.COM

Jachtwerf Heeg | it Bûtlân 14 | 8621 DV Heeg NL | +31(0) 515 442237 | info@jachtwerfheeg.nl



Foto: Yann Riou / Volvo Ocean Race

Hoeveel drijfvermogen

Tekst: Riemer Witteveen

170N of 275N?

Kun je nu beter een reddingsvest van 170N dragen, of is een vest met een drijfvermogen van 275N toch de betere keuze? Na een gesprek met Myles Uren van Spinlock begrijpen we de verschillen beter.

Meer is altijd beter toch? Zowel tussen de digitale zeilers op Facebook als rond het water, bevind ik me regelmatig in een discussie over wat nou het beste is; een reddingsvest van 170N of 275N. Ik hoor dan vaak dat 275N de beste keus is als je op zee zeilt of met je complete zeilkloffie en laarzen aan. Klopt dat eigenlijk wel?

Disclaimer:

Dit artikel is geschreven over het drijfvermogen van reddingsvesten in het algemeen. Het artikel is niet geschreven om een specifiek merk uit te lichten en dat wat gezegd is, is in principe op alle reddingsvesten van toepassing.

Zonder de hulp van Myles Uren was het niet mogelijk om dit artikel te schrijven. Uren werkt voor Spinlock, een bekende fabrikant van reddingsvesten. Zeilwereld heeft geen commerciële afspraken gemaakt met Spinlock en Uren heeft ons vrijwillig te woord gestaan.

De KNRM zegt het volgende:



275 Newton voor iedereen

Het is een misverstand dat de benodigde reddingsvestcapaciteit zou afhangen van uw lichaamsgewicht. Het drijfvermogen van de gedragen kleding is bepalend voor de draaikracht. De capaciteit van een reddingsvest wordt uitgedrukt in Newton, waarbij 10 Newton gelijk staat aan 1 kilo drijfvermogen. Heeft u al een reddingsvest, dan kunt u nazien wat hiervan de capaciteit is. Vaak hebben reddingsvesten een capaciteit van 150N. Dit vermogen is prima zolang uw kleding geen lucht vasthoudt. Veel moderne zeilkleding is tegenwoordig waterdicht en kan bij manchetten of tailleband goed worden afgesloten. Dat kan uw zeilpak zijn maar ook lichtere kleding. Daardoor kan er gemakkelijk lucht in uw kleding opgesloten raken en hebt u meer draaikracht nodig om op uw rug te draaien. Voor dit soort omstandigheden wordt dan ook voor de watersporter een reddingsvest van 275N aanbevolen. [\(Bron\)](#)



Ook ik was altijd in de veronderstelling dat ik op zee, met een zeilpak en zeillaarzen aan, er verstandig aan deed om een 275N-vest te dragen. Tijdens de Volvo Ocean Race van 2017-2018 veranderde mijn perspectief. Het merk Spinlock had een vest voor de zeilers ontwikkeld en dit vest was géén 275N-vest, maar had een vrij 'doorsnee' drijfvermogen van 170N. Ik vroeg mezelf af of dat wel genoeg is voor de zware omstandigheden in de Zuidelijke Oceaan. Maar waarom zou ik twifelen aan het oordeel van de zeilers en een reddingsvestenproducent?

Expert aan het woord

Ik bel met Myles Uren, productmanager en ontwikkelaar bij Spinlock, om opgehelderd te krijgen hoe het nu precies zit. Uren windt er geen doekjes omheen: "Een reddingsvest gaat je niet redden. Je wint tijd door er een te dragen en het is wat je met je reddingsvest om in het water kan doen wat bepaalt of je het overleeft of niet. Denk daarbij aan in een reddingsvlot klimmen, of bij iets of iemand anders kunnen komen. Het comfort van een reddingsvest en de vorm is minstens zo belangrijk."

Dat je bewegingsvrijheid behoorlijk wordt beperkt door een reddingsvest wist ik. Gelukkig heb ik zelf nooit in een vlot hoeven klimmen, maar na het lezen van enkele artikelen van

ervaringsdeskundigen begreep ik dat dit met een vest van 170N al geen pretje is. Uren vertelt verder: "Een reddingsvest met veel drijfvermogen gaat je niet per se helpen met handelingen in het water. De grote long (het opgeblazen gedeelte, red.) is dusdanig flink dat je ook vrijwel niets meer kunt zien om je heen en voor de kleinere zeilers is zo'n vest dan helemaal geen pretje. Bovendien pas je niet met z'n allen in een vlot met een opgeblazen 275N-vest om. Dit soort dingen hebben we geleerd door survivaltrainingen met Volvo-zeilers."

Wil je dus een vlot in met een 275N-vest, dan is de kans groot dat je het vest eerst wat leeg zult moeten laten lopen om wat te kunnen zien en te kunnen bewegen. Het drijfvermogen neemt daarbij af en de grote, halflege long werkt dan meer tegen dan mee. Drijf je juist langer op het water, zonder dat je een vlot in kan, dan kan een 275N-vest je lijf onprettig omhoogduwen, waardoor er een knik ontstaat in je rug.

Een stap terug: Drijfvermogen

Laten we eerst een stap terugnemen om te kijken wat dat drijfvermogen nu eigenlijk inhoudt:

Vesten worden doorgaans in vier categorieën geplaatst: 50N, 100N, 150N en 275N. De eerste twee categorieën zie je nauwelijks op open water, al is het in het wedstrijd-circuit nog wel



De derde keer Kaap Hoorn voor Carolijn Brouwer
Foto: Martin Keruzore/Volvo Ocean Race

aan opwaartse kracht. Een groot verschil, zo lijkt het. Toch blijkt dit in de praktijk mee te vallen. Myles Uren geeft aan dat een vest van 170N je hoofd zo'n 10 centimeter boven het wateroppervlakte houdt en dat dit bij een vest van 275N maar 12 centimeter is. Uren: "In geen van beide gevallen zit je lekker hoog en droog."

Omdraaien

Maar waarom zou je dan wel een vest van 275N willen hebben? De KNRM gaf het al even aan dat dit voornamelijk met het omdraaien te maken heeft. Als je zeilpak vol lucht zit en je valt met je hoofd naar beneden in het water, dan kan het even duren voordat je op je rug ligt en je vrij kan ademen. Met een vest van 275N gaat dit draaien wat sneller. Volgens Uren is daar het meeste ook wel mee gezegd: "Er is geen garantie dat een reddingsvest je omdraait. Ik heb bij zowel 170N als 275N mensen niet zien omdraaien. Veel van de testen gebeuren op vlak water, waarbij iemand met z'n armen gespreid voorover het water raakt. Als je overboord gaat is de kans dat dat zo gecontroleerd en 'head first' gebeurt vrij klein. Je kunt doorgaans zelf ook nog helpen met het omdraaien. Als je bewusteloos overboord gaat, heb je sowieso een groot probleem."

gebruikelijk om een zwemvest van 50N te dragen. Deze houdt je kin niet boven water, maar helpt je wel met drijven. De serieuzere reddingsvesten zijn er veelal in een normale uitvoering van tussen de 150 en 190 Newton en in een zwaardere uitvoering van 275 tot wel 300 Newton.

De hoeveelheid Newtons zegt iets over de opwaartse kracht. Eén Newton staat gelijk aan ongeveer 100 gram opwaartse kracht. Een reddingsvest van 170N biedt dan ook iets meer dan 17 kilogram opwaartse kracht. Een reddingsvest van 275N biedt zo'n 28 kilogram

ZEEZEILERS.NL

ZEEZEILOPLEIDINGEN

Cursussen Bemanningslid tot Schipper

- Trainingen Bretagne
- Adventure Azoren
- Round Britain Ireland Race, augustus
- Instructeur worden?
- Delivery Oceancrossing 25/04-18/05? Bel nu



"Als je bewusteloos overboord gaat, heb je sowieso een groot probleem"

Risico beperken

Waar het uiteindelijk om draait, vertelt Myles Uren, is het verminderen van risico's, niet zozeer de hoeveelheid drijfvermogen. "Het beste vest is het vest dat je draagt en dat je niet belemmert tijdens het zeilen. En slecht zittend vest kan een leuke zeildag zomaar vergallen." Ook bij de Volvo-zeilers (nu Ocean Race-zeilers) speelt comfort een grote rol. Reddingsvesten waren niet altijd even gebruikelijk in de oceanraces en voor de afgelopen editie is er met de zeilers een reddingsvest ontwikkeld. Na veel testen bleef er een vest met een drijfvermogen van 170 Newton over. Het moest lekker zitten tijdens een lange wacht, maar ook als je keihard aan het grinden bent op de lier. Uren: "Een reddingsvest moet goed zitten. Dus als een grote kerel of vrouw een 275N-vest comfortabel vindt zitten, dan is dat natuurlijk helemaal prima."

Maar, vervolgt Uren: "Het is een illusie te denken dat meer beter is. Wat telt is het juiste product voor de omstandigheden en de zeiler. We zouden ons meer moeten focussen op toevoegingen zoals lampjes, sprayhoods en zaken als een PLB. Daar beperk je risico's mee. De meeste ongelukken gebeuren met mensen die géén vest dragen, niet met mensen die een 170N-vest dragen in plaats van 275N."

Conclusie

Voor verreweg de meeste zeilers zal een 'standaard' reddingsvest met een drijfvermogen van 170 Newton (of 150/165/180/190N) volstaan. Laat je bij een winkel wel goed voorlichten over de pasvorm en toevoegingen aan het vest en vergeet daarbij niet te vermelden waar je gaat varen en onder wat voor omstandigheden. Zeil je nooit 's nachts en alleen op het binnenwater? Dan is een lampje niet per se nodig. Op zee is het juist een must. Zo moet je ook kijken naar een kruisband, een PLB, een sprayhood, enzovoorts.

Volgens de KNRM draagt slechts 30% van de watersporters consequent een reddingsvest en verdrinken er meer dan 100 mensen per jaar in ons land (bron). Het belangrijkste is dus: Elk vest is beter dan géén vest. ■



Wist je dat...

Voorkeur voor bepaald drijfvermogen verschilt per land

Bij Nederlanders staat veiligheid op het water hoog in het vaandel. In de afgelopen jaren is drijfvermogen bijna gelijk komen te staan met veiligheid, onder het mom van 'meer is beter'. Myles Uren ziet dat ook terug in de cijfers vertelt hij. Verreweg de meeste 275N-vesten worden verkocht in Nederland en Duitsland. In Amerika gaan ze juist de andere kant op, daar winnen vesten met een drijfvermogen van 100N aan populariteit.

"Het is een illusie te denken dat meer beter is. Wat telt is het juiste product voor de omstandigheden en de zeiler"

De leukste producten

Met het nieuwe seizoen voor de deur kijken we naar wat voor leuks er de afgelopen tijd op de markt is gekomen. Zo kun jij het seizoen beginnen met de laatste gadgets of met een heerlijk boek om onderuitgezakt op de (kuip)bank te ontspannen.

Rol 'm op!



Het wiel opnieuw uitvinden heeft op het eerste gezicht geen enkel nut. De pikhaak van Revolve is echter wel héél anders dan andere pikhaken en verdient daarom zonder meer onze aandacht. Je kunt deze pikhaak namelijk oprollen. Geen gedoe meer met elastiekjes op de handrailig op het dek of in de achterstag; je kunt de pikhaak voortaan simpelweg in een laatje kwijt. De pikhaak is gemaakt van een sterk composietmateriaal en voorzien van een zachte handgreep. Hij is 190 centimeter lang en weegt slechts 450 gram. Opgerold is hij niet groter dan 11 bij 12 centimeter. De prijs is wel iets anders dan dat van een standaard aluminium pikhaak, maar wellicht heb je dat er voor over.

Revolve Oprolbare pikhaak

190 centimeter - €99,-

Duurzame zeilkleding van Nederlandse bodem

Alles moet tegenwoordig duurzamer en dat geldt ook voor zeilkleding. Al z'n hele leven lang is Jelle Bruns (35) op het water te vinden. Het viel hem op dat er geen duurzame alternatieven waren voor zeilkleding. "Zeilen is het mooiste als je geen schade veroorzaakt aan de natuur, of dat nu op het Wad is of in de Carib. In Gore-Tex en vergelijkbare producten zitten de nodige chemicaliën, zoals PTFE (Teflon) en PFC (fluorcarbon) die schadelijk zijn voor de natuur. De techniek en mogelijkheden om zonder die chemicaliën waterdichte zeilkleding te maken is er, maar er lijkt bij de bekende fabrikanten sprake te zijn van onwil om daar iets mee te doen."



Jelle deed onderzoek naar materialen en sprak met veel zeilers over waar een goed zeilpak aan moet voldoen en ontwierp vervolgens het Nohaca-zeilpak. "Zeilers kopen vaak een pak dat net wat zwaarder is dan nodig. Vaar je op de meren, dan koop je een coastal-pak, vaar je aan de kust, dan koop je een offshore-pak, enzovoorts. Het moest een veelzijdig pak worden waar je alle kanten mee uit kan, zoals de populaire series van Musto (BR2), Gill (OS2) en Helly Hansen (Skagen). Daar is het Nohaca-zeilpak in prestaties en prijs ook mee te vergelijken." De zeilkleding is gemaakt van gerecycled polyamide en is zo ontworpen dat onderdelen gemakkelijk te vervangen of repareren zijn. Zo gaat een pak langer mee volgens Jelle. "We kunnen de pakken ook jaarlijks verzorgen. Zeilers vergeten nog wel eens dat een pak onderhoud nodig heeft om de levensduur ervan te verlengen. Het Nohaca-pak is verkrijgbaar in drie kleuren; geel, donkergrijs en mint(groen). Jelle: "Die kleuren zijn net even anders dan bij traditionele zeilpakken. Rode en blauwe zeilpakken zijn er al genoeg."

Duurzame Zeilkleding - Nohaca - Jas €325,- Broek €265 - Heel pak voor €590,- [Nohaca.com](https://www.nohaca.com)

Lampje, Muziekje, Gezelligheid

We denken graag out of the box en soms kom je daardoor bij de IKEA terecht voor een leuke gadget. Kortgeleden bracht de Zweedse meubelgigant de VAPPEBY bluetooth speakerlamp uit. De lantaarn is donkerblauw en gemaakt van kunststof. Ideaal voor op de kuintafel bij borrels tot in de nachtelijke uurtjes. Met een softshackletje hang je 'm ook zo aan de bimini of buiskap. De lamp is voorzien van een Spotify Tap, waardoor je eenvoudig kunt genieten van je favoriete muziek. Opladen kan via USB-C.

VAPPEBY Bluetooth-speakerlamp, blauw
€49,99 - IKEA



Er tussenin

In de nieuwe lijn van Besto Comfort Fit Pro-reddingsvesten treffen we een reddingsvest aan met een uniek drijfvermogen van 220N. Het reddingsvest heeft een 3D-pasvorm en is in de nek voorzien van fleece. Het vest is tevens voorzien van een harnas en een kruisband. Wil je iets meer dan standaard, maar is 275N je teveel of te zwaar? Dan is dit vest wellicht een uitkomst.

Besto Comfirt Fit Pro 200N met Harnas - €169,-

© Besto

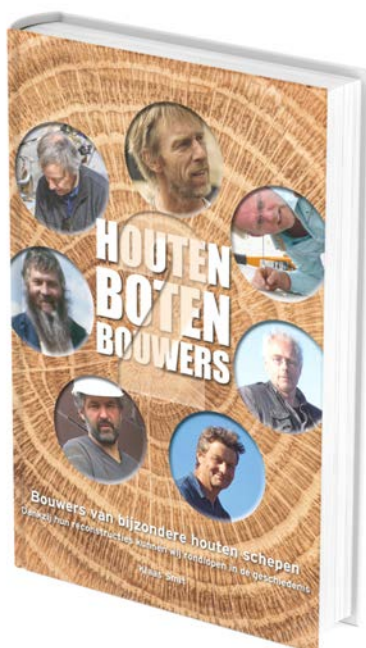
Lekker lezen over bootjes

Houtenbotenbouwers 2 door Klaas Smit

In het tweede boek uit deze serie van Klaas Smit komen zeven markante bouwers van bijzondere houten schepen aan het woord. Ze nemen je mee in hun liefde voor hout, voor onze nautische geschiedenis en voor het zo precies mogelijk reconstrueren van houten schepen. Houten schepen en de vaardigheid van het bouwen ervan, behoren tot ons DNA. Dankzij de reconstructies van, onder andere, de bouwers in dit boek, kunnen wij nu rondlopen in de geschiedenis op ware grootte. We mogen trots zijn op onze historie en we moeten ons ervoor inzetten het vak van houtenbotenbouwers in stand te houden.

Een belangrijke bouwer die in dit boek uitgebreid aan het woord komt, is Willem Vos. Zijn jongensdroom liet hij uitkomen op de Bataviawerf in Lelystad met de reconstructie van de Batavia. Klaas Smit: "Na het schrijven van dit boek, durf ik wel te beweren dat als de Batavia niet was gebouwd, dan waren alle reconstructies die daarna zijn gebouwd er ook niet geweest."

Koop Houtenbotenbouwers 2 voor €30,- op spiegelderzeilvaart.nl



Zeilen Wedstrijdgids door Klaas Wiersma

Hoe je kampioen wordt in de zeilsport, dat lees je in het nieuwste boek van Klaas Wiersma. In 'samenwerking' met Annemieke Bes en Erik van Vuuren schreef hij dit praktische handboekje dat iedere wedstrijdzeiler aan boord moet hebben. Het boek geeft een inkijkje in de lessen die een fictief zeilteam gaandeweg leert. Van trainingen tot het daadwerkelijk zeilen van een wedstrijd. Maar ook worden de regels van wedstrijdzeilen uitgelegd en Klaas Wiersma neemt je mee in de verschillende soorten zeilwedstrijden.

De kennis die hij deelt in het boek, heeft Klaas Wiersma deels uit zijn eigen ervaring geput. Maar zijn theorieën heeft hij wel voorgelegd aan professionele zeilers Annemieke Bes en Erik van Vuuren. "Voor het boek heb ik beide geïnterviewd over verschillende onderwerpen. Op basis hiervan kon ik de theorie uitleggen en vergaarde ik nog meer kennis."

Koop Zeilen Wedstrijdgids voor €19,99 - bij onder andere Bol.com*

*Dit is een affiliatelink, dit betekent dat wij commissie ontvangen over ieder verkocht boek via deze link. Als consument betaal je niets extra's!

RS AERO



RS AERO KLASSE DEAL

OM TE VIEREN DAT DE RS AERO NU OOK EEN OFFICIËLE NEDERLANDSE KLASSE IS GEWORDEN HEBBEN WIJ EEN SPECIALE DEAL SAMENGESTELD.

BIJ AANKOOP VAN EEN NIEUWE RS AERO ONTVANGT U NU 1 JAAR GRATIS LIDMAATSCHAP, DEKZEIL, ROER-, ZWAARD- & MASTHOES EN BESPAART U € 540,-*

*DEZE DEAL IS OOK GELDIG VOOR BELGISCHE ZEILERS.

KIJK VOOR DEZE DEAL EN ALLE ANDERE MODELLEN OP ONZE WEBSITE:

RS-sailing.nl

RSSAILING@AQUAVITESSE.NL - +31-111-482039 - JACHTHAVENWEG 74 BRUINISSE



Londen ligt in

België

Tekst: Klaas Smt

Foto's: Theo Hin, Paul Nieuwenhuis en Klaas Smit

Een aantal jaren achtereen hadden Paul Nieuwenhuis, Theo Hin en ik het plan tijdens het Hemelvaartweekend naar Engeland te zeilen. Heen en terug in vier of vijf dagen moet dat te doen zijn, zo dachten we. Even de Towerbridge aantikken en dan weer terug naar Zeeland, want daar ligt Paul zijn Sweden 340.

Een aantal dagen op pad gaan met mijn twee vrienden Paul en Theo begint met de voorpret. Welke boot nemen we en waar willen we heen? Dat zijn de eerste vragen. We hebben de keuze uit een Sweden 340, Hanse 400 en Scanmar 33. De respectievelijke ligplaatsen zijn Herkingen, Enkhuizen en Makkum. We hadden via de app ons oog laten vallen op Engeland, en dan het liefst Londen. Paul zijn Sweden ligt daar het dichtstbij in de buurt; we zouden met zijn boot de oversteek gaan maken.

Weersverwachting

Naar Engeland varen hadden we al eens eerder geprobeerd, maar met westenwind en slechts vijf vrije dagen werd dat lastig. Natuurlijk kun je opkruisend de Noordzee over, alleen vonden we dat met 5 Beaufort niet erg comfortabel. Dat jaar kozen we voor Oostende, dat wel goed bereikbaar is met die windrichting en het beperkte aantal vrije dagen. Sinds die tijd zeggen we: 'Londen ligt in België'.

Ook tijdens de voorbereidingen van deze keer dreigde de wind west 4 tot 5 te gaan worden. Engeland was in eerste instantie het doel. Ook nu won het comfort en bij het inschepen hadden we de plannen wederom definitief verlegd naar Oostende. De zeiltocht van Herkingen naar Oostende is leuk, afwisselend en soms uitdagend. Daarbij is Oostende zelf een prima stad om doorheen te lopen. Nogmaals Oostende vonden we geen straf.

Het tij regeert

De afstand van Herkingen naar Oostende is ongeveer 60 mijl. Voor zeilers die de hele dag op het water willen zijn, is dit een mooie afstand die je vanaf mei bij daglicht kunt afleggen. De tocht opknippen in stukken kan ook, daarover aan het eind meer. Onderweg passeer je een aantal sluizen en bruggen, en heb je te maken met stroming en ondieptes die je wilt omzeilen.

Paul vaart het meest in dit gebied en kent het water goed: "Het tij regeert", zegt Paul. "Zodra je op de Noordzee komt wil je dat de stroming je het gat van de Zeeuwse delta uittrekt. Bovendien wil je dat je vanaf dat punt tot aan Oostende de stroom mee hebt. Neem de kentering vlak na de Roompotsluis -daar gaan we de Noordzee op- als uitgangspunt voor deze reis. Ik reken vanaf dat moment terug om te bepalen wanneer ik het beste kan vertrekken uit mijn thuishaven Herkingen."

"De Zeelandbrug draait één keer per uur en wordt op afstand bediend"

Van Herkingen naar de sluis bij Bruinisse is 2,5 mijl varen. Herkingen verlaten doe je via de geul, daarbuiten is het ondiep. Paul: "Meestal vaar ik op de motor naar de Grevelingensluis. Op dit korte stukje de zeilen hijsen vind ik niet de moeite. Ik zeil veel alleen, maar ook met anderen aan boord laat ik de doeken opgeborgen."

Na de Grevelingensluis stuur je stuurboord uit. Vanaf die sluis is het 18 mijl naar de Roompotsluis. Je komt als eerste op de Zijpe en het Mastgat. Met westelijke wind kun je hier goed zeilen. "Let wel op grote scheepvaart. Die heb je hier veel en dan blijkt dat dit water niet zo breed is. Het eerste stuk loopt noordoost-zuidwest, daarna buigt het vaarwater naar het westen." Met westenwind en moet je vanaf de Keeten opkruisen. Houd hier rekening mee bij je tochtplanning.

"De volgende uitdaging is de Zeelandbrug", gaat Paul verder. "Die draait één keer per uur en wordt op afstand bediend. Vaak zien de camera's je wel, maar in het donker kunnen ze je over het hoofd zien. Ik roep de brug altijd aan (als er geen andere boten liggen te wachten) om er zeker van te zijn dat hij ook draait op het moment dat dat zou moeten."

"Ik gebruik daarvoor een losse handheld marifoon, omdat ik kajuit-in-kajuit-uit de vaste marifoon te onhandig vind op dit relatief nauwe water. Die handheld bevalt goed en ik blijf altijd voldoende bereik te hebben, ook onder de kust."

Na de Zeelandbrug heb je de keus uit twee routes: noordelijk of zuidelijk van de ondiepte Vuilbaard. Het draaigedeelte van de Zeelandbrug zit aan de noordkant en de noordelijke route voelt het meest logisch. Die leidt over de Roompot naar de Roompotsluis. Dit water is breed genoeg om goede slagen te maken. Houd wel rekening met het tij, want het stroomt vanaf de Zeelandbrug sneller dan in de Zijpe, het Mastgat en de Keeten.



Paul (aan het roer) en Theo



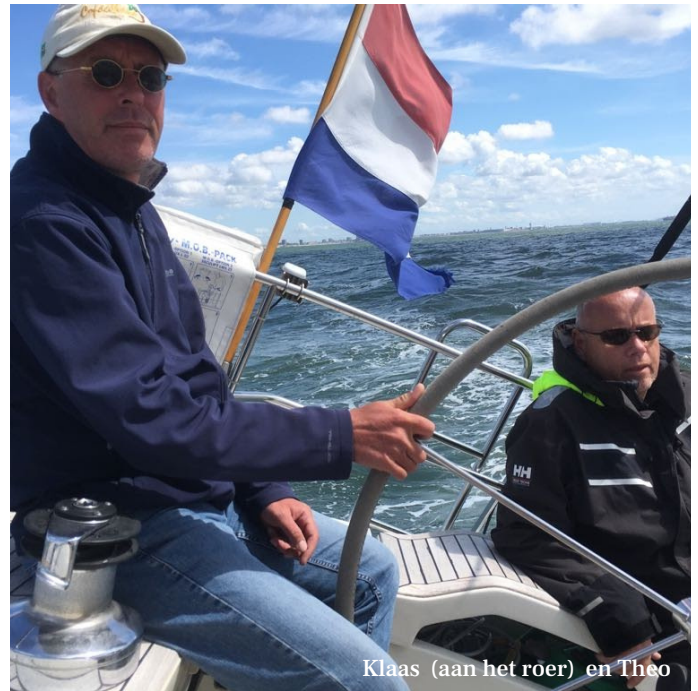
De Sweden 340 van Paul

“Vlak voor de Roompotsluis staat vaak een sterke stroming bij de Oosterscheldekering”, zegt Paul. “Denk daaraan wanneer je vlak voor de sluis even naar het noordwesten moet varen om de Binnenhaven in te lopen. Die sluis nemen is niet ingewikkeld, maar de brug waar je onderdoor moet kan een obstakel zijn. De hoogte is 20 meter en met mijn mast die 17 meter boven de waterlijn uitsteekt, kan ik daar altijd wel onderdoor. Heb je een langere mast, dan moet je wachten tot het water wat is gezakt. De sluiswachter wil je altijd voorzien van een waterstandje wanneer je hem oproept.”

Op zee!

Het ruime water lonkt! Over 40 mijl zijn we in Oostende. “Wanneer je tochtplanning klopt, ben je op de kentering bij de Roompotsluis,” gaat Paul verder. “Bij westenwind moet je het eerste stuk kruisen, en om snel vrij te komen van de kust wil je dat de stroom je meehelpt. De ‘uitstroom’ is vrij krachtig en trekt je echt het gat uit. Die stroom wil je niet tegen hebben met wind tegen. Ben je er op de kentering, dan heb je daarna zo’n zeven uur stroom mee naar het zuiden.”

Zeker op dit stukje Noordzee is het druk én heb je een aantal ondieptes waar je niet overheen wil. Zoek op de kaart naar de kardinaal Botkil N, zodat je noordelijk van de ondiepte Botkil blijft.



Klaas (aan het roer) en Theo

Paul: “Op de Botkil staat op bepaalde plaatsen erg weinig water. Vooral wanneer het harder waait dan west 5 Beaufort wil je daar niet zijn. Er staan dan flinke golven en soms gemene rollers, de kans dat je kiel de bodem kan raken is dan niet denkbeeldig. Naast de ondieptes kruis je ook nog eens drukke vaarwateren en je wilt je aandacht daarop kunnen richten. Allereerst is daar het Oostgat waardoorheen vrachtschepen naar het noorden én naar het zuiden varen. Let daar goed op want hun snelheid ligt tussen de 10 en 15 knopen. Even later kruis je de scheepvaart die de haven van Zeebrugge verlaat of in wil. Schepen vanuit het westen kunnen afbuigen naar Zeebrugge of ze gaan de Westerschelde op. Schepen die uit de Westerschelde komen gaan vaak niet naar Zeebrugge, maar steken over naar Engeland of kiezen een route naar het noorden of zuiden. Luister hier altijd verkeerspost Zeebrugge uit. AIS is hier geen overbodige luxe, zodat je ook zelf kunt zien wat schepen doen.”

Mooie kusten

Is de meeste scheepvaart voorbij, geniet dan van het zeezeilen. Kilometerslange duinenrijen, maar ook de flatgebouwen aan de Belgische kust, trekken aan bakboord aan je voorbij. Bij westenwind heb je nu zeker een knikje in de schoot en zeil je onder het geluid van watergeruis naar het zuidwesten. Boven windkracht 5 Beaufort ga je niet over de Westduinbank heen en zet je koers naar de groene ton Oostende Bk-E. Blijf voor deze ton ook ten noorden van de drie noordkardinalen die daar liggen. Zo weet je zeker dat je voldoende water onder de kiel houdt.



We verlaten de Michiel de Ruyterhaven

“De aanloop van Oostende is ruim”, vertelt Paul. “Kijk zodra je voor de pieren bent wel of je door mag varen. Staan de lichten op dubbelrood, wacht dan even op het vrachtschip dat naar buiten komt. Bij Oostende kun je na de pieren rustig je zeilen strijken, landvasten neerleggen en stootkussens vastknopen. Wij liggen het liefst in de eerste haven, twee keer stuurboord uit: Royal North Sea Yacht Club. Soms voel je hier de zeedeining nog, maar daar hebben we geen hekel aan.”

"Kijk zodra je voor de pieren bent wel of je door mag varen"

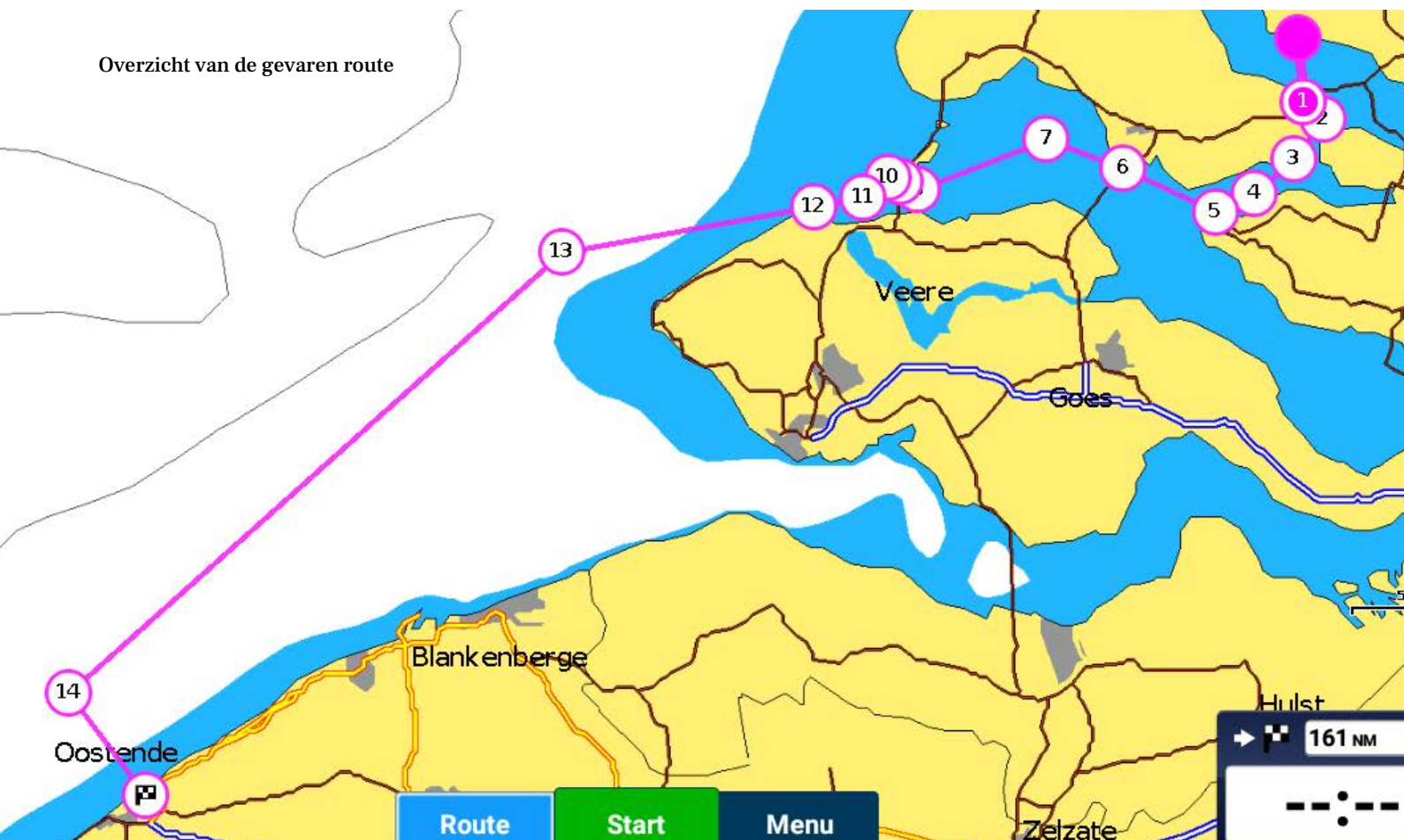
"Je ligt in een ommuurde vierkante bak aan drijvende steigers, de sanitaire voorzieningen zijn er goed en de havenmeesters vriendelijk en gastvrij. Zodra je de haven lopend verlaat, sta je op het strand, maar de binnenstad is ook dichtbij. Je kunt na één keer stuurboord uit, vervolgens bakboord uit varen om via de Mercatorsluis in de Mercator Marina af te meren."

Een wandeling langs de boulevard is een aanrader. Zoek naar Mamacita (iets voorbij het Casino Oostende) en koop bij onze vriend Simon een lekkere wrap, burger of belegd broodje.

Opknippen van de tocht

Vind je 60 mijl in één dag te veel, maak er dan meerdere dagtochten van. Je kunt prima overnachten in de Roompot Marina. De dag daarna vervolg je je route naar Vlissingen, via het Oostgat. Je gaat dan even de Westerschelde op en kiest voor de Michiel de Ruijterhaven. Denk om de drempel voor deze haven. Bel even met de havenmeester om te vragen of je daar overheen kunt. De derde dag vaar je door naar Oostende.

“Meestal zeil ik in één keer van Herkingen naar Oostende,” zegt Paul. “Terug overnacht ik vaak in de Michiel de Ruijterhaven, waarna ik doorvaar naar Herkingen. De haven van Cadzand, die er pas sinds een jaar of drie ligt, is ook de moeite waard. Je moet buiten je zeilen strijken, binnen de pieren is daarvoor te weinig ruimte. Je ligt bij noordelijke winden vrij onbeschut, dat wel, maar dichtbij is het prachtige natuurgebied Het Zwin.” ■





Voor het eerst op vakantie op een gehuurde zeilboot

Een boot huren in het buitenland

Tekst: Anke Haadsma Foto's: privébeelden Jaco Geluk

De afgelopen twee jaar kozen veel zeilers ervoor om in Nederland op vakantie te gaan met de boot. We ontdekten opnieuw hoe mooi ons eigen land is vanaf het water. Dit jaar zijn er geen coronarestricties meer en wil je misschien wel naar het buitenland. Voor zeilers is het huren van een boot in het buitenland dan een goede optie. Maar hoe pak je dit eigenlijk aan, zeilen met een huurboot in het buitenland?

We spraken met Jaco Geluk, hij huurde afgelopen winter een boot op Lanzarote met zijn gezin. “Reserveer tijdig! Wij wilden eigenlijk een kleinere boot huren, maar die was niet meer beschikbaar. Hierdoor zaten we met een Sun Odyssey van 47 voet, terwijl we zelf in Nederland hadden ge oefend op een 33-voeter.”

Het is de eerste belangrijke les die het gezin leerde. Nu konden ze prima overweg met een grotere versie, maar veel zeilervaring hadden ze eigenlijk nog helemaal niet. “We wilden op zeilvakantie, maar qua zeilen hadden mijn vrouw en ik nog niet veel ervaring. In mijn studententijd huurden we wel eens een Valk, hiermee gingen we de Friese Meren over. Ook organiseerden we vanuit mijn bedrijf bijna 10 jaar lang een zeilcompetitie met klanten in Valken. Maar in de Valk was er altijd wel een meer ervaren zeiler mee. Omdat ik vroeger ook altijd aan windsurfen heb gedaan, weet ik wel een beetje hoe het principe van zeilen werkt. Verantwoordelijk zijn voor een 47-voeter is andere koek.”

Het gebrek aan ervaring hield Jaco en zijn vrouw niet tegen een zeilvakantie met het gezin te plannen. “Onze twee kinderen gingen wel altijd op zeilkamp en onze zoon is ook zeilinstructeur geworden. Zij hebben dus wel de nodige zeilervaring op kleinere bootjes, maar zeilen blijft zeilen. Ook op een grotere boot.”

Dat gebrek aan ervaring losten ze op door zeillessen te nemen, hierdoor beschikten ze binnen no time over twee zeildiploma's voor varen op kajuitboten. “Om toch met wat meer zekerheid op pad te kunnen, gingen we met het hele gezin op les bij Amorgos. Hier haalden we onze CWO I & II kajuitzeilboot, ook omdat we dachten die diploma's nodig te hebben voor het huren van een zeilboot.”

***"We wilden op zeilvakantie,
maar hadden nog maar
weinig zeilervaring"***



Slow is pro

Bij Amorgos leerde het gezin in vijf dagen alles over zeilen op een kajuitboot van 33 voet. Hiermee zeilden ze op het Markermeer, maar omdat het plan was naar Lanzarote te gaan, wilden ze ook wat zee-ervaring opdoen. “We hebben hiervoor twee dagen getraind bij Zeezeilschool Scheveningen. Hier gingen we een dag de zee op, om ook dat ervaren te hebben. Daarnaast hebben we in de haven geoefend met het afmeren en manoeuvreren van zo’n boot. Dat voelde heel suf om te doen, omdat je de haven dan niet verlaat. Maar het was wel heel nuttig, ik wist in Lanzarote de 47-voeter die we uiteindelijk kregen hierdoor wel met vertrouwen te parkeren aan de steiger. Een belangrijke les die ik leerde: slow is pro!”

Aan het einde van de zomer had het gezin hun CWO-diploma’s en wat mijlen in de benen. Tijd om zich verder te verdiepen in de zeilvakantie, het plan was de kerstdagen aan boord te vieren. “We zaten twee maanden voor onze geplande vakantie, toen was dus alleen die 47-voeter nog beschikbaar. Ook kwamen we erachter dat je je vaarbewijs I & II nodig hebt en je basiscertificaat marifonie. Het scheelt dat niet iedereen die aan boord zit al die papieren nodig heeft. Als er maar iemand aan boord is die ze heeft. We besloten dat mijn vrouw voor de marifoon ging en ik de vaarbewijzen zou halen.”



Het werd nog even heel spannend voor het gezin of ze alle papieren op tijd binnen zouden hebben. “Een week nadat ik mijn vaarbewijs had gehaald, ging het CBR tijdelijk dicht vanwege COVID-19. De papieren moesten ook nog eens een halve maand voordat we richting Lanzarote gingen bij het verhuurbedrijf zijn. We hadden dus best een strakke planning uiteindelijk, maar we haalden het.”

Op naar Lanzarote

Voordat het gezin vertrok naar het warme Lanzarote, besloot Jaco toch nog een keer te willen zeilen. Hij zocht een eigenaar die een dag met hem wilde zeilen op zee en mocht zo een keer meevaren tijdens een winterwedstrijd op Scheveningen. Daarna was het tijd om de tassen in te pakken en richting hun tijdelijk verblijf op het water te reizen. Bij het bedrijf waar Jaco en zijn gezin een boot huurden, was een week eerder nog een boot op de klippen gelopen. “Dat was de boot die wij origineel mee zouden krijgen, die was zelfs nog een slag groter dan 47 voet. Dat de verhuurder voorzichtig is in het uitgeven van ‘zijn’ boten, bleek wel uit zijn vraagstelling. Die was er echt op gericht om te kijken of je voldoende ervaring had. Wij hadden dan wel onze CWO I & II, maar veel ervaring op grote boten hadden we natuurlijk nog niet. En het bizarre is nog, je moet wel je vaarbewijs hebben om te kunnen huren, maar die zeildiploma’s hoeft je niet te laten zien.” Je kunt dus zelfs een boot huren zonder maar één mijl te hebben gevaren.

“Ik viel een beetje door de mand toen ik vroeg wat een ‘lazy bag’ is, die had je op een Valk natuurlijk helemaal niet nodig. De verhuurder besloot dat we de eerste dagen nog met iemand van zijn bedrijf aan boord moesten varen. Ik snap dat ook wel, zeker aangezien ze een week eerder nog een boot op de klippen zagen lopen. Het was ook wel fijn om een ervaren zeiler mee te hebben om te kunnen wennen aan de boot. Wel was ik heel blij dat we in de haven van Scheveningen nog hadden geoefend met manoeuvreren, op het moment dat je voor het eerst wegvaart bij de verhuurder kun je toch wel laten zien dat je weet wat je doet.”

Nadat de ervaren zeiler van boord stapte, moest het gezin het alleen doen. “We hebben natuurlijk twee kinderen die heel goed weten hoe je moet zeilen. De eerste dagen verbleven we steeds in dezelfde haven en deden we dagtripjes, ook om aan de boot te wennen. Na een aantal dagen besloten we een rondje Lanzarote te doen, dit betekende dat we ook een stukje in het donker moesten zeilen. Daar hadden we nog geen ervaring mee, dus we verdeelden de taken goed.”


“Uiteindelijk kwamen we ’s avonds laat terug, dus echt nachtzeilen werd het niet. Maar het was wel een bijzondere ervaring om in het donker te varen met al die lichtjes. En het was de eerste keer dat we in shifts gingen zeilen zodat iedereen ook een aantal uur kon rusten.”



Belangrijke lessen volgens Jaco

Voor beginnende zeilers is zo’n eerste zeilvakantie natuurlijk super leerzaam. Dingen die Jaco en zijn gezin opvielen, zien meer ervaren zeilers wellicht helemaal niet meer. Daarom is het juist wel goed nog even op een rijtje te zetten waar dit nieuwe zeilgezin tegenaan liep. Profiteer van de geleerde lessen wanneer je zelf een boot wil gaan huren in het buitenland.

- “Dit is een inkoppertje, maar wel echt waar. Je leert het meeste in de praktijk. Tijdens onze CWO-lessen leerden we bijvoorbeeld wel iets over de navigatie-instrumenten aan boord, maar het meeste leer je door het zelf te doen. Nu hebben we gelukkig kinderen die heel goed zijn met al die elektrische apparaten, zij wisten heel snel uit te vinden hoe dit allemaal werkt.”
- “Zorg ervoor dat je tijdig reserveert, wij gingen in het hoogseizoen varen in Lanzarote, de beoogde boot was hierdoor al niet meer beschikbaar. En kijk ook goed om welke papieren de verhuurder vraagt zodat je, wanneer nodig, deze nog kan halen. Onze planning was vrij krap, daar hadden we ons achteraf wel een beetje in vergist.”
- “In het buitenland is het vaak wel gebruikelijk om hulp in te roepen zodra je een haven inkomt. Hoewel wij het niet nodig vonden, we hadden namelijk een goede routine aan boord, gaf de verhuurder ook aan dat het gebruikelijk is de havenmeester te vragen een handje te komen helpen. En het is ook wel fijn als er een paar extra handen op de steiger staan, zeker als je met zijn tweeën bent.”



"We gaan zeker vaker een boot huren en meer mijlen maken"

De smaak te pakken

Hun eerste zeilvakantie is al met al goed bevallen. We gaan de familie Geluk de komende jaren vaker op een gehuurde boot in het buitenland zien rondvaren. "Ik wil heel graag een keer naar Engeland oversteken, alleen krijg ik mijn vrouw dan niet mee. Ze vindt het zeilen heel leuk, maar wil wel graag de kust kunnen blijven zien. Naar Engeland zal ik dan misschien alleen met de kinderen doen, of ik ga met iemand anders mee. Maar we gaan zeker vaker een boot huren en meer mijlen maken. Kroatië schijnt mooi te zijn of misschien wordt het de volgende keer Griekenland. Turkije is ook mooi? Dat is dan ook nog een optie!"

Als nieuwe zeilers, heeft de familie nog genoeg te ontdekken aan mooie zeilplekjes. Of ze zelf ooit een boot gaan aanschaffen, dat weet Jaco nog niet. "Het huren van een boot is ons goed bevallen. Daarmee is het ook makkelijker wat verder weg te zeilen en de winter in een warm land door te brengen. Met een eigen boot ben je meer gebonden aan landen dichterbij Nederland. Daarbij wil je dan ook meer varen in de weekenden, daar hebben we nu de tijd nog niet voor. Wie weet komt dat ooit, maar voor nu is het huren van een zeilboot ons goed bevallen." ■



HET ALLES IN ÉÉN ZEIL

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



Friesland met diepe kiel

Friesland is een waterrijke provincie met vele meren, kanalen, sloten en vaarten. Deze provincie moet dé watersport provincie van Nederland zijn. Hoe bevaarbaar zijn die wateren wanneer je dieper steekt dan 1,60 meter?

Tekst: Klaas Smit en Femke van Straten - Beeld: Merk Fryslan & Femke van Straten

Bestuurders van de provincie en vele gemeenten zijn lyrisch over Friesland, vaak aangeduid met Fryslân. Fryslân is de bakermat van de watersport en in deze provincie kan een watersporter pas echt zijn hart ophalen. Ze hebben het over de blauwe economie, waarbij ze doelen op werven die voor werkgelegenheid zorgen en op het toerisme dat hier economisch hoogtij viert.

Wanneer je zeilboot enige lengte heeft om voldoende comfort te bieden aan alle opvarenden, dan zit daar vaak een vaste kiel onder die dieper steekt dan 1,60 meter. Vanaf die diepgang blijkt Fryslân ineens heel klein te worden. Veel meren, sloten en vaarten zijn plotseling onbevaarbaar, omdat je daar met die diepgang vastloopt. Wat overblijft zijn alleen kanalen en vaargeulen die nog voldoende water bieden onder je kiel. Waterrijk is Fryslân zeker, maar de bevaarbaarheid is discutabel.

Wanneer je met kinderen op pad bent lijkt Friesland een goed toevluchtsoord, zeker wanneer de weersomstandigheden op het Wad of IJsselmeer net iets te heftig zijn voor de kleintjes. Hoe leuk is Friesland voor een boot met enige diepgang?

Waar naar binnen?

Vanaf het IJsselmeer en Wad kun je Friesland in varen via Lemmer, Stavoren en Harlingen. Workum heeft na It Soal ook een sluis die toegang biedt, maar steek je dieper dan 1,90 meter, dan eindigt je tocht al in de kom voor de sluis. Via Makkum is het ook mogelijk de Friese binnenwateren te bereiken, maar ook hier geldt dat 1,60-1,70 meter de maximale diepgang is.

Ga je bij Lemmer naar binnen, dan kun je van zuid naar noord via Dokkumer Nieuwe Zijlen op het Lauwersmeer uitkomen om daarna je route te vervolgen naar het Wad. Via Stavoren lukt dat ook, dan is het eerste deel van de route van zuidwest naar noordoost. Na Heeg is je koers meer zuid-noord. Vanaf Harlingen vaar je tot aan Leeuwarden naar het oosten, daar buigt de route af naar het noorden.

Hoofdvaarwegen die geschikt zijn voor boten met een diepgang tot zo'n 2 meter zijn het Prinses Margrietkanaal en het Van Harinxmakanaal. Ten noorden van Leeuwarden moet je het doen met de Dokkumer Ee.



Het Ir. D.F. Woudagemaal in Lemmer

Van zuid naar noord

Direct na de sluis in Lemmer is een kolk waar je prima kunt liggen. Vaar je door de eerste brug, dan vind je een lange steiger naast het centrum van het dorp. Uit je boot kun je meteen terecht bij verschillende restaurants en winkels. Het grootste nog werkende stoomgemaal ter wereld staat in Lemmer. Het Ir. D.F. Woudagemaal is in 1920 gebouwd en is nog altijd te bezoeken. Een aantal keren per jaar is de machine ook echt in werking. Als je er tijd voor hebt, is een bezoek aan het gemaal de moeite waard en geschikt voor het hele gezin ook al moet je er vanuit het centrum wel een eindje voor lopen.

Je kunt er natuurlijk ook voor kiezen om op Lemmer Beach neer te strijken voor een verfrissende duik of het bouwen van een zandkasteel.

Vaar je door Lemmer, dan kom je op de Grote Brekken. Voor de hele route door Friesland geldt: blijf in de geul! Na de Brekken is er een stuk van het Prinses Margriet Kanaal met daarin de draaibare brug van Spannenburg. Het Coevordermeer waar je vervolgens overheen vaart, is overal buiten de geul erg ondiep. Op een mooie warme en stille dag kun je er doorheen lopen. Je wordt slechts tot borsthoogte nat. Aan het eind van het Coevordermeer heb je de keus om rechtdoor te varen richting Sneek, bakboord uit te gaan richting Heeg over het Johan Willem Frisokanaal (ook wel Jelteloot genoemd) of stuurboord uit de sturen richting Langweer. Blijf zeker bij de laatste keus goed in de geul. De Janesloot met draaibare brug is diep genoeg en zodra je op de Langweerderwielen komt, kun je je zeilen (weer) hijsen. Was in de vorige eeuw dit meer gevreesd door zijn ondiepten en zandplaten, nu het is uitgebaggerd is het overal 2,5 meter diep. Het diepste meer van Friesland! Langweer heeft een mooie haven dichtbij het dorp met een uitstekende ijssalon, leuke restaurants én een kleine supermarkt. Ook in Langweer is een strand waar kinderen heerlijk kunnen spelen en ravotten. Leuk aan dit strand is dat er een recreatiegebouw op het strand staat waar vele kinderactiviteiten worden georganiseerd. Prima plek dus, ook met slechter weer.

Kies je voor de route richting Sneek dan kun je ter hoogte van het Krús wetter bakboord uit de Houkesloot in. Vaar dat kanaal uit om midden in de stad Sneek te liggen. Vaar je helemaal door Sneek heen -door drie draaibare bruggen- dan zie je de beroemde Waterpoort. Ook in de kolk bij de Waterpoort zijn voldoende ligplaatsen. Vlak naast de kolk zijn supermarkten (Boschplein), ten noorden van de Waterpoort ligt het uitgebreide maar compacte centrum van deze stad.



In Sneek is altijd wel wat te doen. Het Fries Scheepvaart Museum heeft een speciale gezinsrondleiding met leuke doe-opdrachten voor jong en oud.

Neem je de route naar het noorden, dan is het eerstvolgende dorp Terherne. Terherne is zeker met kleine kinderen een bezoekje waard. Hier is namelijk het Kameleondorp, een attractiepark dat geheel gewijd is aan de boekenserie De Kameleon van Hotze de Roos. Aan het eind van de dag neem je dan plaats op het terras van Paviljoen Salt met uitzicht over het meer. De kinderen kunnen zich hier vermaken in een speeltuin met heuse airtrampoline. Overigens is het ook leuk om een nachtje door te brengen aan een van de eilandjes in het Sneekermeer, zoals het Starteiland. Let wel even goed op de diepte, sommige kommetjes kunnen wat ondiep zijn.

Nog iets noordelijker ligt het watersportdorp Grou. Aan het Pikmeer zijn vele steigers, maar ook in het dorp vind je ligplaatsen langs de kade. Een bezoek aan Grou is zeker de moeite waard en in het Theehuis kun je heerlijk eten en wat drinken met uitzicht over het Pikmeer. In het drijvende zeilcentrum van watersportvereniging Frisia, zit nog de eetgelegenheid Prik Mar. Alleen al vanwege de originele naam moet je hier gaan eten. Ook de kaart nodigt daar gelukkig toe uit.



Kameleondorp in Terherne

In Sneek is altijd wat te doen

Na Grou kun je weer kiezen hoe je verder naar het noorden vaart. Via Wergea of via Warten. In beide gevallen kom je aan de zuidoostkant uit van Leeuwarden. Vaar over het Van Harinxmakanaal een stuk naar het westen om daarna in Leeuwarden in de Prinsentuin een plekje te zoeken voor de nacht. Mooier liggen in Friesland dan in de Prinsentuin gaat je niet lukken. Natuurlijk is in Leeuwarden genoeg te doen, met of zonder kinderen. Lekker winkelen, naar de bioscoop, beklim de scheve toren de Oldenhove of breng een bezoek aan een van de vele musea. Passeer de volgende dag de Noorderbrug en vervolg je route via de Dokkumer Ee naar Dokkum. Ook die stad is een bezoek waard. Na Dokkum is het nog een klein stukje naar het Lauwersmeer.



Prinsentuin Leeuwarden



Aan een eilandje op het Sneekermeer

Via Stavoren en Harlingen

Ga je bij Stavoren naar binnen, stuur dan direct na de sluis en brug bakboord uit. Aan het eilandje, met speeltoestellen, is het heerlijk liggen. Vaar je Stavoren in, dan kun je direct naast de supermarkt afmeren. Handig wanneer je veel zware boodschappen nodig hebt. Je kunt er ook voor kiezen om na de sluis aan stuurboord in de Marina Stavoren te gaan liggen. Het overdekte zwembad hier is klein maar fijn, maar zeker met slechter weer goed voor wat uurtjes vermaak. Overigens heeft de Marina veel meer faciliteiten voor de kinderen. Er is een binnenspeelruimte met klimtoestellen en voor de oudere jeugd een voetbaltafel en biljart. Wanneer je in de buitenhaven bent gaan liggen kun je ook gebruik maken van het Marina-zwembad op slechts tien minuutjes lopen. Beide havens hebben een speelweide met diverse speeltoestellen. En als je daar dan toch bent, dan moet je zeker naar Paviljoen de Potvis met misschien wel het mooiste uitzicht over het hele IJsselmeer.

Van Stavoren kom je via Warns en Galamadammen op de Fluessen. Ook dit meer nodigt uit tot zeilen. Doe dat alleen wanneer je in de geul kunt blijven, daarbuiten loop je direct vast. Van de Fluessen kom je op het Heegermeer en aan het eind daarvan ligt Heeg. Vlak voor het dorp heb je een haven (Heegerwâl), maar ook iets meer naar binnen kun je liggen in haven De Eendracht. Lig je bij Heegerwâl dan heb je op vijf minuten loopafstand het strandje en speeltuin Pharshoeke. Hoogtepunt is hier de grote waterglijbaan van 3,5 meter hoog en zo'n 12 meter lang.

In Heeg ligt de beroemde palingaak Korneliske Ykes II. Op een aantal avonden kun je daarop meevaren. Je bijdrage wordt gebruikt om het grote houten schip in stand te houden. Ben je aan boord, vraag dan eens naar palingbier. Dat is bier sûnder bonken. Alleen door het te drinken kom je erachter wat dat betekent.

Na Heeg heb je twee keuzes. Via het Johan Willem Frisokanaal kom je uit bij het Prinses Margrietkanaal. Je komt dan uit aan de noordkant van het Coevordermeer. Daar kun je weer de keuzes maken die hierboven zijn beschreven.

Na Heeg kun je ook de Wymerts nemen richting IJlst en daarna Sneek. De Wymerts is te doen voor boten die 1,8 meter diep steken. Sneek vaar je dan binnen via de zuidkant en je vaart recht op de Waterpoort af.

De enige zeehaven van Friesland is Harlingen. De Noorderhaven is een prachtige plek om in te overnachten.



Harlingen heeft de grootste vloot traditionele zeilschepen van Europa.

Speeltuin 't Noorderkwartier is een paar minuutjes lopen. De buitenhaven met alle charterschepen is voor wie daar niet mee bekend is, zeker de moeite waard. Harlingen heeft immers de grootste vloot aan traditionele zeilschepen van Europa.

Via de veerboothaven kom je bij de sluis en het Van Harinxmakanaal voert je naar Leeuwarden. Onderweg passeer je de stad Franeker die over een ruime haven beschikt. Ook in Franeker heb je nog een leuke bezienswaardigheid: het Planetarium. Dit is het oudste nog werkende planetarium ter wereld en zowel voor volwassenen als voor kinderen heel leuk en leerzaam.

Vaar je na Franeker door, dan kom je aan in Leeuwarden. Kies dan voor de route naar de Prinsentuin.

Rondje Friesland?

Je kunt Friesland aan de ene kant binnenvaren, de geulen en diepe kanalen volgen en aan de andere kant weer verlaten. Kleinere tochten zijn ook mogelijk. Lemmer, Heeg, Stavoren (of andersom) is een mooi rondje. Een iets langer rondje gaat van Lemmer naar Sneek, via Heeg naar Stavoren. Van Harlingen naar Leeuwarden en dan zuid uit naar Lemmer of Stavoren is een mooie tocht, weer net iets langer. Vaak kun je die route vanwege de heersende zuidwestenwind beter andersom varen. Dan kun je onderweg de zeilen nog omhoog trekken.

Laat je onderweg op de Friese meren niet verleiden een slag over het meer te maken als je dieper steekt dan 1,60 meter. Je loopt dan zeker het risico met je kiel de grond te raken, zo weten we uit ervaring. ■

De laatste toevlucht: Het reddingsvlot

Tekst: Riemer Witteveen

Heb jij plannen voor een mooie tocht op zee dit jaar? Misschien wel naar Engeland, de Oostzee, of richting het warme(re) zuiden? Een reddingsvlot mag dan uiteraard niet ontbreken aan boord. In sommige landen is het zelfs verplicht om een vlot aan boord te hebben. Een vlot hoop je nooit te gebruiken en een boot verlaat je pas als het echt niet anders kan. Toch is het verstandig om een reddingsvlot aan boord te hebben, gewoon voor het geval dat.

Als je nu één keer een trip buitengaats maakt, dan is het wellicht niet de moeite waard om een reddingsvlot aan te schaffen en is het huren van een vlot een betere optie. Ben je van plan vaker de zee op te gaan, dan kan het misschien wel uit om er een aan te schaffen.

We bellen met Peerbolte Lifesaving in Grou. Daar weten ze alles over reddingsvlotten en andere reddingsmiddelen. Vader en zoon Peerbolte keuren reddingsvlotten en verhuren ze ook. Met zoon Joey bespreken we de ins en outs van reddingsvlotten en het kopen of huren ervan.

Alles wordt duurder tegenwoordig, reddingsvlotten ook. Volgens Joey zijn de prijzen van verhuur nog redelijk hetzelfde: “De prijzen voor het keuren van een reddingsvlot zijn lastiger te bepalen. Het hangt er helemaal vanaf hoe uitgebreid dat vlot is voorzien van hulpmiddelen. Het is goedkoper om een simpel vlot te keuren dan een vlot dat geschikt is voor een grotere oversteek. In zo’n vlot zit water, voedsel, vuurpijlen, enzovoorts.”





Foto: Panmaule

Huren of kopen

Het huren van een reddingsvlot kost bij Peerbolte €275,- per maand. Een reddingsvlot kost ongeveer vier keer dat bedrag. Daarbij moet je een reddingsvlot gekeurd worden en dit gebeurt doorgaans eens per drie jaar. Joey: “Voor het keuren van een reddingsvlot rekenen we gemiddeld €350,- per keuring. Vier jaar lang één maand per jaar een vlot huren is dus bij benadering nog altijd goedkoper dan de aanschaf van een eigen vlot.”

Het juiste vlot

Of je nu huurt of koopt, je wilt een reddingsvlot dat past bij je boot, de bemanning en het vaargebied. “Mensen kijken te snel naar de prijs,” vertelt Joey. “Niet alle reddingsvloten zijn geschikt voor dezelfde vaargebieden.” Op het IJsselmeer ben je er zeker van dat je binnen enkele uren van het water kunt worden gehaald, bijvoorbeeld door de KNRM. Je zou voor dat vaargebied kunnen kiezen voor een lichtgewicht reddingsvlot zonder geïsoleerde bodem, zonder dak en zonder levensmiddelen.

Ga je korte trips op zee maken, dan heb je al snel een vlot nodig conform de ISO-norm 9650-2. Dit type reddingsvlot heeft enkele levensmiddelen aan boord, maar is niet geschikt om langer dan 24 uur in te overleven. Ga je de oceaan op, of ben je van plan meerdaagse tochten te maken, dan moet je kiezen voor een vlot conform de ISO-norm 9650-1. Met een dergelijk vlot kun je enige tijd op zee verblijven zonder direct te verhongeren.

Het is belangrijk dat het reddingsvlot geschikt is voor het aantal bemanningsleden. Uiteraard kun je een vierpersoons vlot niet gebruiken voor vijf of meer bemanningsleden, maar andersom werkt het eigenlijk net zo. Joey: “Als je alleen met z'n vieren vaart, moet je geen zespersoons vlot kiezen. Dat past misschien wel prima, maar je houdt elkaar ook warm in het vlot. Hoe meer ruimte in een vlot, des te moeilijker het is om warm te blijven, zeker als je een vlot zonder geïsoleerde bodem hebt.”

Tot slot moet het vlot natuurlijk passen op de boot. Het vlot moet voor het grijpen liggen en dat kan het beste in of rondom de kuip of aan dek. Reddingsvloten zijn vrij zwaar en je wilt ze in geval van nood op zee niet eerst vanuit de kajuit hoeven pakken. Er zijn beugels beschikbaar voor op de hekstoel, maar een plekje op het achterdek, of op het kajuitdak is misschien handiger, ook als je de gewichtsverdeling aan boord meerekent. Ga dus, zeker voordat je een vlot aanschaft, eerst met een rolmaat in de weer en bedenk goed waar je het vlot wilt opbergen.

Krijgt het vlot een permanente plek buiten, dan is een reddingsvlot in een plastic container de beste optie. Hierin bescherm je het vlot het beste tegen de elementen. Gaat het vlot na een overtocht weer naar binnen, dan kun je ook voor een reddingsvlot in een tas kiezen. Deze kunnen echt wel tegen een stootje, maar die wil je niet voor langere tijd of permanent buiten hebben liggen. ■

Met dank aan Joey Peerbolte van Peerbolte Lifesaving

Hoe houd je het koel aan boord?

Tekst: Anke Haadsma

De zomers in Nederland vragen niet per se om airconditioning aan boord. Toch kan het soms behoorlijk warm worden in ons land. Vertoef je aan boord, dan is een verfrissende duik altijd een manier om af te koelen. Maar eenmaal uit het water voel je de klamme hitte alweer en in de kuip is het soms helemaal niet te harden. Hoe hou je het dan toch koel aan boord?

Een simpele ventilator aan boord is sowieso handig. Deze geeft slechts plaatselijke koelte en naast een fan slapen is niet echt lekker. Gelukkig zijn er meer manieren om koelte te creëren aan boord. Wij zijn op zoek gegaan naar alternatieven voor de nodige verkoeling op warme dagen.

Blijf hydrateren

Dit is natuurlijk de beste tip met warm weer of je nu aan boord zit of gewoon thuis. Blijf hydrateren! Drink verkoelende drankjes, maar geen ijskoude. Hoewel zo'n ijskoud drankje heel lekker en aantrekkelijk is op hete dagen, heeft het drinken weinig nut op de langere termijn. Je lichaamstemperatuur daalt tijdelijk, maar zodra die kou is uitgewerkt, stijgt de temperatuur van je lichaam weer snel. Je krijgt het hierdoor extra warm, terwijl je juist op zoek was naar verkoeling.

Eigenlijk is het zelfs beter om iets warmes te drinken, zoals een kop thee. De warme thee zorgt ervoor dat de temperatuur in je lichaam tijdelijk stijgt. Je lichaam reageert hierop en zet je natuurlijke thermostaat lager. Resultaat: je koelt af!

Wat ook dorstlessend, fris en voedzaam is, is het eten van watermeloenen. Je verliest op een hete dag veel vocht en zout doordat je veel zweet. Een watermeloen is een goede vrucht om deze tekorten aan te vullen! Ook andere sappige fruitsoorten, zoals appels en peren, zijn ideaal om te eten op warme zomerse dagen.

Drink liever iets warmes, zoals een kop thee

Blijf eten

Je zal het vast wel herkennen, op warme dagen heb je minder trek in eten. Je verbruikt minder energie om je lichaam op temperatuur te houden vergeleken met koude dagen. Daarbij zorgt de energie die je opwekt bij het verwerken van je eten ook voor een stijging van je lichaamstemperatuur. Niet zo gek dus dat je minder zin hebt in eten.

Nu is het natuurlijk niet slim om daarom helemaal niet te eten. Eet vooral lichte maaltijden zoals salades en verdeel je eten in kleinere porties. Hierdoor hoeft je lichaam per eetmoment minder hard te werken en blijf je koeler.

Creëer schaduwplekken aan boord

Lig je stil op een ankerplek of in een haven, dan heb je waarschijnlijk weinig directe schaduwplekken aan boord. Maak een zonnetent door een doek of zeil over je giek te spannen. Hij is een vrijhangend zonnescherm omhoog of vouw de bimini uit als je die aan boord hebt. Hiermee komt de kuip in de schaduw te liggen. Ook kun je de ouderwetse parasol gebruiken. Bij watersportwinkels koop je hiervoor een speciale parasolhouder die je in je lier kunt plaatsen.

Probeer ook de zon uit je kajuit te houden door binnen de gordijnen dicht te houden. Zorg er ook voor dat er geen zon door het dekluk kan komen en houd de kajuitingang vrij van de zon. Deze wil je natuurlijk niet dichtzetten met het luik, dan komt er geen frisse lucht meer binnen. Zet als het even kan dek- en dakluiken allemaal open, zodat het in de kajuit kan doorwaaien.

Probeer ook de zon uit je kajuit te houden door binnen de gordijnen dicht te houden. Zorg er ook voor dat er geen zon door het dekluk kan komen en houd de kajuitingang vrij van de zon. Deze wil je natuurlijk niet dichtzetten met het luik, dan komt er geen frisse lucht meer binnen. Zet als het even kan dek- en dakluiken allemaal open, zodat het in de kajuit kan doorwaaien.



Olympisch koelen

Afgelopen zomer zagen we de Olympische zeilers rondlopen met zogenaamde koelvesten. Heb jij echt veel last van de hitte en verlies je bijvoorbeeld snel je focus terwijl je nog wel scherp moet blijven? Denk dan ook eens aan de aanschaf van een koelvest. Dit verlaagt je lichaamstemperatuur en zorgt zo voor een fijne verkoeling. Ook een koelhanddoek is een simpele en snelle manier om je lichaam af te koelen.

Wil je het echt net zo aanpakken als de Olympische zeilers? Ga dan in training en neem als voorbereiding op warme dagen regelmatig een ijsbad. Of ga voor die koude douche. Niet alleen heel verkoelend, het is ook echt goed voor je gezondheid. Je verbetert je immuunsysteem (waardoor je het in de winter ook minder koud krijgt), je humeur wordt er beter van omdat je de aanmaak van noradrenaline en endorfine verhoogt, je koelt snel af en je wordt alerter.

Dat laatste is natuurlijk erg fijn op warme dagen wanneer je bijvoorbeeld nog wilt zeilen. Je hartslag verhoogt, je bloeddruk verhoogt en je ademhaling versnelt. Let wel op wanneer je gezondheidsklachten hebt, informeer dan even bij je dokter of het slim is een ijsbad te nemen!

Foto: Sailing Energy



Zo krijg je het echt koel

Overdag zal je grotendeels buiten vertoeven, maar soms ontkom je er toch niet aan binnen te zijn. Om te koken bijvoorbeeld of wanneer je wilt slapen. In de kajuit loopt de temperatuur al snel op tot standje sauna, niet echt lekker om in te slapen. Een simpele manier om het binnen te laten afkoelen is door een natte handdoek voor de kajuitingang te hangen. De luchtstroom die langs de handdoek naar binnen gaat, zorgt voor een vochtige en koele lucht. Drapeer op deze manier ook een natte handdoek over het dakluik voor nog meer koelte binnen!

Wil je de wind gebruiken voor meer koelte binnen, denk dan eens aan de aanschaf van een windvanger. Deze pikt de lichtste windvlaag op en voert de koelte van deze vlaag via een luik rechtstreeks naar benedendeks.

Heb je die ventilator aangeschaft? Hier kun je ook heel simpel een airconditioning van maken. Zet een bak ijswater of een fles met bevroren water voor de ventilator. Je zult merken dat de lucht vanuit de ventilator extra koel aanvoelt, waardoor het lijkt alsof je een airco aan boord hebt.

Nog een manier om koel te slapen is het aanschaffen van een koudschuim matras met koudschuim topper. Deze hebben een open celstructuur die zorgt voor een gemakkelijke vochtafvoering en goede ventilatie.

Maak je eigen airconditioning met een ventilator en ijswater of een fles bevroren water

Hoofd koel houden

Het is vooral belangrijk om je hoofd koel te houden bij warme zomerse temperaturen. Draag daarom zoveel mogelijk een hoofdeksel, zoals een pet of hoed. Gooi regelmatig een plons koud water in je gezicht, dompel je hoofdeksel eens onder voor je het opzet en drink voldoende water. Deze tips gelden natuurlijk niet alleen aan boord maar zijn altijd van toepassing tijdens warme dagen! ■





KM YACHTBUILDERS

Open Dagen

22 & 23 april 2022

10:00 - 17:00

De Stienplaat 7
8754 HE Makkum

Ga voor meer info naar:
kmy.nl/events

Schuitje varen, Pintje drinken

Tekst: Riemer Witteveen

Varen we naar de overkant...



De beroemde Butt and Oyster in Pin Mill

Even weg in eigen land is best leuk. Maar op een gegeven moment heb je dat IJsselmeer, 't Wad of de Zeeuwse Delta wel weer gezien. Een weekendje of midweekje naar Engeland zat er lang niet in, maar het kan weer, mits we ons aan wat regeltjes houden natuurlijk.

Wil jij binnenkort weer eens een oversteekje wagen? Hier lees je wat je allemaal moet doen. Het valt best mee. Wat papieren hier en daar en trossen los. Op naar die heerlijke pint!

Bij de Royal Norfolk & Suffolk Yacht Club in Lowestoft staan ze in ieder geval te popelen om weer Nederlandse zeilers te verwelkomen, zo vertelt Simon Cadle, club manager van de meest oostelijke jachtclub van Groot Britannië:

“Elk jaar kwamen er tussen de 150 en 250 Nederlandse boten naar onze jachtclub, waarvan de meesten in de maanden april, mei en juni. Dik 90 procent van alle buitenlandse bezoekers zijn Nederlanders. We missen de Nederlanders enorm, ze zijn fantastisch en gedragen zich altijd voorbeeldig op de jachtclub. Ik kijk ernaar uit om onze goede relatie weer voort te zetten nu dat weer kan.”

De inreisbeperkingen zijn voorbij. Dat betekent helaas niet dat je zomaar aan wal kunt voor een heerlijk authentieke fish and chips. Sterker nog, voordat je de laatste portie kibbeling in Nederland achter de knopen hebt, zul je nog het nodige moeten doen voordat je de Noordzee oversteekt. En dat komt allemaal door Brexit.

Papierwinkel

Voor een kort verblijf heb je aan een ID-kaart niet genoeg. Je zult dus een paspoort moeten hebben. Voor een weekendje Engeland heb je geen visum nodig, dat scheelt. Wil je langer dan zes maanden blijven, dan zul je wel een visum aan moeten vragen.

Voor vertrek hoef je eigenlijk weinig meer te doen. Het beperkt zich tot één formulier, het C1331-formulier. Voorheen was er alleen een formulier dat je op kon sturen, maar gelukkig heeft het digitale tijdperk Engeland inmiddels ook bereikt en kun je met het digital E-C1331-formulier het voor iedereen makkelijker maken door deze digitaal in te vullen en te emailen. In het C1331-formulier vul je zaken in als bootgegevens, vertrekhaven, aankomsttijd, gegevens van de opvarenden en of je wel BTW hebt betaald over de boot.

C1331 - PDF Versie

E-C1331 - Online spreadsheet

Ben je binnen 12 mijl vanaf de Engelse kust, dan is het tijd om de gele Q-vlag te hijsen. Met de gastenvlag aan stuurboord en de Q-vlag aan bakboord ben je helemaal klaar om aan te leggen.

Bij aankomst bel je eerst de National Yachtline op 0300 123 2012. Dit kan 24 uur per dag en zeven dagen per week. Zij zullen je nog wat vragen stellen over het schip, de bemanning en de lading en vervolgens vertellen ze je precies wat je moet doen en of ze het nodig achten dat er douane aan boord komt.

Van Simon Cadle mag het allemaal wel wat simpeler. "Om eerlijk te zijn vind ik al die formulieren te lang en onnodig. Gelukkig kan het nu deels online en aan de telefoon, maar toch hoop ik dat onze regering op korte termijn met een slimmer en sneller systeem op de proppen komt."

Heb je eenmaal groen licht gekregen van de National Yachtline? Dan is het tijd om de gele Q-vlag strijken. Welkom in Engeland! Pintje? ■



Het water kun je zien zakken in Southwold



De Marina van de RN&SYC



Deze molen is vaak het eerste dat je ziet van Lowestoft
Foto: Ryan Grice

Je bent jong en je wilt...

van Stavanger naar Harlingen!



Zeilen op zee, dat was wat Mijke Smit wilde. Op een Tall Ship, hoe mooi is dat! Supermooi, maar ook veel intensiever dan zij zich had voorgesteld. De ene na de andere trainee hing groen van de zeeziekte over de reling. Gelukkig bleven er ook veel op de been. Over een tocht van Noorwegen naar Harlingen Sail.

Tekst: Mijke Smit

Foto's: Mijke Smit en Valtteri Siikasmaa

In 2018 voer ik mee van Stavanger naar Harlingen. Ik houd van zeilen. Zelf hadden we meer dan tien jaar een houten vissersmanschouw gehad, maar ik wilde verder, de zee op. Eind 2017 heb ik me als 16-jarige aangemeld om mee te kunnen zeilen met de Tall Ships Races 2018 van Stavanger naar Harlingen. Voor mij een prijzige tocht, maar het is me gelukt om 1.149 euro bij elkaar te krijgen. Een half jaar was ik hard bezig om het geld voor de reis bij elkaar te sparen: veel oppassen, zakgeld apart leggen, familie vragen om een bijdrage en sponsoren zoeken. Ik vroeg bedrijven of ik tegen betaling hun logo op een sweater mocht zetten. Vijf bedrijven deden mee en zo kon ik de reis zelf betalen.

De boot is lek!

Middenin de nacht vertrekken we naar vliegveld Groningen-Eelde, daar start het echte avontuur. Tijdens introductiedagen heb ik Emma al leren kennen en wij hadden ons - samen met 23 anderen - ingeschreven op de Atyla, een Spaans schip onder Vanuatuaanse vlag, met jongeren uit allerlei landen aan boord. De Atyla lijkt wel wat op een VOC-schip met zijn grote ramen in de spiegel.

Na aankomst in Stavanger hebben we tijd genoeg om het centrum van de stad te verkennen en de andere Tall Ships te bekijken. Het valt ons op dat de Atyla met zijn 31 m lengte tot de kleinere schepen behoort. En misschien ook tot de niet zo waterdichte. Want als we na een lange, mooie dag te kooi gaan, begint het te regenen. Eerst denk ik nog: 'Wat gezellig, dat getik.' Maar als het door het dek heen op mijn hoofd begint te druppen, vind ik het minder leuk worden. Het is laat en ik heb geen puf meer de lekkage op te lossen. Ik verhuis naar de bank in de achterkajuit om nog een paar uurtjes te slapen. De volgende dag plak ik de lekkage onderdeks dicht met plastic en tape. Ik heb daarna geen druppel meer gevoeld.



De zee op?

Een dag later wemelt het op het water van de grotere en kleine boten die net buiten de haven de Sail-out parade bekijken. Het waait flink. Onze schipper heeft besloten vanwege het onstuimige weer niet mee te doen aan de race. Hij blijkt niet de enige te zijn. Veel schepen haken af bij de harde windkracht 8 die buitengaats te keer gaat. De organisatie besluit daarop de start van de race een dag uit te stellen. In de beschutte baai van Stavanger zeilen alle schepen na de Sail-out parade wat heen en weer om, als het publiek weer naar huis vertrokken is, aan te leggen in de haven.



Het plan is om maandag te starten en dan mee te doen aan de race. Het waait nog steeds flink op maandag en de zuidenwind zorgt voor hoge golven. We kunnen de startlijn niet bereiken en onze schipper meldt iedereen dat we niet meedoen aan de wedstrijd. Wij varen simpelweg naar Harlingen. Een deel van de opvarenden vindt dat helemaal niet erg, want die ziet al meer groen dan blozend roze.

Ankerwacht! Ik wist niet dat het bestond, maar van 4 tot 5 uur 's nachts heb ik ankerwacht, als de Atyla in de buurt van Stavanger voor anker ligt. Ik moet vóór de ankerwacht al van negen uur 's avonds tot middernacht wachtlopen, maar die stopte rond half elf, omdat we gingen ankeren. 'Heerlijk', dacht ik nog, 'nu kan ik de rest van de nacht gewoon doorslapen'. Niet dus!

Halen we Harlingen wel op tijd?

Dinsdagochtend, anker op. Nog drieënhalve dag en dan moeten we in Harlingen zijn. Onder de trainees is de grote vraag: halen we dat wel? De wind waait uit het zuiden en dat is precies de richting van onze koers. Harlingen ligt 350 mijl van ons vandaan en de Atyla vaart gemiddeld 5 mijl per uur. Met tachtig uur te gaan wordt het daarom veel motoren. Met een aantal zeilen omhoog, dat wel, maar meer voor de sier dan dat ze meehelpten. Natuurlijk had ik verwacht naar Harlingen te zeilen. Maar, eerlijk is eerlijk, er staat nergens zwart op wit dat je tijdens Tall Ships Races de tocht zeilend gaat afleggen.

Onderweg hebben we nu alle tijd om elkaar beter te leren kennen en een beetje te chillen. Elke dag krijgen we een uur training over het zeilen en het schip. En we moeten gewoon aan het werk, dus: dek schrobben, onderhoud plegen en corvee.

Natuurlijk gaan we Harlingen op tijd halen; in het programma staat dat we vrijdag vanaf een uur of 12 Harlingen binnen zullen lopen en bij de Tall Ships Races geldt: een afspraak met de wal is een afspraak die je nakomt. Je kunt al dat publiek op de kadestoch niet voor niets laten komen!

"Ik zie vooral kansen de zeilsport meer zichtbaarheid te geven op deze nieuwe locatie"

Volgende keer weer?

Op de motor of niet, ik had deze week niet willen missen. De vele contacten, de gezelligheid, het 's nachts varen, gekke dingen bedenken met z'n allen en die ook nog uitvoeren, allemaal top. In Harlingen zetten we de crewparade op zijn kop door als gekken overal doorheen te rennen, daar hebben we verschrikkelijk veel lol om. Ik heb de smaak van zeilen op zee ook te pakken gekregen. Dankzij de hulp van pilletjes ben ik niet al te zeeziek geweest en ik heb ontdekt dat ik het sturen erg leuk vind. De lichtgevende golven, dolfijnen in het wild en echt donkere nachten met een onmetelijke sterrenhemel zijn de dingen die ik nooit meer zal vergeten.

Mijke aan het roer van Atyla!



THE TALL SHIPS RACES

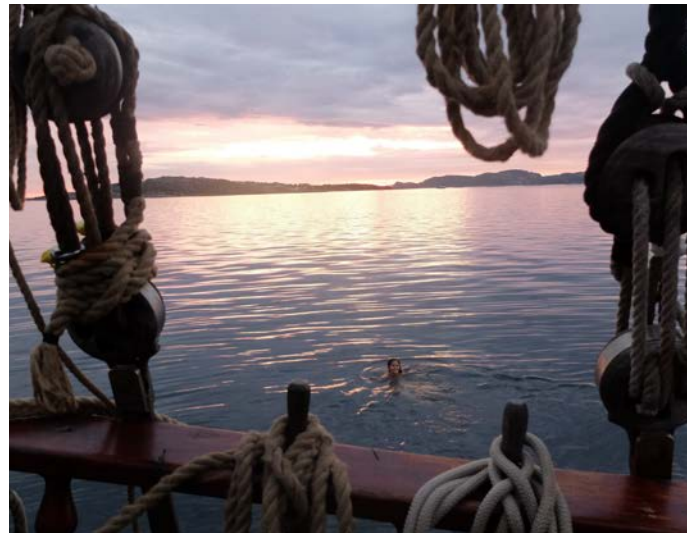


Sinds 1956 worden er elk jaar Tall Ships Races gehouden. De races zijn ieder jaar anders. In 2018 waren er slechts twee races: één van Sunderland naar Esbjerg en een van Stavanger naar Harlingen. Het rak van Esbjerg naar Stavanger was bedoeld als een pleziertochtje.

De The Tall Ships Races hebben een duidelijke missie: de persoonlijke ontwikkeling en opleiding van jongeren door het bieden van unieke zeiltrainingen, ongeacht nationaliteit, cultuur, religie, geslacht of sociale achtergrond.

Het evenement is bedoeld om jongeren onder de 25 jaar kennis te laten maken met de zee en het zeilen op traditionele schepen. De helft van de bemanning is daarom tussen de 15 en 25 jaar oud.

Dit jaar meert de vloot grote schepen van 14 tot 17 juli aan in Harlingen. Ga erheen, bekijk de schepen en vraag de trainees gerust naar hun belevenissen. Grote kans dat ze er net zo van hebben genoten als Mijke in 2018. ■



IMPRESSED PRO[®]
Marine

Developed and produced by CCP International

Premium Yacht Care



INTELLIGENT MARINE SOLUTIONS

ALPHA MARINE PRO
OFFICIAL DEALER IMPRESSED PRO MARINE
WWW.IMPRESSEDPRO.COM

- MARINE COAT
- PERIODIEK ONDERHOUD
- TEAK REINIGING
- INTERIEUR
- RVS BEHANDELINGEN
- GLAS
- CANVAS
- ELEKTRA

ALPHA MARINE PRO
+31 (0)115 - 851716
INFO@ALPHAMARINEPRO.COM
WWW.ALPHAMARINEPRO.COM

Podcasts

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. Sinds de najaarsspecial zijn er drie nieuwe podcasts verschenen. Je vindt onze podcasts op de site, Soundcloud en op Spotify. Klik op de afbeelding om de desbetreffende podcast te luisteren.



Sail Life op YouTube Een toilet met Bluetooth?!

Mads is de ware zeilbootkluskoning van YouTube. Hij maakte al meer dan 400 video's over de refits van zijn Albin Ballad en Warrior 38 op het kanaal 'Sail Life'. De Ballad werd verkocht en op Athena zeilt hij nu met zijn verloofde Ava. Tijd voor een gesprek!



Elektrische varen lets voor jouw misschien?

Denk jij er wel eens over na om je dieselmotor de deur uit te doen en een elektrische motor te plaatsen? Kika en Dan van Sailing Uma zeilen al jaren elektrisch. Ze vertellen over hun ervaringen en dat er wel een heel andere mindset voor nodig is.



Bouwen aan een droom: Het refitten van en klassieker

Riemer droomt van verre kusten, warm en koud. Maar met een beperkt budget is een opknapper het enige binnen bereik. Niet voorzien was de refit die nu al twee jaar gaande is. Zijn Contessa 32 van 50 jaar oud wordt flink onder handen genomen. Komt het project ooit nog af?

Naar alle podcasts

Ben jij blij met Zeilwereld?

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

Met jouw hulp groeien we verder!



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

Dankjewel!

COL OFON



Deze special is gemaakt door:

Jeanne Bommeljé

Anke Haadsma

Jan Niemeijer

Klaas Smit

Mijke Smit

Femke van Straten

Riemer Witteveen

Eindredactie:

Klaas Smit

Sales & Marketing:

Paul Pekelharing

Herco Tibboel

Met dank aan:

Alpha Marine Pro, Drinkwaard ePropulsion,

Dufour & Cervetti, Jachtwerf Heeg,

KMY Yachtbuilders, George Kniest,

North Sails, Quantum Sails, RS Sailing,

Sailsatellite, Zeezeilers van Marken

Heb jij ook mooie verhalen te vertellen? We

horen graag van je! Voor meer informatie

kijk je op: [Zeilwereld.nl/jouw-verhaal](https://zeilwereld.nl/jouw-verhaal)



ZEILWERELD
alles over zeilen



ZEILWERELD

