

# SPUIGAT

september 2021

**Fastnet 2021**  
**Vakantie verhalen**  
**ORC Worlds 2021**  
**En veel meer...**



Officieel cluborgaan van Watersportvereniging Jachtclub Scheveningen



wij zijn verhuisd



Visafslagweg 1 (hal 18-20)  
(voorheen Maritiem Watersport)



*Kom gezellig langs,  
de koffie staat voor u klaar!*

[www.vrolijk.nl](http://www.vrolijk.nl) - tel. 070 416 82 82



HOUSE OF YACHTS

**OVERWEEGT U DE BOOT  
TE VERKOPEN?**

Maak dan nu gebruik van onze voorjaarsactie!  
Neem contact op en wij doen u een  
vrijblijvend scherp voorstel!

Locatie Bruinisse



Locatie Scheveningen



Jachthaven Bruinisse • Jachthavenweg 71E • 4311 NC Bruinisse | Jachthaven Scheveningen • Hellingweg 120 • 2583 DX Den Haag

[WWW.HOUSEOFYACHTS.NL](http://WWW.HOUSEOFYACHTS.NL)

**INHOUD**

**Iedere uitgave**

- 4 Van de redactie
- 5 Eb en vloed van het bestuur

**Artikelen**

- 6 In memoriam Anneke Hoogenraad
- 8 In memoriam Leo Eggink
- 10 Clubhuis
- 12 Even voorstellen Eveline Heijning-Nederlof
- 14 Even voorstellen Bas ten Holter
- 16 Sec Hayai
- 18 Voor de scheepsbieb
- 20 ZOP
- 22 Sailmon JR Fastnet
- 24 Jaffix Fastnet
- 28 Firestorm Fastnett
- 32 Moana Fastnet
- 36 IJskegel
- 38 Steigerpraat
- 40 Op vakantie: Dickson
- 46 Op vakantie: Griel
- 49 Diversen
- 50 Minitransat
- 52 ORC Wolds Flying Dolphin
- 57 De Viscommissie
- 58 Midnight Sun
- 62 Migranten op je pad
- 64 Zomeravond wedstrijden



**Colofon**

**Jaargang 2021**

'Spuigat' is een uitgave van Jachtclub Scheveningen en is gratis verkrijgbaar voor alle leden. Het blad verschijnt vier keer per jaar als clubblad. De uitgave van dit blad is mede mogelijk gemaakt door de adverteerders.

Redactie: Monique Eggink, Mariëlle Antvelink-Rijk, Alexander Heemskerk, Hennie Abbenhues, Aly Anink-Van Driel

Fotografie: Aly Anink-van Driel, Ronald van der Horst, Dick Teske, Laurens Morel, Sander van der Borch en anderen.

Voorpagina: Foto: Robert Jockin  
Advertentieopgave: [info@jachtclub.com](mailto:info@jachtclub.com)

Opmaak: Alexander Heemskerk - [www.lexgv.nl](http://www.lexgv.nl)

Sluitingsdatum kopij volgende nummer:  
20 november

Jachtclub Scheveningen  
Hellingweg 98  
2583 WH Den Haag / Scheveningen

tel: 070-3520017  
fax: 070-3506260

Internet: [www.jachtclubscheveningen.com](http://www.jachtclubscheveningen.com)  
e-mail: [info@jachtclubscheveningen.com](mailto:info@jachtclubscheveningen.com) (algemeen)





## Beste Leden,

Deze zomer hebben veel leden weer aardig wat mijlen gevaren, het enthousiasme is er weer en we gaan langzaam maar zeker terug naar het normale zeilers leven. Zo worden ook de voorbereidingen voor de winterwedstrijden weer opgepakt en kunnen we na de wedstrijden een biertje drinken in het nieuwe clubhuis. Daar worden zeilervaringen gedeeld en er is heel veel gezeild de afgelopen zomer! Onder andere was de Fastnet Race zeker wel de race om deze zomer te volgen, vooral omdat er veel leden van de Jachtclub Scheveningen aan deelnamen.

De vloot startte van het Royal Yacht Squadron, Cowes, Engeland voor de 695 zeemijl race. Met als eindbestemming de finish in Cherbourg. De start was een spectaculair schouwspel een sterke zuidwester in combinatie met een afgaand tij bezorgde de zeilers uit Scheveningen een dramatisch openingsweekeinde. Het was een zware beproeving om met dit weer de Solent uit te varen. Niet alle deelnemers uit Scheveningen is het gelukt om de race uit te varen.

De Firestorm had ongelooflijk veel pech en werd bruut aangevaren door de Codiam, het was onverantwoord om zonder reling door te varen en de Firestorm zag zich genoodzaakt zich terug te trekken, heel zuur na alle stress en voorbereiding. De deelnemers uit Scheveningen hebben allemaal geknokt onder barre omstandigheden en prachtige prestaties neergezet. In het vorige nummer heeft u de voorbereidingen van deze bikkels kunnen lezen, in dit nummer delen ze hun ervaringen van de race, het is zeer de moeite waard om hun verhalen te lezen.

Natuurlijk een verslag van de zomeravond wedstrijden, inmiddels een groot evenement aan het worden, het aantal deelnemers stijgt in een rap tempo. Gemiddeld zeilden zo'n twintig

tot negenentwintig boten tien wedstrijden mee, waar het er af en toe ook fanatiek aan toe ging. De deelnemers hadden de eer om het clubhuis in gebruik te nemen, waar het bier goed smaakte. Erik van Houten is contactpersoon en organiseert de IJskegel wedstrijd die start op 17 oktober. Als alle enthousiastelingen van de zomeravondwedstrijden ook gaan deelnemen aan de IJskegel wedstrijden dan kan het nog een leuke zeilwinter gaan worden. En vergeet de Indian Summer Cup niet die wordt op 26 september gevaren.

IJskegelaar, IJspiegelaars opgelet! De jonge wedstrijdzeilers komen eraan, de ZOP doet er alles aan om de teenagers klaar te stomen daarom starten ze in het najaar met wedstrijdtrainingen in de RS-Feva, een tweemansboot met gennaker. In de winter willen deze zeilers meevaren op een van de boten van de IJskegels of -pegels. Jeroen Walta doet in de nummer verslag van de inspanningen omtrent de wedstrijdzeilers van de ZOP. Heb je een plekje vrij voor een jonge zeiler, mail naar: info@dezouteoptimist.nl.

Verder leest u prachtige reisverhalen van: De Baskische Golf over met de Midnight Sun, op vakantie naar Zweden met de Dickson en lekker tuttelen langs de kust met de Griel.

Het enthousiasme onder de leden, om hun reisverhalen, clubwedstrijden, races en alle activiteiten die in en rond de jachtclub plaatsvinden te delen in het Spuigat magazine wordt steeds groter, het is een interessant dik nummer geworden.

De redactie is trots op dit nummer en bedankt alle leden voor hun bijdrage!

Namens de redactie,

Hennie Abbenhues

## Wie doet wat?

### Bestuur Jachtclub Scheveningen

Voorzitter: Marcel Schuttelaar  
 Secretaris: Eveline Heijning-Nederlof  
 Penningmeester: Paul den Hoed  
 Bestuursleden: Jaap Barendregt, Bas ten Holter, Tim Lemeer

Havenmeester: Fabian Buijs (06 - 532 93 137)  
 Havenmanager: Huub de Haer (070 - 352 0017)

Clubgebouw 't Spuigat  
 Kranenburgweg 160 (070 - 355 7148)

Ereleden: Marie Bovenkamp  
 Frans Sluyters  
 Peter Anink  
 Huib Hoogenraad

### Commissies:

#### Ballotagecommissie

Voorzitter: Adriaan van Stolk  
 Leden: Ben van Dullemen, Nils Royer

#### Geschillencommissie

Voorzitter: Ferry Spaans en Wim Dingjan,  
 Frederik Pieters, Nicole Dirksen  
 Ad Zuiderent

#### Financiële commissie

Leden: Joop Buijs, George Jautze,  
 Jan Piet Valk, Peter Anink

#### Haven- en Toewijzingscommissie

Voorzitter: Jaap Barendregt  
 Lid: Miech Pronk, Martin Guittet  
 Huub de Haer

#### Spuigatcommissie

Wim van der Loo, Paul den Hoed,  
 Daan Wouwenaar, Jaap Barendrecht

#### Sponsorcommissie

Voorzitter: Bas de Graaf  
 Leden: Wim van der Loo, Roderick Schreven,  
 Wytse Bouma, Hans Nadorp

#### Viscommissie

Voorzitter: Henk Barbé  
 Leden: Wim v.d. Loo, Ferry Spaans

#### Zeilcommissie

Voorzitter: Tim Lemeer  
 Leden: Michel Molsberger, Radboud Crul,  
 Raymond Roessink, Wim van Slooten,  
 Erik van Houten, Robert Jockin, Tim de Held

#### Zoute Optimist

Voorzitter: Jeroen Walta  
 Secretaris: Ben van Dullemen  
 Penningmeester: Marcia Botterman  
 Leden: Huib Hoogenraad

#### Evenementencommissie

Voorzitter: Wim van der Loo  
 Leden: Joris van Duppen, Koos Maarleveld,  
 Boris Gorkovoi

#### Bouwcommissie

Voorzitter: Wytse Bouma  
 Leden: Maarten van der Toorn, Robert Jockin,  
 George Jautze

#### Redactie clubblad het Spuigat

Hoofdredactie: Hennie Abbenhues  
 Redactieleden: Mariëtte Antvelink, Monique Eggink,  
 Alexander Heemskerk, Aly Anink-van Driel

#### Beheerscommissie website

Raymond Roesink, Huub de Haer

## Koele zomer, warme winter

Deze zomer helaas geen lange race kunnen varen. De Scheveningen 500 ging immers niet door vanwege de onmogelijkheid een goede ontvangst in Plymouth te realiseren. Iets met corona, lokale gasten en activiteiten... Tot groot verdriet van de organisatie. Dus met gepaste jaloezie naar de mooie verrichtingen van Scheveningers in de Fastnet Race gekeken. De enige lange afstands-race die wel door ging. Via de app en de Yellow Brick tracking was het allemaal goed te volgen. Chapeau mensen! Knappe prestatie. Dit gaf mij eindelijk eens tijd mee te doen aan de prachtige en gezellige zomeravond wedstrijden. Waar overigens best fanatiek gezeild wordt. De eerste race als tweede geëindigd. En gelijk discussie over me heen gekregen omtrent de inderdaad wat mislukte start, zodat me geen andere keus restte dan een DNS. Weer wat geleerd. Wij gebruiken die zomeravond wedstrijden ook om een nieuw jong team op te leiden. De eerste bemanningsleden zijn zelf ook lid geworden van de JCS. Ik moet zeggen dat je bij de start van een nieuw team jezelf even bij elkaar moet rapen. Want het is ook wel een gedoe, full crew zeilen. Alleen al de administratieve vereisten... Anderzijds is het vreselijk leuk en kan ik enorm genieten van de vrolijke energie en de skills van de nieuwe crew. IJsvogel is zo onderhand een vertrouwd opleidingschip geworden. De zomeravond wedstrijden vormen dus een ideale training met fantastische borrel na. Met die crew gaan we nu voor de tweede keer deelnemen aan de Bruine Bank race. Zo'n 100 mijl door de nacht. Dat weer als voorbereiding op de IJspiegels die dan weer dienen als les voor de NSR 2022. Kortom, we maken plezier, genieten van de zee en leiden op.

## Druk, Druk.

Deze zomer was ik dus in staat de drukte in de haven van nabij te volgen. Ik snap wel dat als er een vloot van tientallen boten zo ongeveer gelijk naar binnen wil varen, dat de havenmeesters dan het zweet onder de oksels staat. Iedereen is tegenwoordig assertief en wil het beste plekje en de Verkeerscentrale van Scheveningen heeft ook zo zijn ideeën. Hulde aan de (assistent) havenmeesters die het dit jaar allemaal weer gefixed hebben. Dank aan vrijwilligers en bestuursleden die bijgesprongen zijn. Wel zijn er door de Ver-

keerscentrale enkele boten doorgestuurd omdat Scheveningen vol lag. De Derde Haven werd verbouwd en de Noordkant van onze haven lag bezet met vissersschepen. Dat was niet helemaal wat we afgesproken hadden, maar soms lopen dingen anders dan gedacht. Goed om hier lering uit te trekken, want we zijn niet trots op doorsturen. De (assistent) havenmeesters waren er zelfs een beetje ziek van. Er zijn immers niet veel havens langs de Noordzeekust. En als je dan na een lange tocht met je kids om 22.00 uur Scheveningen nadert, dan wil je graag een plekje om uit te rusten. Al is het 5 boten dik...

## Ijzervreter.

Deze zomer werd corona wat minder en hebben we het clubhuis kunnen laten inswingen. Alles moet zijn weg nog een beetje vinden, dus techniek en serviceverlening raken stapje voor stapje geregeld. Mocht u zich geroepen voelen om Paul en Annemiek, dank overigens voor jullie geweldige inzet, te helpen als vrijwilliger, schroomt u dan niet zich aan te melden bij hen of bij Huub, onze manager. Voor een groot deel draait het clubhuis op de inzet van vrijwilligers, dus wij kunnen uw hulp bijzonder goed gebruiken. Het leuke is, dat nagenoeg iedereen enthousiast reageert bij een bezoek aan het clubhuis. Geïmponeerd door de solide bouw, mooie looks en robuuste techniek. En het fraaie terras. Maarten van de Toorn, die samen met ons bestuurslid Jaap en vele anderen hard aan het clubhuis heeft getrokken meldde dat ze zelfs rekening hebben gehouden met de mogelijke komst van een ijzervretende bacterie. U en ik hadden daar vermoedelijk nog nooit van gehoord. Maar in België hebben ze daar heel akelige ervaringen mee, er zijn zelfs schepen door gezonken. Maarten meldde niet zonder trots dat de palen waar het clubhuis aan drijft drie keer zijn gecoat met een extra bescherm laag om zo immuun te zijn voor deze bacterie!!

Een event wat ook nog een beetje moet groeien is het door Wim van der Loo getrokken Proef de Zee. Schoolkinderen van het Maris college kregen de kans een dag de zee op te gaan om zo te leren over wind en golf, stroom en tij. Georganiseerd en geholpen door leden van de Jachtclub. Het bleek een enorm succes en hopelijk een opmaat tot vervulling van een droom van uw voorzitter; om alle basisschool kinderen in Scheveningen/Den

Haag via de JCS een keer de zee op te krijgen. De eerste stap is gezet. Hulde.

## Beleidsplan

Zoals in het vorige Spuigat al gemeld gaan we als bestuur weer aan de slag om een nieuw vijf-jaren plan op te stellen. Dat doen we tezamen met onze actieve ploeg vrijwilligers, zodat we tot een door de leden gedragen koers komen voor de komende periode. Die brengen we natuurlijk in op een ALV. We zijn, met dank aan vorige bestuurders, een eind gekomen. Maar nu wachten de volgende uitdagingen. Het actief opleiden van de jeugd in SB20's en andere jeugdboten. Het weer inregelen van de lezingen en gezellige club avonden. Het volledig operationeel krijgen van de Jachtclub. Met hopelijk ook een daghap en een warme pleisterplaats voor zeegangers. Het benutten van ruimtes als het voormalige Spuigat en andere bedrijfsruimtes. En het onderhoud van de steigers, bijvoorbeeld aan de Zuidkant van de haven, bij de vissers. En als we dan een blik op volgend jaar richten dan wacht ons het jeugdWK, een kampioenschap SB20's, de NSR, en nog vele andere activiteiten. Het beleidsplan moet natuurlijk ook een visie geven op de wat langere termijn. Dat is flink uitdagend. Want de Scheveningse haven wordt steeds populairder, en dat lokt niet enkel gunstige ontwikkelingen uit. Dat heeft u zelf kunnen ervaren bij het gedoe rond het parkeren in de haven. Ook dat kan beter.

## Winter

De zomer was dan koel, de winter hopelijk droog en fris. Tijd voor IJspiegels en IJskegels. Met hopelijk een beschaafde bries. En het welkom heten van Sinterklaas door boten van JCS gevuld met kids uit de buurt. Het najaar is altijd kort, voor je het weet hangen de kerstlichtjes er weer. Waar-mee we de buurt laten zien, dat we gezamenlijk proberen iets moois van de haven te maken. Ik reken op een ieder weer mee te doen en deze lichtjes straks op te hangen. En ik hoop natuurlijk alle leden de komende maanden weer in het clubhuis te ontmoeten. Vissers, zeilers, roeiers, duikers en motorbootvaarders; het wordt weer gezellig druk en donker de komende maanden.

Marcel Schuttelaar,  
 Voorzitter Jachtclub Scheveningen.



In memoriam

## Anneke Hoogenraad

Afgelopen 28 mei 2021 is Anneke Hoogenraad overleden. Velen van jullie hebben haar leren kennen in het Spuigat, maar Anneke was op veel meer plaatsen zichtbaar in de laatste jaren.

Anneke was een aantal jaar actief op het regatta office van de North Sea Regatta. Over het wedstrijd gebeuren riep ze altijd: Daar weet ik niks van, maar ik kan andere dingen heel goed. Als de zeilers op het water waren en de andere dames druk met regatta office drukte. Dan was ze op haar best. Ze zette koffie en thee, maakte een bord met koekjes klaar en zorgde dat alles na de ochtendchaos weer aan kant was. Aan het einde van de dag was het weer Anneke die voor de zeilers en de vrijwilligers zorgde. Het bord met blokjes kaas en plakjes worst stond klaar.

Toen een aantal leden de Zoute Optimist startte, was ook Anneke er om te helpen. Op woensdag was ze er elke keer. Hielp de kinderen waar ze kon. Zorgde voor koffie voor de ouders. Ook hier bleek altijd, ze was een vrouw waar je op kon bouwen!

Toen Huib het beheer van het Spuigat op zich nam, stond ze klaar aan zijn zijde. En altijd zorgde ze goed voor ons allemaal en voor haar Huib. We zullen haar enorm missen.





*“Hoe de wind waait in je leven kan je niet bepalen, maar hoe je de zeilen zet bepaal je zelf”.*

In memoriam  
**Leo Eggink**

1942-2021

Op 16 augustus 2021 ontvangen wij het droevige bericht dat onze zeilvriend Leo Eggink was overleden. Sinds een half jaar ging het al niet zo goed met hem en was hij opgenomen in een verpleegtehuis. Daar is hij in het bijzijn van zijn vrouw Cobie rustig ingeslapen.

Halverwege de negentiger jaren van de vorige eeuw zijn we bevriend met elkaar geraakt. Wij kwamen helpen op de NSR en daar was Leo ook actief. Samen met Cobie en beide dochters Nicole en Monique werd er geholpen bij de inschrijvingen en met name de uitslagenverwerking was Leo's specialiteit.

In 1986 bracht hij zijn zelf geschreven en ontworpen programma ZW-scoring op de markt. Leo wilde voor het gebruik van dit programma geen geld hebben en zo werd dit ZW sailing regatta scoring program geheel gratis internationaal aangeboden. Het programma werd tot op het laatst door hem aangepast aan de ontwikkelingen in de zeilsport en aan gebruikerswensen. Bij vragen kon je hem altijd bellen. Heel veel verenigingen en zeilregatta's zowel in binnen als buitenland maken nog steeds gebruik van dit zeer laagdrempelige programma.

In 2000 namen Peter en ik het racemanagement van de IJspiegel op ons. In Leo en Cobie vonden wij compagnons die bereid waren elke IJspiegel met ons op de bak van de Albatros te staan. Leo was uiteraard verantwoordelijk voor de uitslagen. Nooit werd er een IJspiegelzondag overgeslagen en waren zij altijd om half negen in Scheveningen om na een kopje koffie in het clubhuis aan boord te gaan van de Albatros. Tot 2016, toen werden de lichamelijke klachten van Leo zodanig dat het niet meer verantwoord was om met een beetje zeegang nog op de Albatros te staan.

Ook bij de NSR was Leo onmisbaar. Zijn uitslagenprogramma werd door alle klassen gebruikt en Leo was eindverantwoordelijk. Ook ging hij jaren mee naar de overkant om de uitslagen van de Vuurschepenrace in te voeren. Bij Pinmill dronk hij zijn favoriete biertje en genoot samen met de andere deelnemers van de heerlijke lunch die daar werd aangeboden door de Noordzeeclub. Na de NSR vertrokken Leo en Cobie voor hun zeilvakantie op de Shiant en zagen we ze na drie maanden weer terug.

Ondertussen was in 1995 de U4 opgericht. Een zeilevenement dat over 4 weekenden verdeeld plaats vindt, een zeilevenement met als doel de zeiljeugd op olympisch niveau te brengen. In 2003 kwamen Leo en Cobie de U4 ondersteunen. Vele jaren bleven zij actief.

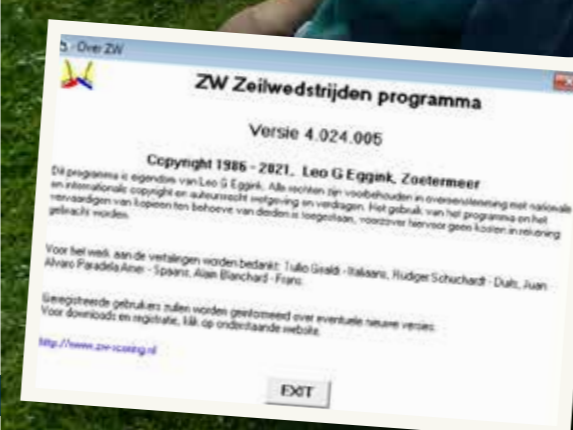
Ook zeer terecht werd de familie in 2015 vereerd met de Maastrofee.

In 2017 is er nog een WK Cadet op de Grevelingen. En komen Leo en Cobie met hun Barkas 1100 naar Bruinisse. De Swaen is tijdens dit evenement het startschip. Leo zit op zijn stoel en slaat alles gade. Helaas was dit wel het laatste evenement dat we gezamenlijk hebben gedaan.

Dinsdag 24 augustus hebben we definitief afscheid van hem genomen. We wensen Cobie, Nicole, Monique en Raymond veel sterkte toe.

We'll meet again – Vera Lynn

Namens de redactie van het Spuigat, Aly en Peter Anink-van Driel







## Het nieuwe clubhuis in gebruik genomen!

*Ons nieuwe clubhuis lag al te lonken op de prachtige plek midden in de haven, maar het was nog even wachten op het afronden van de laatste technische details en het versoepelen van de Corona regels voor de Horeca. Dinsdag 15 juni was het zover: ons clubhuis ging voor de eerste keer open om de barvrijwilligers kennis te laten maken met het clubhuis en met elkaar. We starten in het nieuwe clubhuis met een mooie mix van oudgedienden van 't Spuigat en nieuwe vrijwilligers, waaronder ondergetekende.*

Het was ontzettend fijn om de inspanningen van de bouwcommissie in het echt en van dichtbij te kunnen aanschouwen. Wat is er door iedereen hard gewerkt om hier het mooiste clubhuis van watersportend Nederland qua uiterlijk en ligging van te maken! In de kelder is er enorm veel ruimte voor de technische ruimten, opslag en sanitair. Op waterniveau natuurlijk de clubruimte en een prachtig uitgevoerde keuken met allerhande apparatuur. Een deel is hergebruikt vanuit de oude keuken en een deel van de apparatuur is nieuw, maar alles staat klaar om mooie middagen en avonden te kunnen cateren. In de clubruimte zelf staat een prachtige ruime bar, een nieuwe audio/video

installatie en een heuse leren Chesterfield. En als kers op de taart hebben we een riant terras en een kantooruimte die tijdens wedstrijden als regatta office gebruikt zal worden.

Na deze mini-rondleiding even terug naar de barmannen en -vrouwen. Waarom ben ik eigenlijk vrijwilliger geworden? In het oude Spuigat was ik me nooit zo bewust van het geregeld dat nodig is om te zorgen dat de bar kan functioneren. Huib nam natuurlijk veel van het geregeld op zich en dat leek in mijn ogen allemaal vanzelf te gaan. Met het afscheid van het oude clubhuis is er ook afscheid genomen van Huib en een aantal vrijwilligers. Annemieke en Paul hebben het

stokje overgenomen en zijn actief gestart met het op poten zetten van de organisatie en het werven van nieuwe vrijwilligers, zodat ook nu het clubhuis open kan zijn voor onze leden en natuurlijk de passanten. Annemieke en Paul ken ik al redelijk wat jaartjes vanuit de organisatie van de North Sea Regatta en ik was met name Paul vanuit enthousiasme al vroeg in het voorjaar aan het bestoken met vragen over de opening van het clubhuis. Tja en als je dan de aandacht op jezelf vestigt, kun je natuurlijk wachten op de vraag of dat enthousiasme niet beter gebruikt kan worden om te helpen de bar te bemannen . . . Dus ging ik ook op 15 juni naar de kennismaking en heb ik me laten inlijven in het team van



barvrijwilligers. Het waarom is eenvoudig voor mij: ik gun onze vereniging een bruisend clubhuis en dito clubleven en wil daar graag bij helpen. En wat is nu mooier dan achter de bar te kunnen staan en op ooghoogte mooie, leuke en grappige schepen en scheepjes te zien langsvaren terwijl je een biertje tapt!

Bij de eerste opening was het assortiment nog een beetje beperkt, mede omdat niet helemaal duidelijk was welke kant het op zou gaan qua Corona. Met het verruimen van de Corona regels is ook het assortiment van het clubhuis steeds een beetje verder uitgebreid: extra soorten fris, Belgisch bier, gedestilleerd, tosti's, bittergarnituur en

lekkere fuet worsten of zelf te snijden. Op de laatste woensdagzomeravondwedstrijd van 25 augustus hebben we als proef een zeilersmaaltijd geserveerd voor de zeilers die niet na een snel dashboard-diner het water op willen. De club komt zo steeds meer tot leven, maar dat kan nog beter. Naast de woensdagavond (in ieder geval tijdens de zomer) is de club op zaterdag en zondag van 15:00-20:00 geopend. Als vrijwilligers vinden we dat heel leuk om te doen, maar ook hier geldt: hoe meer zielen hoe meer vreugd! Dus kom langs om ons aan te moedigen, maar nog belangrijker om andere clubleden te ontmoeten en ons nieuwe clubhuis tot een bruisend middelpunt van de haven te maken!

Het lijkt mij enorm leuk om nog meer leden van onze vereniging te leren kennen de komende tijd, dus als je binnenkort een keer op pad gaat voor een drankje kom dan naar de club!

Met vriendelijke groet,

Raymond Roesink





## Het woord is aan onze nieuwe secretaris. Eveline Heijning-Nederlof

*Met heel veel plezier heb ik afgelopen mei na de ALV het stokje voor de rol als secretaris overgenomen van Wytse Bouma, die alles naar wens heeft overgedragen.*

Dank naar alle leden in ieder geval voor het vertrouwen dat ik hiervoor heb gekregen. Ik vind het erg leuk om via deze weg mij kort te mogen introduceren. Uiteraard maak ik graag kennis face to face in het prachtige nieuwe clubhuis. Mijn naam is Eveline en ik ben moeder van 2 lieve zonen - Daniel en Chris. Ik ben getrouwd met Alexander. Als gezin vind je ons vaak op steiger I. We zijn dol op buiten zijn. In winter en in zomer. Samen buitenspelen zoals we het noemen. Terwijl ik dit schrijf maken we met het gezin 4 weken een reis te voet door de Pyreneeën. Met rugzak en tent, geheel zelfvoorzienend, trekken we van de Middellandse-Zee naar de Atlantische oceaan. Van Oost naar West. We vinden het

een prachtig avontuur en het is heerlijk om in beweging te zijn. Als we in Scheveningen zijn, ligt vooral het plezier in het doen van vele vormen van watersport. Veel surfen, zeilen (kinderen hebben geleerd in de eerste jaren bij de ZOP), zwemmen en wanneer het weer het toelaat, ook veel zeilen in de weekenden en vakanties. Onze boot heet de Fruehling en heeft een knalroze gennaker. Makkelijk te herkennen. Persoonlijk ben ik vervent zeiler. Ik heb sinds mijn kindertijd gezeild. Veel in Zeeland en toeren op de Noordzee en in Scandinavië. Maar ook heb ik de oceaan mogen ervaren met off shore wedstrijden, zoals bijvoorbeeld de Fastnet.

De grootste ervaring was voor mij een race van Newport, Rhode Island naar Hamburg in Duitsland. Dit alles op een klassiek jacht, een racer gebouwd in de jaren 50. Korte baan mocht ik een aantal jaren geleden meemaken op het IJsselmeer met een First 31.7 en ik verheug me inmiddels elke week op de Clubwedstrijden. Ik voel me zeer bevoorrecht dat ik de zeemijlen allemaal heb kunnen maken met altijd gezellige en sportieve mensen. Op het water ben ik helemaal in mijn element. Zonder stop meerdere dagen op zee mogen zijn, is voor mij ultieme vrijheid. De nacht in varen, ik vind het magisch. Vooral het navigeren spreekt mij aan. De grote lijnen voor de optimale route uitzetten in de voorbereiding

om vervolgens te mogen anticiperen op de continu veranderende omstandigheden. Het houd je bezig en je bent in beweging.

Mijn werkend leven is als het varen met een boot. Samen met meerdere mensen aan de slag om vele mijlen te verzetten. Iedereen is vaardig op zijn of haar plek en heeft ervaring op zijn taak. Door vertrouwen onderling en op elkaars krachten te bouwen, optimaliseert de samenwerking en komt de boot 'in the groove'. Ze gaat harder varen dan de wind. Dat mogelijk maken is wat ik doe. Zo was ik de afgelopen 4 jaar verantwoordelijk voor de food service tak van Unilever in Nederland. Ik heb deze rol overgedragen en ga weer een

nieuwe uitdaging aan. Ik werk al bijna 20 jaar in de consumenten industrie en heb met name ervaring opgebouwd vanuit marketing en sales zowel in Nederland als buiten Nederland.

Mijn achtergrond is ingenieur en ik breng veel creativiteit in mijn werk. Ik denk graag in oplossingen vanuit co-creatie. Faciliterend te werk gaan met groepen. Dat betekent samen ideeën verzamelen, keuzes maken binnen een gesteld kader, doelen stellen en weer verder gaan. Een beetje zoals het navigeren. Het opereren vanuit een gemene deler en met een gezamenlijk doel is voor mij erg belangrijk. Het geeft betekenis aan het geen je bezig houdt. Als lid van JCS voel ik dat het water en de

watersport iig een gemene deler is. Een fantastisch uitgangspunt om mee te creëren. Ik hoop op deze manier als persoon bij te kunnen dragen als bestuurslid naast uiteraard de vastomlijnde taken van secretaris.

Dat laatste neem ik heel serieus en besef mij dat juist die taken het proces en kwaliteit borgt voor de continuïteit van de vereniging. Maar wel samen. Ik nodig daarom iedereen uit te delen op [secretaris@jachtclubscheveningen.com](mailto:secretaris@jachtclubscheveningen.com). Het delen van ideeën, gedachten, observaties en zorgen. En dat kan natuurlijk ook in het nieuwe Clubhuis! Tot gauw.

Eveline Heijning-Nederlof





## Nieuw bestuurslid; Bas ten Holter

*Ik was 8. Misschien 9. In elk geval in de tijd dat gemeentes nog geld en de visie hadden om iets te doen voor kinderen van families in de binnenstad die het niet breed hadden en gewoon moesten werken in de zomer terwijl de kinderen 10 weken vakantie hadden. Ma had een keer het kruisje gezet bij 'Optimist op de Sloterplas', zonder te weten wat dat precies was maar om nou weer t kikkervisjes te vangen in de Kennemerduinen was wat eentonig.*

Ik wist niet wat ik moest verwachten maar ging met mijn tramkaartje op zoek naar lijn 1, richting Osdorp. Onderweg zag je het al rechts, de grote waterpartij die was aangelegd om de verbinding te maken tussen West een Osdorp, en die wijk wat aantrekkelijker te maken. Een ingesloten plas met berucht zwembad waar de hoge springtorens stonden.

'The rest is history' zoals ze zeggen, na een weekje zeilen was ik verkocht en blijf ik altijd het water zoeken. Wel nog een akkefietje want Bas bleek in staat een optimist te doen zinken: voor de wind naar de drijfsteiger en dan 5 meter ervoor hard overstag en met de wind meedrijven. Alleen had ik tijdens dat stukje uitleg meer oog voor de vliegtuigen en ging dus niet hard overstag maar volle vaart onder de steiger met de badkuip, scheefhangen en dan teveel water maken. De

tweede open boot die ik omkreeg was een BM op Loosdrecht, 'kon niet om' zei mijn oom nog dus ik nam mijn huiswerkschriftje gewoon mee om op een legakker wat in te halen. Tsjja, dan moet je niet gijpen vlakbij een meerpaal waardoor de grootschoot achterbleef en snok, 90 graden helling, water maken. Gelukkig was het ondiep en kon ik staand in het water de boot iets overeind houden en naar een eilandje slepen om te hozen. Ik zie nog mijn brommerhelm wegdrijven en toen we de sleutels terugbrachten bij oom en hij mijn natte pak zag vroeg hij of het hard regende, want de BM kon per slot van rekening niet om...

Twee jaar terug ben ik lid geworden bij JCS, eerst even wezen luisteren in het clubhuis en toen aan Huub Havenmanager gevraagd waar de wachtlijst het kortst was, want dat

was toch wel een dingetje. Tot 8 meter was het antwoord dus op zoek gegaan naar een zeewaardig kajuitjachtje dat ik single hand zou kunnen varen op een rustige namiddag na het werk zonder crew-planning en complexiteit als het zo uitkwam. Een goede vriend had een Hurley700, klassiek bootje uit Plymouth die werd gebruikt door de Engelse Marine als afstudeer project voor adelborsten. Portsmouth – Azoren en heel terug, singlehanded en navigeren op de sterren, dan was je geslaagd. De naam Polifinario is te uniek om te veranderen.

Onderdeel van de ballotage was een indringend gesprek over wat ik zou kunnen en willen bijdragen aan de club. Promotie, iets technisch, in elk geval achter de bar. De bar kon niet want dicht door Corona en ik maakte me al zorgen, wil wel 'in good standing'

blijven dus aangemeld als ZOP rescue. Paar keer meegedraaid en kreeg dus vragen als 'welke is jouw zoon/dochter? Kom je volgende week weer? En het beviel dus kwam ik op de radar van Paul die daar ook geregeld rondliep. Een nieuw lid en spontane vrijwilliger, daar wilde hij meer van weten.

Daarna ging het snel, altijd leuk om op je 53e als 'verjonging' van het bestuur en de club te worden gezien. Ik ga een aantal van de taken van Wim van der Loo overnemen die net is afgezwaid als bestuurslid. Mooie evenementen die inmiddels een vaste plek op de agenda hebben, Sinterklaas inhalen, Scheveningen Light walk met het aansteken van de lichtjes op de boten, het nieuwe Proef de Zee naar voorbeeld van Barcelona, alle schoolkinderen in Den Haag kennis laten maken met de zee. Met de evenementen

commissie gaan we kijken wat er nu kan tijdens Covid en wat we kunnen plannen voor daarna.

In al mijn clubs ben ik altijd bezig geweest met evenementen voor integratie van nieuwe leden, jaarlijkse gala's, buitenlandse reizen: alles om verbinding tot stand te brengen en te versterken. Tussen de leden onderling, de verschillende sporten als roeien, duiken, vissen en zeilen maar ook tussen de 'ervaringsdeskundigen' en beginners, jong en oud, man en vrouw, Nederlands of op bezoek voor langere tijd. Noem me maar portefeuillehouder sociale zaken. De club heeft een mooie historie en een nog mooiere toekomst: met de financiën op orde en de beschikbaarheid van een mooi en groter clubhuis voor iedereen, clubboten als de SB20s en de Paisano, de aandacht voor zeilen na evenementen als de North

*"Spreek me aan als je ideeën hebt voor ons mooie nieuwe clubhuis, evenementen die de club op de kaart zetten, die bijdragen aan verbinding en positiviteit"*

Sea Regatta, Olympische Spelen, steeds meer actieve vissers, roeiers die de aanloop niet aankunnen: je merkt aan alles dat het in de lift zit en het is me een eer en genoeg om hier als bestuurslid een steentje aan bij te dragen.

Zakelijk ben ik commercieel actief voor de Amerikaanse firma Salesforce met focus op onderwijsinstellingen.

Spreek me alsjeblieft aan als je ideeën hebt voor het nieuwe clubhuis, evenementen die de club in de breedte op de kaart zetten, die bijdragen aan verbinding en positiviteit. Ik sta in de app ;)

Groeten,

Bas ten Holter





## Sec Hayai, Op weg naar de Globe 40!

Sec Hayai is in januari 2020 overgedaan van Nico Budel sr. naar zoon Frans Budel. Na een forse refit is Sec Hayai weer in wedstrijd shape. Doel van Frans is om mee te doen aan de Globe 40. Deze zou eigenlijk afgelopen juni van start gaan in Tanger, maar is door de Corona pandemie een jaar uitgesteld. Hierdoor hebben we wat extra trainingsraces in kunnen lassen.

Zo hebben we in september 2020 mee gedaan aan de Normandy Channel race met een mooie 9e plaats line honours overall en een 1e plaats in de vintage klasse. Door de barre weersomstandigheden hebben veel boten met materiaalpech of oververmoeide bemanning de race voortijdig moeten verlaten. Sec Hayai bleef met schippers Frans Budel en

Ysbrand Endt goed overeind met deze mooie resultaten als gevolg.

Afgelopen mei/juni werd de Normandy Channel Race wederom gevaren. Deze keer waren de weersomstandigheden niet zo heftig, waardoor de concurrentie moordend was. Tot het eind aan toe was het een echte race tussen 7 boten in het klassement. We hebben er 2 voor moeten laten gaan en 4 achter ons gehouden, waardoor we op een 18e plaats line honour en 2e in de vintage klasse zijn gefinisht.

8 augustus mocht de Fastnetrace 2021 van start. Deze keer was Paul Bijleveld de co-schipper, omdat Ysbrand Endt als schipper op de Ocean Breeze meedeed. Het was even

spannend of de race wel door zou gaan, want ook hier dreigde Corona roet in het eten te gooien. In plaats van Cowes (UK), voeren we nu naar Cherbourg (FR) voor de voorbereidingen en de keuring voorafgaand aan de race. Op zaterdagavond 21.00 konden we daar de trossen los gooien op weg naar Cowes. Het was een ruim windse snelle overtocht, waardoor we al om 05.00 in Cowes aankwamen en we nog even 3 uur konden slapen.

Om 11.25 (BTS) zou de Class40 van start gaan. Helaas trokken we 10 minuten voor het startsein een stuk rail van de mainsail los van de mast en moesten we voor een spoedreparatie terug naar de haven van Cowes. Gelukkig hadden we genoeg reparatie

materiaal aan boord, waardoor we met 3 uur vertraging alsnog met Sec Hayai over de startlijn voeren

We zijn toen aan een inhaalslag begonnen. De achterstand was mede door de stroming in The Solent flink opgelopen (58 mijl), dus we hadden een flinke uitdaging. Door de aan de windse koersen tot Land's End konden we langzaam dichterbij komen. Al voor de Fastnet Rock hadden we de eerste Class40 ingehaald en kwamen we in een gebied met weinig wind terecht en daardoor konden we nog meer inlopen op onze voorgangers.

Op 11 augustus om 03:01 hebben we de Fastnet Rock gerond en op het stuk terug naar Land's End hebben we weer 2 Class40

boten in kunnen halen. Bij Scilly's troffen we weer een wind stilte gebied en werd het echt spannend. Hier moesten we onze tactische skills aanboren. Gelukkig lukte dat en kregen we weer wat stabiele wind, waardoor we door konden naar de finish. We zijn er zelfs in geslaagd om de Randstad (nr.155!!) in te halen. Deze heeft ons de laatste 30 mijl op hielen gezeten. Op de finishlijn hadden we nog steeds 0,8 mijl voorsprong.

Al met al een super geslaagde race, waar we veel van geleerd hebben en een mooi prestatie hebben neergezet. 22e plaats in de Class40 (33) en 62 plaats line honours overall. (330) Onze volgende uitdaging is de Transat Jacques Vabre komende november. Deze zal van Le Havre (FR) naar Martinique gaan,

maar eerst zal Sec Hayai weer een goede onderhoudsbeurt ondergaan.

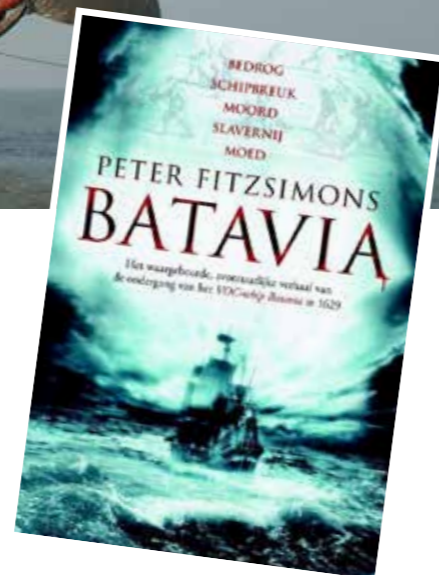
We houden jullie op de hoogte van de ontwikkelingen. Hayai!

Frans Budel (schipper)  
Ysbrand Endt (co-schipper)  
Simone Straatman (communications and shorecrew)

Volg ons op Facebook Sec Hayai  
Volg ons op Instagram Sec\_Hayai







## voor de Scheepsbieb

*Titel:* Batavia  
*Auteur:* Peter Fitzsimons,  
vertaald door Frank van der Knoop  
*Aantal pagina's:* 456  
*Uitgeverij:* Karakter uitgevers B.V.  
*ISBN:* 9789045201931

Op 27 Oktober 1628 vertrekt het retourschip Batavia van de Verenigde Oost Indische Compagnie aan het hoofd van een kleine vloot van acht schepen van de rede van Texel. De bestemming is Batavia, de nederzetting van de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden op Java. De VOC heeft gemerkt dat specerijen uit de "Oost" in de "West" veel geld opbrengen en wil nieuwe handelslijnen openen en transacties sluiten. De Batavia is een vrij nieuw schip, zo'n 56 meter lang. Behalve een bemanning bestaande uit "boerenkinkels, lummels, opportunisten en ander ruig volk", varen ongeveer 50 passagiers mee, in totaal 341 personen. De commandeur van de vloot, Francisco Pelsaert heeft snel promotie gemaakt binnen de VOC, maar hij heeft een slechte verhouding met Batavia's schipper Ariaen Jacobsz.

Na een stop in de Tafelbaai (Zuid Afrika) moeten ze volgens de zeilaanwijzingen zo'n 4000 zeemijl op gegist bestek oostwaarts varen, om daarna voor de kust van het Zuidland (Australië) noordwaarts richting Batavia te gaan voorliggen.

Maar het gaat fout want op 4 juni 1629 loopt de Batavia door een misrekening van de

schipper op een rif behorend tot de Houtman Abrolhos eilanden, voor de kust van het Zuidland. (De vraag is of je na 4000 zeemijl gissen nog van een misrekening kan spreken.)

De opvarenden weten aan land te komen en proberen op de eilanden te overleven. Terwijl Pelsaert met de barkas Batavia tracht te bereiken om hulp te halen, krijgt de psychopaat Jeronimus steeds meer invloed op de gang van zaken.

Hij verklaart zichzelf tot kapitein generaal en duldt geen kritiek. Tegenstanders worden met behulp van een groepje muiters afgeslacht. Steeds meer mensen worden vermoord op onder het schrikbewind van Jeronimus: de zwakken, de sterken, de ouderen. Alleen soldaat Wiebe Hayes weet verzet te organiseren.

En dan komt Pelsaert met het reddingsschip Sardam na vier maanden weer terug bij de Abrolhos eilanden.....

Uiteindelijk komen komen nog 68 van de 341 opvarenden op Java aan.

Het boek is een echte "pil." Je merkt dat Fitzsimons veel research gedaan. Hij heeft zich

verdiept in de handels cultuur van de VOC en de belangrijke plaatsen bezocht.

Door de vele scène wisselingen en hier en daar een zijspootje moet je wel bij de les blijven. Het is een ideaal boek wanneer je bijvoorbeeld in een peperdure Engelse jachthaven ligt te verwaaien of je Corona quarantainetijd zit af te vinken. Bovendien is het een "uitgelezen" kans om je kennis van de vaderlandse maritieme geschiedenis weer wat op te krikken.

Het wrak van de Batavia werd in 1963 gevonden bij een van de Abrolhos eilanden. (Batavia's graveyard) en het werd gedeeltelijk gelicht.

Nog steeds worden menselijke resten en gebruiksvoorwerpen van de Batavia daar aangetroffen.

Ondanks de enkele reis van het retourschip kwam de Batavia in 1995 toch weer opdagen in Lelystad.

Je kunt haar bezoeken op de Bataviawerf. (Batavialand)

Harry van Hemert

## VAN AFMEREN TOT ZEILEN

MET HET A TM Z PAKKET VAN MAX BEHREND BENT U ALTIJD GOED VERZEKERD.



Bij Max Behrend bent u zowel op het water als op het land goed verzekerd. Neemt u meerdere verzekeringen af, dan kunt u tot wel 15% korting krijgen op het hele pakket. Meer weten of persoonlijk advies tel: 071 30 50 250

**Max Behrend Verzekeringen BV Veerpolder 1-B - 2361 KV WARMOND**  
**www.maximaal.info | info@maximaal.info**



O.a. verkrijgbaar bij:  
Maritiem Watersport - Scheveningen  
Ad Spek Watersport - Leidschendam  
Tijssen Watersport - Leiderdorp  
Boateak Watersport - Wemeldinge  
George Kniest - Almere

www.slambenelux.nl





## De ZOP-wedstrijdzeilers komen op stoom

*In het voorjaar hebben we flink getraind met de optimisten op de Kaag. Een aantal wedstrijden ging nog niet door vanwege Coronamaatregelen, maar op zondag 20 juni was het dan zover: Op de Kaag mochten de zeilers hun eerste pot varen tijdens een onderlinge wedstrijd. Voorafgaand werd nog uitgebreid geoefend met de startprocedure, de baankaarten werden bestudeerd en hoe zat het ook alweer met bak- en stuurboord?*

Met een rustig windje konden de eerste boeien gerond worden. De (voornamelijk) vaders in de verschillende ribs beten hun lip stuk, want coachen tijdens de wedstrijd dat mag natuurlijk niet. Bij de start van de tweede pot was de wind wat aangetrokken zodat de zeilers keihard moesten werken. Even lunchen op het water en weer door voor nog twee wedstrijden in de middagsessie. Moe en voldaan kwamen ze uiteindelijk het water af.

In de daaropvolgende weken werd het normale wedstrijdscircuit weer opgestart. Vaders en moeders met trekhaken werden gecharterd om de boten te vervoeren. De bootjes werden helemaal in topvorm gebracht. En zo werden er ter afsluiting van het voorjaarsseizoen wedstrijden gezeild op het Markermeer bij Muiden en op de Braassem.

In de eerste week van de zomervakantie was er vervolgens een trainingsweek op onze eigen Noordzee. De Kaag was ook paraat met enkele optimisten en een flinke groep laserzeilers. Het weer werkte erg mee en de wind ging elke dag een beetje harder blazen. Het varen rond de boeien op stroom was voor iedereen een mooie uitdaging en we kunnen terugkijken op een zeer geslaagde zomerweek.

En dan zijn we nu alweer in de nazomer aangekomen. Een optimist is een prachtige boot voor de jeugd, maar hij heeft natuurlijk wel twee grote nadelen: Je zeilt helemaal in je uppie in die boot en op een gegeven moment is hij echt te klein. Ons idee is om van de zeilende teenagers teamzeilers te maken, zodat ze later ook op een jacht goed kunnen meedraaien. Daarom starten we in het

najaar met wedstrijdtrainingen in de RS-Feva, een tweemansboot met gennaker. Het is de bedoeling dat we in 2022 met een paar teams in deze boot mee gaan doen aan wedstrijden. Leuk toch? En in de winter willen deze zeilers vast wel meevaren op de IJskegels of -pegels.

Heb je een plekje vrij voor een jonge zeiler, laat het ons dan weten. Ons emailadres:

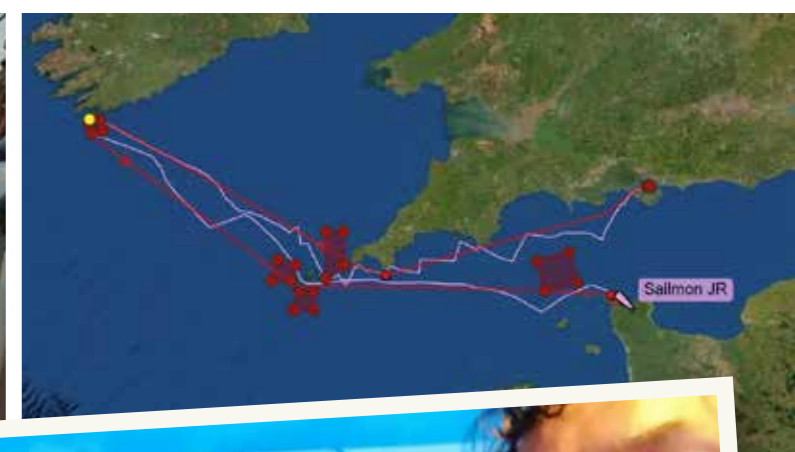
[info@dezouteoptimist.nl](mailto:info@dezouteoptimist.nl)

Met vriendelijke groet,

Jeroen Walta







## Fastnet op de Sailmon JR, een prachtige 5<sup>e</sup> plek!

*Na bijna een jaar dromen, voorbereiden, klussen, zenuwslopend gedoe over meetbrieven, last-minute First Aid en Offshore Personal Safety trainingen, vertrokken we op donderdag 5 augustus dan eindelijk naar Cherbourg!*

Tot op het laatste moment was het spannend of we in Engeland aan wal mochten, dus in Cherbourg de inschrijving definitief maken en tracker ophalen en vanuit daar door naar Engeland, leek de beste optie.

Vanwege de harde wind en vanwege de klussen (altijd maar weer die klussen..) die nog aan de boot gedaan moesten worden, besloten we om vrijdagavond te gaan varen in plaats van vrijdagochtend; dan zou er ietsiepietsie minder wind zijn. Gezien het aantal boten dat op zaterdag met schade aan de overkant aankwam, was dat waarschijnlijk geen slecht idee.

En wonder boven wonder werden in de UK op zaterdag ook de inreisbeperkingen vanuit Frankrijk opgeheven (zou RORC daar de

hand in hebben gehad??), dus konden we in Hamble nog wat socialisen, genieten van het Engelse pub food en uiteraard nog weer bootklussen, waarbij de kas van de lokale watersportjuwelier flink gespekt werd. En kwam last minute de navigator van de Visione 'invaren' om ons team te versterken.

En op zondag was het eindelijk zover.. Eerst met storm jib en trysail door de identity gate en dan op weg naar de start!

Omdat het zetten van het eerste rif iets langer duurde dan gepland, was het nog haasten naar de start (met 13 knopen downwind op alleen een gereefd grootzeil door een net gestart IRC4 veld is ook een belevenis..). Maar met net op tijd de J3 omhoog en twee slimme tacks waren we alsnog goed weg! En

toen begon het afzien.. 24 Uur upwind met wind tot 30+ knopen, fikse golven en water onder, op, over en in de boot. Een toilet dat overstroomde, zeeziekte in alle vormen en maten, alles en iedereen door- en doornat en weinig puf om de vooraf klaargemaakte pasta op te warmen of te eten, maakten het er niet beter op. Maar desondanks bleven we er vol voor gaan! Met een ritme van 4 uur op, 4 uur af voeren we de boot in twee 'teams'. Waarbij het ene team vond dat het altijd te lang duurde voordat het andere team na de wachtwissel aan dek stond en vice versa. Gelukkig bleef de sfeer goed en (meestal) een positie rond de 7e plek hielp natuurlijk ook mee. Net als de dolfinen en een walvis rond de boot, de wind die af en toe wat af nam, de zon die tevoorschijn kwam zodat we in ieder geval een poging konden doen om onze



laarzen en voeten te laten drogen. En wakker worden en zien dat het andere team alle natte zoi binnen opgeruimd en uitgehangen heeft, is dan een ware traktatie (nogmaals dank daarvoor!).

Helaas kwamen we in de allerdonkerste nacht bij The Rock, zodat we alleen maar de stralen van de vuurtoren gezien hebben. Het was maar goed dat de stuurman niet in de gaten had dat de navigator ons door een nauwe doorgang tussen de rots en een ondiepte (op de kaart 2 meter) door stuurde..

En daarna ben je ineens 'op de terugweg'! Helaas nog steeds geen downwind rak en het was pushen om de windstilte zo lang mogelijk voor te blijven. Maar de A0 in combinatie met de staysail en de jib top met J2 werkten goed,

zodat we onze positie vooraan in het veld konden behouden. En voor je het weet raak je verzeild (pun intended..) in een nek-aan- nek race met de Scarlet Oyster, een van onze directe concurrenten. Helaas wisten zij hun boot weer goed op snelheid te krijgen nadat ze hun gennaker aan flarden hadden gevaren, dus we moesten ze toch laten gaan. En eerlijk gezegd – ook wij zijn niet geheel schadevrij gebleven, maar gelukkig konden we het meeste ter plekke weer fiksen. Een gebroken tacklijn vervangen, een gennaker plakken, de A0 die ineens langs de kabel omhoog schoot omdat de splits in de continous loop tussen de tack en de furler het begaf, onderweg de speling op het stuurwiel verhelpen – wij draaien er onze hand niet meer voor om. Net zomin als voor een paar laatste zeilwissels vlak voor de finish (van A0 en staysail naar

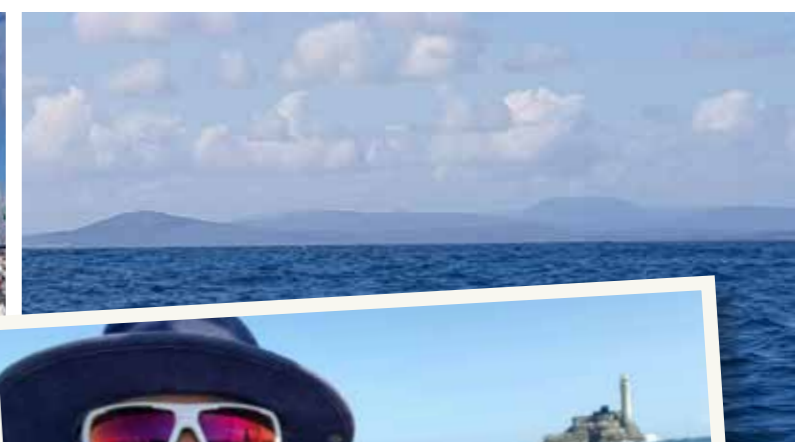
A1,5 en met een letterbox weer terug naar de A0 en staysail). Alleen de A2 die onder de boot kwam als gevolg van een een thylaska (uiteraard aan de lijschoot) die opensprong, konden we niet repareren.

Dus met een zeer voldaan gevoel kwamen we na 4 dagen, 15 uur, 25 minuten en 9 seconden op vrijdagochtend rond 4 uur over de finish, wat ons een 5e plek in IRC2 opleverde.

Daarmee hebben we onze eigen verwachtingen (en waarschijnlijk ook die van vele anderen..) overtroffen! Rest de vraag... hoe zorgen we dat we het over twee jaar nóg beter gaan doen..!?

Team Sailmon JR





## Fastnet 2021, Jaffix, 2-handed Floris Ingen Housz en Marc Luijckx

*Zeilend onder een prachtige sterrenhemel terug vanaf de Fastnet maken we met de Jaffix gemiddeld 8 tot 9 knoop over de grond. Maar plotseling is er een enorme flits, alsof er een granaat op ons wordt afgevuurd, alleen dan zonder geluid. Geen wolk te bekennen, maar met al die meteorieten die er al de hele nacht langsflitsen kijk ik nog eens goed naar de hemel en inderdaad, ik zie nog een streep licht tussen de sterren. Dit moet een grote meteor of ruimtepuin zijn geweest. Nog eens wat anders dan de vele dolfijnen, vallende sterren, Jan van Genten, en een enorme rots die als een wijze heer naar de hemel wijst. Het doel dat we na vele ontberingen eindelijk gepasseerd zijn.*

Ontberingen die niet mis zijn, vooral bij de start! De Grib files geven een stevig windje van 20 tot 25 knopen aan, maar de ervaring leert dat je daar altijd wat knoopjes bij op mag tellen. Zo ook nu, gemiddeld 30 tot 35 knopen wind, met bij de Needles uitschieters naar 40 knoop (windkracht 8). En natuurlijk hebben we die wind niet van achteren maar op de kop. Flink reven dus, de boot laten lopen, en niet te veel tegen de golven in proberen te hakken. Gelukkig hebben we stroom mee, waardoor grondsnelheden boven de 8 knoop prima haalbaar zijn en we snel open water kunnen bereiken. Al gaat dit wel gepaard met (vooral bij de Needles) de nodige stevige rollers en steile golven die de Jaffix (een lichte FF1100 met 2 man aan boord) alle kanten op gooien.

We krijgen daarbij ook nog eens de nodige extra waterballast binnen die zich vooral

op niet al te makkelijke bereikbare plekken weet te verzamelen. Dat de gevolgen van dit water ons de rest van de race nog de nodige problemen gaat geven kunnen we nu nog niet bevroeden. Nu zijn we vooral bezig ons staande te houden in een toch wel erg beweeglijke omgeving. Dat de opgevouwen salontafel het moet ontgelden op mijn route naar de WC voorin de boot, is slechts bijzaak.

Door het zware weer had de organisatie besloten de startvolgorde zodanig om te gooien dat de confrontatie van de grote snelle boten met kleinere langzamere boten minimaal zou zijn. Gevolg is wel dat onze startgroep (IRC2) uiteindelijk de laatste startgroep wordt zodat we een uur later starten dan eerder voorzien. Dit had wel de nodige gevolgen zoals een uur minder lang stroom mee, maar de doorwerking later in de

tocht blijkt nog fors meer te worden. Wind en stroming hebben nog de nodige verrassingen in petto.

Na 24 uur kunnen we de zeilen weer flink vergroten. En in de buurt van Land's End kunnen we zelfs onze code Zero uit de zak halen, tot schrik van vele boten om ons heen die we al snel onze spiegel laten zien. Nieuwe grib's voorzien rustig weer en vooral de openbrekende hemel met een lekker zonnetje doet veel goed. Dus de stuurautomaat maar weer eens aangezet om zelf bovendecks even wat te kunnen bijkomen in de zon. Maar?? Wat nu. Wat is dat ding stil, stuurt keurig rechtuit, zonder ook maar één beweging in het roer en geluidloos. Maar, toch er klopt iets niet, en jawel.. Stuurautomaat doet het niet. Resetten... nope! Aan- uitzetten... eveneens niets! Alle contacten in de bedrading

schoonmaken... niets! Dus maar even belletje naar de leverancier: "Kijk de pomp maar eens na, daar zou wel eens water in kunnen zitten." En jawel, na enig gepiel die pomp uit elkaar en daar komt toch een bruine drab uit! Onherstelbaar verroest dankzij al die ladingen zeewater die ook onze bakskist vulde. Gelukkig heb ik nog een reserve stuurautomaat bij de hand (Autohelm 2000), dus even hebben we hoop dat we toch nog een rustige verdere tocht hebben. Helaas, te vroeg gejuicht. Zo'n autohelm is een leuk ding voor toeren op het IJsselmeer, maar niet op volle zee. Dan gaat die boot toch slingeren! Kortom de rest van de Fastnet race (nog zo'n dag of 3) moeten we op het handje sturen. En denk maar niet dat je op deze lichte boot die helmstok ook maar 1 seconde kunt loslaten. Dus goed plannen dat je tijdens je wacht niet even naar de WC moet. Ook het hijsen en strijken van de code 0 of de spi blijken later ware uitdagingen die niet altijd goed gaan, met een hoop geklapper en natte zeilen tot gevolg.

Bijna is de Fastnet bezeild, maar helaas een windshift van 60 graden naar NW op 20 mijl voor de rots laat onze zeiltijd flink oplopen. Frustrerend is het dan om steeds meer boten (zo ook de snellere boten uit onze klasse) reeds de

andere kant op te zien varen. Zij waren er wel op tijd en profiteren daarvan. Zij zijn de backstagwindje (van 20 knoop). Wij daarentegen profiteren weer van een prachtige zon op het moment van het passeren van de rots. Waar ook de daar aanwezige fotograaf blij van wordt. We laten ons de koele 0-procentjes, en het stokbroodje met Franse kaasjes wel smaken.

En dan is het feest, ruime wind terug, code zero er bij en gaan!!! In minder dan 20 uur zijn we al weer bij de Scilly's. Al doen we in het donker bij die 20+ windsnelheid en zonder stuurautomaat voorzichtigheidshalve toch maar even geen grote lap, snel blijven we gaan. En dan komen we in de buurt van de Alderney race. Wat te doen, bovenlangs, wat qua richting wat ongunstig is voor de code 0 (immers bijna plat voor het lapje), of onderlangs, waarbij we met een beetje geluk de Alderney race vol mee kunnen pakken. Het beste is de spi, maar die durven we met de nog stevige wind zonder stuurautomaat niet op te zetten. We nemen de gok en besluiten tot de route onderlangs. Hadden we dat maar niet gedaan, de stroming blijkt namelijk toch niet precies te doen wat de almanak beloofd. En daarnaast neemt ook de wind nog eens

zienderogen af. En wat we ook doen, een half uurtje voor we de hoek om kunnen gaan bij Cape La Hague pakt de stroom ons vol op de kop. Er rest ons (en nog diverse boten rondom ons) niets anders dan 6 uur wachten, of eigenlijk 6 uur lang zo hard mogelijk tegen de stroom invaren waardoor we die net dood varen.

Tot overmaat van ramp besluit de wind er ook nog mee te stoppen en wordt het donker. Op het laatste restje wind (2 knoop) en het eerste stroompje mee weten we nog net voor middernacht te finishen, waarbij we tot ons groot genoegen alle boten die gelijktijdig geparkeerd lagen als wij, achter ons laten.

Dat we op de eindranking ergens onderaan (maar wel boven alle uitvallers) eindigen is slechts bijzaak. Wij hebben onze eerste 2-handed Fastnet uit weten te varen zonder stuurautomaat!

Floris & Marc



## Uw maritieme totaal specialist!

- In- en verkoop sloepen/sportboten  
(gespecialiseerd in rubberboten (ribs))
- In- en verkoop van in- en outboard motoren
- Reparatie en onderhoud boten en motoren
- Lpg ombouw van in- en outboard motoren
- Polyester en tubes (rubber) reparatie
- Totaal schilder- en lakwerk van boven tot onder de waterlijn
- Stalling zomer en winter (4500 m2)
- Rib & tenderverhuur
- Event service



meer informatie vind u op:

[www.MaritiemCentrumRijnzicht.nl](http://www.MaritiemCentrumRijnzicht.nl)



Maritiem Centrum Rijnzicht | Valkenburgseweg 70 | 2223 KE Katwijk a/d Rijn | Tel. 071-40 27 000 | [info@maritiemcentrumrijnzicht.nl](mailto:info@maritiemcentrumrijnzicht.nl)  
[www.maritiemcentrumrijnzicht.nl](http://www.maritiemcentrumrijnzicht.nl) Like ons op Facebook <https://www.facebook.com/MCRijnzicht> volg ons op Twitter @RijnzichtGroep



## Sailservice Ontzorgt!

Hulp nodig bij het organiseren van een watersport wedstrijd, clinic of iets soortgelijks? Sailservice biedt uitkomst! Van portofoons tot boeien, ribs met gediplomeerde drivers, zelfs een ervaren team voor race management. Sailservice kan daar allemaal voor zorgen, zodat uw evenement een groot succes wordt en u zelf optimaal kunt genieten. Klein of groot evenement, Sailservice ontzorgt!

kijk voor meer informatie op

[www.sailservice.org](http://www.sailservice.org) of mail naar [info@sailservice.org](mailto:info@sailservice.org)

De Zeilmaker aan de Scheveningse haven. Sinds 1872

# Vrolijk

Tent- & zeilmakerij  
[www.zeilmakerijvrolijk.nl](http://www.zeilmakerijvrolijk.nl)

ULTRAMAR  
CLEAN PROTECT CARE

Ons team helpt u graag. Of het nu een nieuw RVS frame met buiskap, bimini, sprayhood is. of het oude doek hiervan vervangen en/of repareren.



Voor de jachtzeilen hebben wij de service: voor middel/ kleine reparatie voor woensdag brengen, voor het weekend weer klaar.



Wij zijn ook Apollo sails / Bank sails dealer, dus ook voor nieuwe jachtzeilen, bent U bij ons op het juiste adres.



Schokkerweg 26, 2583 BH, Den Haag Tel: 070-3554957 [info@zeilmakerijvrolijk.nl](mailto:info@zeilmakerijvrolijk.nl)







## Fastnet op de Firestorm, 1 hr, 45 min, 44 sec.

*Firestorm ligt net boven Cowes aan een meerboei te steigeren. Voor de start van de Fastnet is er even een uurtje rust. Het laatste 'weer' ophalen en nog even koffie. De Solent is bij 30 knopen wind, een heksenketel van kriskras door elkaar heen varende boten en klapperende zeilen. Ik ben er niet gerust op en krijg het gigantische broodje van Jenny's crew cafe uit Hamble maar nauwelijks weg. Ik ben niet snel nerveus, maar gisteren kregen we al een voorproefje tijdens de delivery van Cherbourg naar de Solent en de wind is er vandaag met de start van de Fastnet bepaald niet minder op geworden.*

Jochem en ik waren van plan die delivery conservatief te varen. Rif in het grootzeil en alleen de jib. De voorspelde wind liet echter op zich wachten. Dus toch maar de A4 er op. Je moet wat en eerlijk is eerlijk dit werd geweldig zeilen. Wind en golven bouwden op. Firestorm kwam in plané en niet lang daarna waren snelheden van 15 knoop gesneden koek. Moon Palace, een Class 40, liep op afstand over ons heen met een gigantische gennaker. Een geweldig gezicht, maar niet lang daarna zagen we het zeil in tweeën gaan. Even later werd Firestorm opgetild door the Ultimate Wave. Met droge mond zag ik de bootsnelheid oplopen. Een eindeloos lijkend moment bleef de display staan op 19 knopen. Bestond dit met een J/109?

Toen we uitgejoeld waren constateerden we dat 30 knopen ware wind wel mooi was geweest voor een delivery. De A4 moest er af. Jochem hees de jib, en liet de tack line en

het val achter de boot streamen. Terwijl ik zo diep mogelijk stuurde met het val in m'n vrije hand, opende hij de klem van de tack en begon, staande bij de kajuitopening, het onderlijk binnen te halen via de retrieval line van de A4. Met dit soort golven ben je met z'n tweeën natuurlijk onderbemand, maar de procedure hebben we vaak getraind. Op het moment dat het grootste deel van het onderlijk binnen is, opent hij de klem van het val. De wrijving van het val door het water is met deze snelheid zo groot, dat ik maar weinig kracht hoeft uit te oefenen om 'm beheerst te laten slippen. De A4 komt naar beneden, eerst nog met Jochem's volle gewicht, maar naarmate het val verder uit het water komt, steeds gemakkelijker. Eind van de dag in Hamble horen we van diverse boten dat ze schade hebben aan het grootzeil. Zeilmakers hebben die nacht flink doorgehaald. Iemand bij Hamble Yacht Services vertelde me ooit dat vanuit Hamble nog nooit een boot niet aan de

start van de Fastnet had kunnen verschijnen.

Dat klinkt natuurlijk mooi, maar ons was het was dus bijna niet gelukt. In mei ging Firestorm op de kant voor antifouling en aansluitend ging de mast er af om schijven te vervangen en nieuwe connectoren voor de windset te monteren. Twee dagen later deden we een upwind training ter controle van windset en mast settings. Om alles uit de trim te halen hanteren we voor de diagonalen en verticalen vijf settings: Very Light, Light, Medium, Medium-Heavy en Heavy. De basis is Medium. Deze wordt exact ingesteld met de wantspanningsmeter en voor de andere standen weten we precies hoeveel slagen vaster of lossere de stagen gedraaid moeten. We gebruiken zgn. dichte spanners omdat deze minder gevoelig zijn voor zoutaanslag en daardoor makkelijker te verstellen zijn. Die dag ging het fout. Vanaf Noordwijk komend met wind en stroom tegen laat de track iets

van 11 tacks zien. De laatste tack, precies in de aanloop van Scheveningen, brak de mast toen we door de wind gingen. En daar drijf je dan, gedesoriënteerd omdat de werkelijkheid maar niet tot je door wil dringen. Jochem werd door de giek geschampt en kwam met z'n hoofd tegen een lierhandel. Ik heb een rijtje zwaluw staarten op z'n hoofd geplakt, de verkeerscentrale opgeroepen en de KNRM om assistentie gevraagd.

### En hoe dan verder?

Omdat de weersomstandigheden niet idioot waren, wilde ik graag de mast meenemen naar binnen. De KNRM heeft heel goed rekening gehouden met het slepen. Omdat de D1 los was gebroken, brak de mast net boven het kajuitdak en onder de eerste zaling. Het verticale stag bleef heel en daardoor knikte de mast naar BB. De Dyneema vallen hielden de losse delen bij elkaar. Bij het slepen kregen zeil en mast wat lift, waardoor ik één van de vallen kon gebruiken om de top van de mast wat omhoog te lieren en bij de boot te houden. Firestorm werd keurig in de eerste haven door de KNRM afgeleverd, geweldige mannen

en Jochem werd nog even ter controle in het ziekenhuis gescanned. Gelukkig werd er niets gevonden en hij kon later op de avond huiswaarts. Hoe verschrikkelijk de hele situatie ook was geweest, het had veel erger kunnen aflopen.

De volgende ochtend was Klaas Jan Kroon aan boord om de schade op te nemen. Nu is het niet zo dat ik de tussenpersoon van de verzekering zo vaak nodig heb gehad dat ik hem bij z'n voornaam kan noemen. Maar Klaas Jan is een goede bekende in de zeilwereld en ik heb regelmatig tegen hem gevaren. "Ik ben nog nooit eerder een mast kwijt geraakt. Hoe gaat zoiets verder?" vroeg ik hem. "Jullie willen de Fastnet varen, dus ik zou maar gauw offertes gaan aanvragen" zei Klaas Jan droog. Daar had 'ie me even. In gedachten had ik de Fastnet al afgeschreven, maar hij zette de deur weer op een kier. En ik zette er die dag mijn voet tussen.

Het ging hard. Eerst maar eens Tuned bellen, Vester neemt op. "Ja ik hoorde het, Diem van Heukelen heeft al gebeld met Sparcraft in

Frankrijk. We krijgen morgen een offerte!" Vervolgens komt Jochem terug. Hij had op de kade een kraan van Blansjaar zien staan en geregeld dat deze 's middags komt om de mast op de kant te leggen. Inmiddels proberen we Firestorm te verplaatsen en komen er achter dat er iets om de kiel moet zitten. De mannen van Blansjaar zijn onbetaalbaar; "Als er iets om die kiel zit hijsen we die boot er toch effe uit." Een half uur later hangt Firestorm in de singels en is de kiel weer vrij. Dan gaat de mast, althans wat er nog van over is met tuigage en zeilen de kant op. Daar blijkt dat de beslissing om de boel mee naar binnen te slepen een goede te zijn geweest. De bijna nieuwe jib is zonder meer nog bruikbaar. Het grootzeil is een ander verhaal. Diverse scheuren zorgen ervoor dat je dit met de beste wil van de wereld geen wedstrijdzeil meer kunt noemen. Verder blijken de mast displays gesneuveld en de B&G windset gebroken.

Twee dagen later komt de expert. Als deze alles bekeken heeft maakt 'ie de balans op. De locking moer van de D1 aan SB is los gekomen. Dat hoeft maar een fractie van een millimeter





te zijn en de spanner kan losdraaien. Als je over SB vaart hangt de rod rigging los. Dat moet, anders zou de rod kunnen buigen en vervormen. Na al die tacks heeft de spanner zich zover los gedraaid dat er niet voldoende schroefdraad meer in zat om de kracht van de laatste overstag manoeuvre op te vangen. De bronzen bus breekt dan uit de spanner. "Jullie hebben pech gehad. Het draait ook allemaal nog eens heel soepel op deze boot" meent de expert. Dat zal best, denk ik. Maar hoe je het ook benoemd, de locking moer zat niet voldoende vast en dat is een eigen fout. In gedachten heb ik al besloten naar open spanners te gaan. Dan zie je tenminste meteen dat de locking pin eruit is.

De maanden daarop ben ik m'n eigen refit manager. Ik plan, coördineer en maak een nieuw plan voor de instrumenten en het netwerk. Ik heb me voorgenomen de ontmasting niet als een louter negatief ding te zien. Ik neem de kans waar om wat er terug komt te verbeteren. Omdat B&G niets meer levert van mijn H2000 systeem, zoek ik contact met Sailmon. Hun E4 processor sluit naadloos aan op mijn oude B&G instrumenten en de mast displays worden vervangen door Sailmon Elements die met een kleine aanpassing in de B&G mast bracket passen. De E4 opent ongekende mogelijkheden. Het log kan eindelijk nauwkeurig gekalibreert worden op alle snelheden, de downwind upwash corrigeren en al die andere dingen die je maar liet zitten omdat ze teveel tijd kosten. Last but not least, alle data vanuit Expedition - mijn routeringsprogramma - is op de mast zichtbaar te maken. Grote wens was altijd de polaire performance te zien. Nu zie je meteen

dat je snelheid niet optimaal is en dat spoort aan de trim te veranderen.

De mast kwam op tijd en Tuned heeft binnen een week alles in orde weten te krijgen. Scepters werden maar opnieuw gemaakt omdat levering vanuit Frankrijk te lang op zich liet wachten. Het was een geluk dat de romp geen beschadigingen had opgelopen. De instrumenten werkten en de basiskalibraties werden, in verband met vlak water en weinig stroom, op het Markermeer uitgevoerd. Op de dag voor vertrek vanuit Scheveningen werd het nieuwe grootzeil geleverd. Op 1 augustus, de dag van vertrek, ging het grootzeil er voor het eerst op en pas in Cherbourg ging het er af en konden we de latten stellen. Nu terugkijkend, hier aan die boei bij Cowes, vind ik het sowieso een wonder dat alle elementen van de refit zo samenvielen. Just in time.

#### De start is over 20 minuten

Het broodje krijg ik niet weg en gaat het water in. Jochem is eerlijk gezegd een stuk cooler dan ik. We hebben afgesproken dat onze wedstrijd voorbij de Needles gaat beginnen. Tot die tijd is het zaak zo snel mogelijk te varen, maar vooral ook zonder kleerscheuren zien te blijven. Omdat iets onder het midden van de startlijn de grootste drukte zal zijn starten we wat noordelijker. Dan maar niet live te zien op YouTube. De windverwachting zou niet alleen rond de 28 knopen zijn, maar ook nog pal tegen. Toch zie ik nu al regelmatig vlagen tot ver in de 30. We varen met twee reven en de kleine jib #4. Ideaal om upwind de Solent uit te komen. Voor mij is het een enorme opluchting om te voelen hoeveel controle Firestorm geeft op het roer

met deze configuratie. Ik begin er vertrouwen in te krijgen.

Onze start is prima. Full speed over de lijn en we maken een lange BB slag naar Wight. De stroom begint al flink mee te staan en de kruishoeken worden kleiner en kleiner. Veel boten om ons heen hebben slechte controle en lopen uit het roer. We zien zeilen scheuren en ik hoor van Jochem over aanvaringen. Jochem is mijn guide, ik let alleen nog maar op boatspeed en hoogte. Ondanks de rauwe omstandigheden krijg ik Firestorm toch makkelijk in een groove. Ik sta stijf van de adrenaline en krijg een beeld van een bende wilde wolven waarin we uit lijfsbehoud alleen nog maar mee kunnen rennen.

We zijn bij Hurst Castle, misschien wel het lastigste deel omdat de Solent daar versmalt. Voorbij Hurst heb je aan SB de Shingles bank. Een bank met grote kiezels en voor menig deelnemer is hier de Fastnet voortijdig geëindigd. Jochem heeft in zijn zeilverleden geleerd enorm hard te fluiten en dat is ons vandaag al een paar keer goed van pas gekomen. "Twee bootjes over SB" meld 'ie en fluit. Wij varen over BB en hebben dus alle rechten. De eerste van de twee, Fastwave reageert en duckt vlak achter ons langs. De tweede reageert echter pas na fluiten en schreeuwen en lijkt niet achter ons langs te kunnen komen. Ik kijk onder de giek door en zie een grote boot vlakbij die een crash tack inzet. Ik kan niet meer doen dan oploeven en de BB zijde van Firestorm parallel zien te krijgen om de klap op te vangen. Misschien was het nog goed gegaan als de stuurman de tack niet had afgemaakt. Nu draait de kont

naar Firestorm, klapt tegen de top side en neemt de railing en een paar scepters mee. Godallemachtig dit kan toch niet waar zijn. Jochem en ik laten de emoties even de vrije loop. Wat een cowboy is dit. Ik leg de boot hoog aan de wind en zie dat de hekstoel gescheurd is, de bovenste railing draad is weg en de onderste ligt plat aan dek. Zo kunnen we niet verder! De boot die de aanvaring veroorzaakte, Codiam, is doorgevaren. Jochem roept 'm op en schreeuwt dat we protesteren, wij moeten stoppen en van hen hetzelfde verwachten. Er komt een onverstaanbaar antwoord en dan niets meer.

We draaien om. Onze Fastnet heeft precies 1 uur, 45 minuten en 44 seconden geduurd. Ocean One om ons af te melden is buiten VHF bereik, daarom stuur ik een SMS waarin ik het voorval exact beschrijf. We besluiten terug te gaan naar Cowes om de tracker in te leveren en ja, wat nog meer eigenlijk. Ons bezatten?

In Cowes neem ik contact op met Key Yachting. Twaalf jaar geleden heb ik Firestorm bij ze gekocht en elke Fastnet weer zijn ze een opvangplek voor J's van allerlei nationaliteiten. Ze hebben alle onderdelen die we nodig hebben op voorraad tot de hekstoel aan toe. We gaan naar Hamble. Na inspectie verwachten ze dat Firestorm binnen drie dagen gefixed kan zijn. Inclusief het polyesterwerk. Dat zou mooi uitkomen. Dan kunnen we zaterdag in Cherbourg zijn voor het protest.

We besteden de volgende dag enorm aandacht aan het protest. Van mensen die doorvaren kun je ook verwachten dat ze ontkennen.

Codiam is een Grand Soleil 43 en vaart onder Franse vlag. Een IRC 2 boot dus die na ons was gestart. De eigenaar en de schipper zijn, als winnaars in 2009 en 2011, niet onbekend met de Fastnet. Het is bovendien met 11 man een full crew boot. Waarom hebben ze geen uitkijk gehouden? Een dag later hebben we contact met de RORC of ze het protest hebben ontvangen en of het ze duidelijk is dat wij pas vrijdagmiddag kunnen vertrekken naar Cherbourg. Alle vragen worden bevestigd.

Zaterdagmorgen 09:15 zijn we in Cherbourg. We kleden ons snel om en gaan naar het race office. Onze hearing staat geplanned in de Yacht Club de Cherbourg tijdstip TBD, to be decided. Als we daar aankomen ontmoeten we de US voorzitter van de jury, Tom Rinda. "Jullie zijn te laat" zegt 'ie. "De hearing was om 09:00 en we hebben tot 09:15 gewacht". Dit kan niet waar zijn. "Bovendien is het protest te laat ingeleverd en daardoor ongeldig". We zijn sprakeloos. Maar, zeg ik, hoe kunnen we te laat zijn voor een hearing waarvan ons nooit is medegedeeld wanneer die zou plaats vinden? Dat is inderdaad slordig van de RORC meent hij. "By the way, het is wel het best uitgevoerde protest wat ik ooit gezien heb". Ja, daar hebben we wat aan.

Hij heeft de Sailing Instructies voor zich en haalt aan dat een boot binnen drie uur na finishen een protest moet indienen. "Maar we zijn niet gefinist" zeg ik. "We zijn retired, of mag je dan geen protest meer indienen." Bovendien ons protest was ruim ingediend voordat Codiam gefinist was. Mr. Rinda kijkt ons zwijgend aan. Ik voel een deur op een kier staan en vraag hem wat er met de SMS is gebeurd die we vlak naar de aanvaring

verstuurd hebben. Hij heeft nooit een SMS gezien en vraagt mijn iPhone. Hij leest de SMS twee keer door en gaat telefonisch overleggen.

Om 12 uur is de re-hearing met een vijf koppige internationale jury. Ik zie voor het eerst Nicolas Loday de Franse schipper die elk oogcontact probeert te vermijden. We moeten ieder met bootjes de situatie uiteenzetten en krijgen vragen van de juryleden. We mogen ook via de jury aan elkaar een vraag stellen. Ik wil weten waarom hij is doorgevaren en geen moment heeft gecontroleerd of wij ook persoonlijk in orde waren. Ik krijg via de Franse tolk geen duidelijk antwoord. Hij dacht dat het alleen maar een railing draad was geweest en dit soort dingen gebeuren nou eenmaal bij wedstrijden.

Het duurt niet lang. De jury is kort in overleg. Als we binnen geroepen worden verklaren ze wat de grond is van de re-hearing. Dat mijn SMS voldoet aan alle eisen van een geldig protest. Codiam wordt veroordeeld op basis van RRS 10 - geen voorrang geven aan een boot over BB en RRS 14 - geen contact weten te verhinderen. De onherroepbare beslissing is dat Codiam gediskwalificeerd is in de Fastnet Race.

Wim van Slooten





## Moana Fastnet Race 2021

*Op 17 juli arriveren Michelle en ik op de Moana in Scheveningen voor een "vakantie delivery" naar de Fastnetrace, start 8 augustus 2021 op de Solent. Zondag de 18e vertrekken wij naar Cadzand om van daaruit in één keer naar Cherbourg te varen. Het plan is de Channelrace 2-handed te varen als voorbereiding. Oorspronkelijk zouden wij de Channelrace full crew doen, maar vanwege de Covid regels moet de crew dan in Engeland in quarantaine en later terug in Nederland ook. Onderweg naar Cherbourg blijkt dat we de accu's met steeds kortere intervallen moeten bijladen, uiteindelijk elke 4 à 5 uur. In Cherbourg, bij een J-boats dealer een monteur geregeld. Eerste diagnose: het zijn niet de accu's, maar na een dag van de walstroom en alle apparatuur aan zijn het toch de accu's. Op de 23ste worden de accu's geplaatst, maar dat is te laat om nog naar Cowes te varen en de Channelrace te starten.*

Dan maar naar Bretagne, nieuwe havens bezoeken. Eerst naar Brest, hele mooie tocht, vooral het laatste stuk met veel stroming, die je echt mee moet hebben. De grote plaatsen als Brest spreken ons minder aan dan de kleinere zoals Roscoff (pas op voor veel stroming in de haven), St. Quay de Portrieux en St. Cast de Guildo. Op 4 augustus van St. Malo naar Cherbourg gevaren. De volgende dag komt de bemanning uit Nederland per auto aan. Alle vakantie spullen en onnodig gewicht in de auto en de bemanning aan boord. Vrijdag is inkoopdag, laatste klusjes doen

en al wat routeplanning voor de Fastnetrace uitproberen.

Zaterdag varen we om 06.00 uur naar de Hamble, vergezeld van veel andere deelnemers. Lekker windje voor de A4 genaker. Na een uur varen zien wij de Visione op de motor terug varen. Dat is geen goed teken. Naar ons later bleek een breuk in de mast bij de mastvoet, wat vreselijk om na alle voorbereidingen niet te kunnen starten. De wind neemt allengs toe en we zien regelmatig 25 knopen. De A4 wordt omgewisseld voor de A5, heelhouden

is het devies. Bij Wight wordt de wind nog wat straffer en wij lopen wat vaak uit het roer. A5 eraf en verder op zware fok en grootzeil met één rif. De wind is dan al regelmatig 30 knopen. Daar de fok zo nu en dan om de stag draait, wordt die gestreken. Vlak bij de Solent moeten we gijpen. Grootshoot indraaien en de gijp...toch te hard? Grootzeil boven het tweede rifoog bijna tot de mast ingescheurd. Een heel groot probleem 20 uur voor de start van de race waar zoveel aan is voorbereid en voor is getraind. Na een paar stevige krachttermen meteen gaan bellen. Met Nic

Bol van North Sails in Nederland. Met Astrid de Vin en Roeland Franssens van IL Corvo, die in Port Hamble lagen. Op fok en motor naar Port Hamble gevaren. Alle mogelijkheden geprobeerd tot het delivery grootzeil van de Juliett Romeo toe. Heel tof van Ronald Prins dat hij die wilde uitleenen. Het lag nog wel in een trailer in Cherbourg, maar er vertrokken daar nog boten. Uiteindelijk via een bemanningslid van een tegenover ons liggende boot een zeilmaker gevonden die het zeil 's nachts zou repareren. Om 9.00 uur op de dag van de start konden wij het grootzeil weer aanslaan, keurig gemaakt. We kunnen in ieder geval starten, maar wat een stress!

Ons oorspronkelijk plan was om 9.00 uur de box uit, verplicht met stormfok en Trysail door de noordelijke gate om daarna de gewone zeilen op te doen en de startlijn te verkennen en starts van de eerdere groepen te zien. Gezien de situatie met het grootzeil, maar ook gezien de windvoorspelling was het niet verstandig zo lang voor de start al op het water te zijn. Om veiligheidsredenen is de IRC2, onze startgroep, de laatste startgroep

geworden. Start om 12.40 uur, half uur later. Als we op de Solent komen met onze stormzeilen blijkt de wind al tussen de 25 en 30 knopen te zijn, met uitschieters daarboven. Het netjes opruimen van de stormzeilen is nog een hele klus. We gaan op de motor naar de overkant, naar Cowes. Daar varen we een stukje de Medina op en kunnen in de luwte de zeilen hijsen. Grootzeil met twee riffen en de zwaar fok ook gereefd.

Normaal stuurt Michelle de start en het eerste upwind stuk. De hele Solent is upwind. Vanwege de hectiek bij de start en de zeer ruwe omstandigheden besluit ik zelf te sturen. De zeilen zijn pas 10 minuten voor de start gehesen. Bij het halve wind langs de startlijn varen is de boot nauwelijks te houden, mede doordat het roer "gek" doet. We wilden weg van de kant starten, stroom was al mee, meer stroom in het midden en vrije ruimte. Er is wat discussie aan boord hoe de twee lichten die precies op de startlijn boven elkaar moeten staan geïnterpreteerd moeten worden. Zijn we nu voor of achter de startlijn. Aan de meeste andere boten te zien erachter. Hier wrekt zich

het niet verkennen en de Channelrace missen. Slechte start, pas na 2 minuut 40 seconden over de startlijn. Ik merk meteen met scherp aan de wind varen, dat er iets mis is met het roer. Het slijpt en het merkteken dat aangeeft wat het midden is op het stuurwiel gaat alle kanten op. Heel onprettig en stressvol, na zo'n 10 minuten gewend aan de situatie en gaat het stukken beter. Samen met Marc die de grootzeiltrim doet gaan we als een speer bij een wind met uitschieters tot 37 knopen. Wij zien na elke tack dat wij boten gepasseerd zijn. Bij upwind zeilen zijn de krachten die je op het roer uitoefent redelijk klein. Op een gegeven moment krijgen wij één van de grote concurrenten, ons zusterschip de Sailmon Juliett Romeo in beeld. We lopen hard in. Bij de Needles liggen we bijna gelijk. Na de Solent worden de golven een stuk heftiger en krijgt de boot forse klappen en wij heel veel water over en binnen. Niks blijft droog. Door de late start verwachten we te laat bij Portland Bill te zijn om binnendoor te gaan. Ook vinden wij de omstandigheden te heftig. Er zijn boten zoals de IL Corvo, die het wel doen. Wij hebben ze nooit meer terug gezien op de AIS.





Scan de QR-code met de camera van uw telefoon

## WATERSPORT BEVEILIGING

Met ons Mi50 vaartuigvolgsysteem en onze peilzender terugvindsystemen bieden wij verschillende innovatieve watersport oplossingen op het gebied van vaartuigbeveiliging, volgsystemen en controle van verschillende apparaten op uw boot of ander watersportobject. Maar ook logboek, vaarroute registratie en automatische (push) meldingen zodra uw vaartuig of ander object een gebied verlaat en/of binnenkomt.

Een volgend navigatie moment is bij de Scilly's met 3 verboden TSS gebieden er omheen. Wij besluiten oostelijk van het oostelijke TSS gebied bij de Scilly's in noordelijke richting te varen. Wordt niet vaak gedaan, is wat langer. We hebben eerder stroom mee en een ruime windhoek, konden Code zero varen. Navigator Peter en de routing zeggen dat wij hier winst kunnen boeken. Na Lands End lijken alle boten die wij op de AIS (bereik 11-14 NM) kunnen volgen deze route te kiezen. Dan gaan ze toch allemaal naar het zuiden van deze TSS. Ik zie op het scherm dat de boten die voor onze route hebben gekozen, zoals de Juno en Scarlet Oyster met heel veel ervaring, 1-2 knopen vooruit komen. De twijfel slaat toe bij onze wacht. Pogingen om Peter wakker te krijgen mislukken. Dus toch bij het plan blijven onder het motto van "no guts no glory". Het betaalt zich uit, na het TSS zien wij dat we weer helemaal in de race zijn. Top beslissing Peter!

Wat opvalt is dat de bootsnelheden van de Scarlett Oyster(Oyster 48), de Juno(J122) en de Juliett Romeo(J122E) hoger liggen dan onze bootsnelheid, zodat we langzaam maar zeker terrein verliezen. Op woensdag om 3.51.30 passeren wij in het pikdonker Fastnet Rock. De wind is dan zuid en dat betekent na de Rock aan de wind varen. Tussen 8.00 en 8.30 uur halen wij de laatste rif er uit en dan breekt geheel uit het niets de neerhouder en komt de giek gevaarlijk naar beneden. De neerhouder wordt er afgehaald en met een harpsluiting en dynamalijn creëren we een soort neerhoudfunctie, de ophoudfunctie

gebeurt met een val als kraanlijn. De wind is ondertussen zoals voorspeld naar Noordwest gedraaid. De A4 wordt gehesen. Veel en hoge golven betekenen veel sturen en anticiperen. Dit blijkt onmogelijk met het slippende stuurwiel, binnen 10 minuten is de genaker om de stag gedraaid. Naar beneden en alle draaiingen terug draaien op een pittige zee. We proberen het stuur in orde te krijgen: kabels van het stuur bij het kwadrant strakker gezet, dit is niet de oplossing. Na 6 uur op fok en grootzeil terwijl veel boten met genaker op, ons passeren gaan we nogmaals brainstormen wat te doen. We halen het kompas van de stuurkolom en zien een ketting over een tandwiel lopen dat op een as zit. We zien dat het tandwiel dat op de as zit, bewoog, onafhankelijk van de as, dus niet vastzat. We zien ook twee inbus boutjes in dat tandwiel. Deze hebben we toen aangedraaid, echt zo vast mogelijk. Dit werkte, het tandwielgedeelte slipte niet meer. Genaker op en weer meedoen met de wedstrijd. Later in Cherbourg blijkt dat de spie die ervoor zorgt dat het tandwielgedeelte vast op de as zit eruit gelopen was. Zelfs in de haven hebben we een half uur gezocht om de spie te vinden. We hebben geluk gehad dat de inbusbouten het tandwiel vast hebben gezet.

Terug bij de Scilly's besluiten we buiten de westelijke TSS om te gaan(langere route) en niet binnen door langs Bishops Rock. Daar staat veel meer stroming en die moet je wel mee hebben. Ook deze beslissing is goed, na uren geen contact via de AIS te hebben gehad met de boten voor ons zien we plotseling

de Scarlett Oyster en de Juliett Romeo bij Bishops Rock stil liggen. We komen aardig bij, maar niet helemaal en als ze eenmaal op gang komen en wij te zuidelijk zijn en waarschijnlijk minder wind hebben verliezen wij de aansluiting definitief. Na 4 dagen 20 uur, 22 minuten en 3 seconden finishen we in Cherbourg. 16e in IRC2, 98ste overall. De hele bemanning: Marc de Haas, Peter Tjalma, Michelle Witsenburg, Marnix Rhijnsburger, Hillevi Boerboom hebben het voortreffelijk gedaan. Alle boothandelingen zijn foutloos gegaan, de sfeer is altijd uitstekend geweest. Iedereen deed zijn taken en de wachtwissels gingen soepel. Heel fijn waren de echte verse warme maaltijden, 3 keer om 04.00 uur 's ochtends voor iedereen een hotdog en één keer een ontbijt met eieren en gebakken bacon. De doelstelling was bij de eerste 10 in IRC2, deze is niet gehaald. Toch heel blij dat we onze eerste Fastnet hebben uitgevaren en 16e van 50 starters in IRC2 zijn geworden. Chapeau en felicitaties voor Juliett Romeo en IL Corvo die als 5 en 6 zijn geëindigd in IRC2. Ook zonder pech waren zij een maatje te groot voor ons geweest. In 2023 nieuwe kansen.....

Frans van Cappelle  
Schipper Moana



MOVING INTELLIGENCE

[movingintelligence.com](https://movingintelligence.com)





## Ijskegel 2021-2022

*Ondanks dat we nog steeds te maken hebben met corona en alles wat daar omheen hangt, zijn we gelukkig alweer een tijdje aan het zeilen op Scheveningen. Vorig jaar rond deze tijd zag het er nog aardig uit. De 100mijls Bruine Bank ging door en alles leek de goede kant op te gaan. Maar in de loop van september begon dit te kantelen en voor we het wisten werd alles gecancelled. Geen winterwedstrijden, geen Ijskegel, geen Ijspegel. Wat een teleurstelling voor clubzeilend Scheveningen. Maar niet alleen het zeilen had hiermee te maken. Het hele land ging in een lockdown.*

In de loop van dit voorjaar ging gelukkig de spreekwoordelijke zon weer schijnen. Helaas te laat voor de NSR, maar we mochten de Zomeravondwedstrijden wel gaan varen. Nadat we een paar woensdagen trainingsavonden hielden, konden we vanaf 9 juni weer iedere woensdagavond met elkaar het water op. Met gemiddeld meer dan 20 schepen per avond op het water was ook deze editie weer een groot succes. Het clubzeilen leeft bij JachtClubScheveningen!

Wat ook een opsteker was: we mochten het nieuwe clubhuis in gebruik nemen. Wat een mooie plek om na een avondje "buitenspelen" met elkaar een biertje te drinken en een bitterballetje te eten. En hoe leuk was het om het winnende team een week later achter

de bar een biertje te zien tappen voor al die zeilers die even kwamen ontspannen na een heerlijke wedstrijd.

Vanaf 17 oktober gaan we dit weer opstarten voor de winterwedstrijden. Om de 2 weken vanaf 10 uur zijn jullie allemaal van harte welkom in het nieuwe clubhuis voor een bakkie. Zo rond 10.30 zal ik om stilte vragen op mijn geheel eigenwijze en een palaver houden. De meesten hebben zichzelf al geïnformeerd en weten waar het over gaat. Maar er zijn altijd wel een paar mensen voor wie het nieuw is, en die willen we ook informeren. Het gaat altijd even over het weer, wat kunnen verwachten. Ook gaat het over de baan: dit is altijd dezelfde baan, maar soms niet voor iedereen duidelijk. We starten

tussen de Drains in zuidelijke richting. Om de S1 en weer terug naar de Drains. Rondje om de Drains (incl. A en B) en dan weer richting de S1. Dat doen we 2 keer. Totaal dus 3x de S1 ronden. En finishen doen we bij Drain Oost. Het gaat ook altijd over veiligheid. Allereerst: we varen veilig ten opzichte van elkaar, dus bij de boeirondingen houden we voldoende afstand en hebben we wel rechten maar die eisen we niet op door hard te schreeuwen of gewoon de boot tussen schip en boei te drukken. En natuurlijk de veiligheid voor de crew. We varen altijd met een reddingsvest aan, en dit geldt natuurlijk voor iedereen aan boord. Als hier niet aan voldaan wordt kan er een DSQ volgen. We willen graag dat iedereen weer goed thuis komt. Na het palaver gaan we richting de boten.



Als we met z'n allen het water opgaan luisteren we uit op kanaal 21. De wedstrijdleiding blijft dit kanaal ook gedurende de wedstrijd uitluisteren. Rond 11.30 uur open ik op kanaal 72. Om 11.50 uur starten we met het 10 minuten sein. Bij het 4 minuten sein moet de motor uit zijn en om 12.00 uur GPS tijd gaan we van start. In de basis varen we de 3 ronden, maar bij weinig wind kunnen dat er 2 worden. Dit is of van te voren al bekend gemaakt, maar kan ook tijdens de wedstrijd worden gecommuniceerd. Dus uitluisteren, en ook hoorbaar in de kuip, op kanaal 72 tijdens de wedstrijd is heel belangrijk. Ook mededelingen die bij de wedstrijdleiding binnenkomen, bijvoorbeeld aanwijzingen van de verkeerspost, komen via 72 bij de deelnemers terecht.

Rond 15.00 uur is iedereen wel weer terug in de box, schoonschip maken en richting het clubhuis. Vooral niet vergeten om de finishtijd door te geven op de Ijskegel-app. Het liefst zo snel mogelijk na de finish op zee. Dat geeft de wedstrijdleader wat tijd om een uitslag te maken. En deze tegen 16.30 uur met jullie te delen. En als ik het bestuur zover kan krijgen, valt er ook dit seizoen misschien wel weer een dagprijsje te winnen.

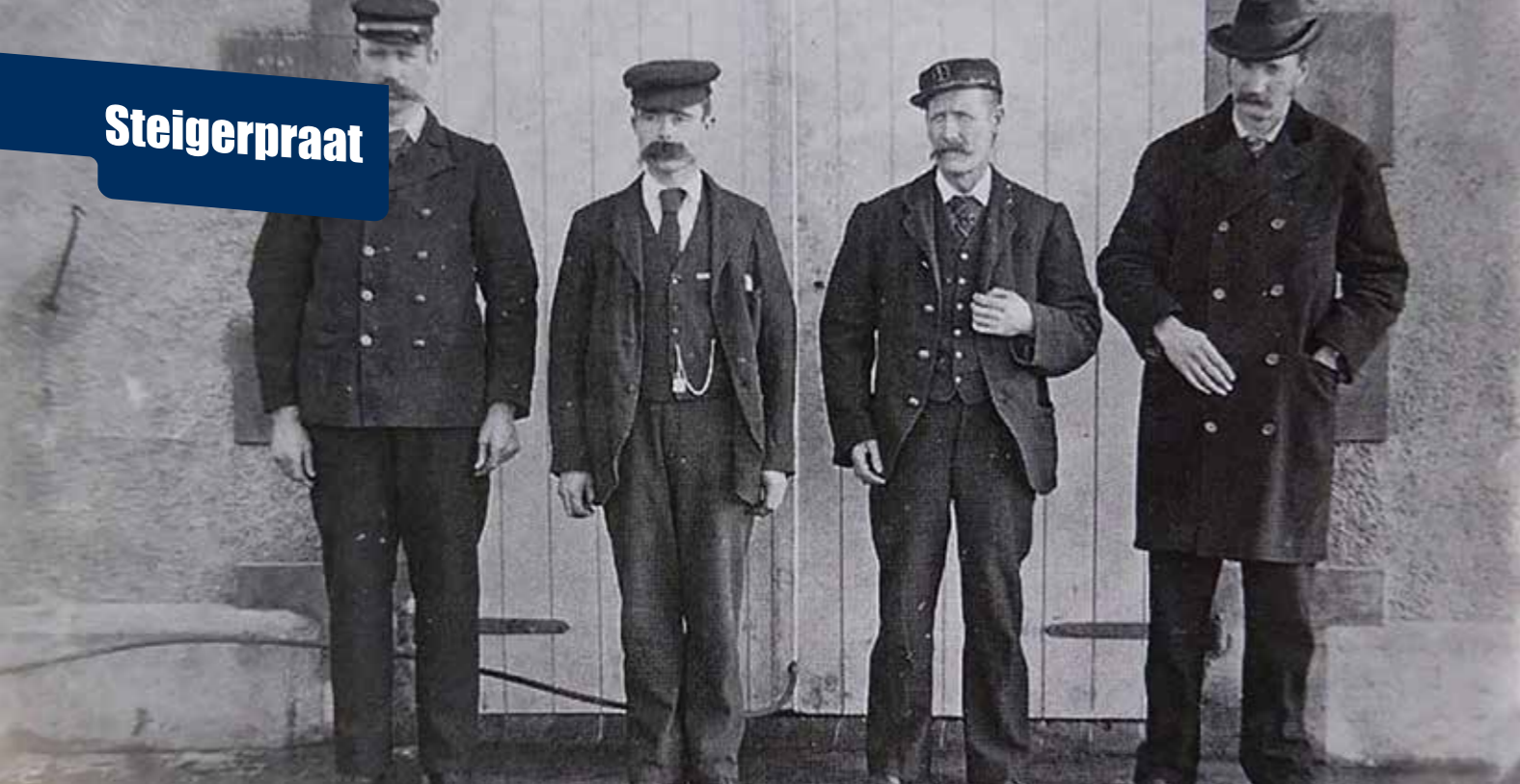
Zoals gezegd gaan we op 17 oktober beginnen. De volgende data zijn 31/10 - 14/11 - 28/11 - 12/12. Dan even kerstreces. En op 23/01 beginnen we weer. Dan 6/2 - 20/2 - 6/3 - 20/3 en dan op 3 april de afsluiter van het winterseizoen met de Baggercup.

Graag tot zondag 17 oktober en blijf jullie allen bewust van de geldende regels rondom Covid. Alleen als we verstandig omgaan met de regels kunnen we gezamenlijk van onze sport blijven genieten.

Tot bij de Drains,  
Erik van Houten

Noot: aanmelden middels een mail naar [clubwedstrijden@jachtclubscheveningen.com](mailto:clubwedstrijden@jachtclubscheveningen.com) of via PB op whatsapp.





Marshall, Ducat, MacArthur en Muirhead



## De lichtwachters van Eilean Mor

White tower 23m (1899)

Position: 58.7.3 N / 7.35.4 W

GpFl (2) W 30s

Elevation: 101m

Luminous range: 20 ZM

Obscured in places by islands W of Eilean Mor

Als je op het strand van het Hebriden eiland Lewis grofweg in westelijke richting kijkt, dan kan je op een heldere dag op zo'n 18 zeemijl afstand de Flannan eilanden zien liggen.

Deze eilandengroep, ook wel de Seven Hunters genoemd, behoort samen met St. Kilda en rotspuntje Rockall tot de Buiten Hebriden. Op Eilean Mor, het grootste eiland van de Flannans staat een witte vuurtoren, die nu volledig geautomatiseerd, om de 30 seconden twee keer zijn lichtbundels over de zee laat zwaaien.

We schrijven 15 December 1900: Het stoomschip Archtor, op weg naar Leith (Edinburgh) merkt langs de Flannan eilanden varend, dat het vuur op Eilean Mor gedoofd is. In Oban meldt de kapitein dit aan de Northern Lighthouse Board. De "Hesperus", het schip dat ingezet wordt voor de aflossing van de bemanning van de vuurtoren, gaat op tweede kerstdag poolshoogte nemen.

Eerder kon niet, vanwege het slechte weer. Als ze langzaam Eilean Mor nadert, ziet de kapitein dat de vlag niet gehesen is. Normaal gesproken staan de drie lichtwachters klaar om de aflossing te begroeten, maar nu staat er niemand. Kapitein Harvie geeft drie lange stoten op de stoomfluit. Ook de afgeschoten vuurpijl levert geen reactie op.

Via de oostelijke landingsplaats, klimt Moore, die wisselbemanning Donald MacArthur moet aflossen, de steile rotstrap op en loopt naar de vuurtoren. De wind vlaagt en de steentjes onder zijn laarzen knarsen oorverdovend. Moore heeft een slecht voor gevoel. "Waar zitten die gasten toch," mompelt hij ongerust. Het hek in de omheining en de deur zijn gesloten. Hij roept nog maar een keer.

Binnen ziet hij dat er nog maar één oliejas aan de kapstok hangt. De klok staat stil, de bedden zijn onbeslagen en in de keuken ligt een omgevalen stoel.

De laatste aantekening in het logboek is van 15 december en meldt geen bijzonderheden, Moore roeit terug naar de Hesperus om twee

matrozen te halen. Met z'n drieën zoeken ze Eilean Mor af. Bij de westelijke landingsplaats zien ze dat de railing verbogen is en de lijnen en blokken uit de kist zijn gespoeld en verspreid liggen over de landingsplaats. Verbijsterd kijken de mannen elkaar aan: Lichtwachters Marshall, Ducat en MacArthur zijn van de aardbodem verdwenen.

### Onderzoek

Op 29 December gaat Robert Muirhead, directeur van de Northern Lighthouse Board naar Eilean Mor om de verdwijning te onderzoeken. Hij kent de drie lichtwachters persoonlijk.

Hij constateert dat de waterdichte oliejas behoorde aan invaller Donald MacArthur.

Uiteindelijk komt Muirhead tot de conclusie dat Marshall en Ducat tijdens stormweer naar één van de landingsplaatsen moeten zijn gegaan om onderdelen op het kraanplatform te zekeren.

Toen ze niet terugkwamen is MacArthur opgesprongen (waardoor de stoel omviel), en moet in hemdsmouwen (oliejas blijft hangen) naar buiten zijn gerend om zijn collega's te zoeken. Hij moet echter door een hoge zee van het eiland zijn gespoeld, net zoals Marshall en Ducat. Maar waarom was het hek en de deur van de vuurtoren gesloten en zijn de lichamen niet aangespoeld?

### Mythevorming

Aangejaagd door het romantische beeld van de eenzame vuurtorenwachter, die in de woeste verlatenheid van de zee zijn plicht doet en het vuur brandend houdt, bleef het mysterie van de verdwenen lichtwachters van Eilean Mor de wereld in zijn ban houden. Het bizarre open einde leidde tot nogal wat mogelijke scenario's: Een grote zeeslang had ze van het eiland geplukt, ze werden ontvoerd door aliens, spionnen van een ander land of een kwaadaardige entiteit.

Of ze werden gek van elkaar en vielen al vechtend in zee. (James MacArthur had naar verluid een opvliepend karakter).

Dichter Wilfried Gibson gaf in zijn gedicht "Flannan Isle" zijn visie op het mysterie

en componist Robert Davies schreef er een kameropera over (The lighthouse 1979).

De Britse rockband Genesis vond inspiratie in de verdwijning van de lichtwachters in de rockversie "The mystery of the Flannan lighthouse."

Films zoals "The Vanishing" (2018) en "The lighthouse" (2019) zijn min of meer gebaseerd op het Flannan mysterie.

Vuurtorens staan er nog steeds, bemensing is niet meer noodzakelijk. Zij zijn de oude, geduldige wachters uit een tijd die nog maar net voorbij is, maar het symbool spreekt nog steeds tot onze verbeelding.

Velen kennen het bevrijdend gevoel bij het zien van een vage blink van een kustvuur boven een nachtelijke horizon.

Er zijn Scheveningers die pas rustig kunnen slapen als ze de weerschoon van de vuurtoren op het behang van hun slaapkamers kunnen zien.

Want het licht waakt.

Overall.

Harry van Hemert

We seemed to stand for an endless while,  
Though still no word was said,  
Three men alive on Flannan Isle,  
Who thought, on three men dead.

(Wilfried Gibson, Flannan Isle, laatste regels)



vuurtoren van Eilean Mor





Zonsopkomst Lauwersoog



Aankomst Helgoland



Karlskrona, lege haven

## Op vakantie naar Zweden met de Dickson

*Wij zijn Daan en Hennie Wouwenaar en wij liggen al 25 jaar in de haven van Jachtclub Scheveningen, aanvankelijk met een visboot, Offshore 808, vervolgens een Aquastar Ocean Ranger 38, en sinds mei 2019 met een Sturier 400 OC, een stalen motorkruiser die qua comfort goed bij onze leeftijd past.*

Elke zomer maken wij een lange reis naar een mooie bestemming, ieder jaar weer een andere; vorig jaar gooide Covid roet in het eten en kwamen we niet verder dan de Duitse Wadden, toch ook heel leuk. Andere jaren voeren we naar Frankrijk, Engeland, Schotland, Ierland, Noorwegen, Zweden, Finse Eilanden, Denemarken en Polen, iedere zomer weer een andere reis. Deze zomer voeren we via Duitsland en Denemarken naar Zweden, met als hoogtepunt de Archipelago, het schiereiland oost van Stockholm.

Omdat Hennie nog dressuur rijdt, wil ze niet te lang van huis, want als ze 6 weken afwezig is heeft ze 12 weken nodig om de paarden weer in het gareel te krijgen.... Zoals we dat al jaren doen, is er halverwege de reis een bemanningswissel. In dit geval was Hennie aan boord van Scheveningen naar Stockholm, en daar kwam Ricus aan boord, een vriend die al eerder met Daan vanuit Fort Augustus, Caledonisch kanaal, mee naar Scheveningen

voer, en nu dus vanuit Stockholm naar Scheveningen.

Op enkele trajecten na is er veel beschut water maar er zijn natuurlijk ook flinke stukken open zee, waaronder de Duitse Bocht waar je met windrichtingen waar de Noord in zit liever niet wilt zitten. De reis deze zomer werd gekenmerkt door hééél veel mooi weer, we hadden dus nauwelijks verwaaidagen.

We waren aan het begin van de reis even in Sneek, waar er zonnepanelen op het dak werden gemonteerd, en 7 juni vertrokken we daar in de avond, voor anker op het Pikmeer en de volgende dag binnendoor naar Lauwersoog. Volgende morgen 04.00 uur uit de kooi, want dan liep de eb nog goed naar zee, en je bent toch een kleine 10 mijl onderweg voordat je via het Oostgat op zee zit, en dan begon precies de vloed te lopen zodat we als een speer naar Norderney spoelden waar omstreeks het middaguur aanlegden. Het was

(nog) niet erg druk, we zaten wel een beetje in spanning wat de discipelen van Frau Angela M. met betrekking tot Covid van ons zouden verlangen.... We waren als oudere jongeren (of jongere ouderen) natuurlijk dubbel geprikt, we hadden mooie geplastificeerde vaccinatiebewijzen, maar toch..... Het viel erg mee! Onze Norderneyer Hafenmeister, met Noordduitse pet, al meer dan 40 jaar in functie vroeg alleen: hoeveel nachten blijven jullie? Eine Nacht, Herr Hafenmeister! Kein Problem! Als jullie langer blijven moeten jullie testen, de Testbude staat naast de deur van het havenkantoor. Dat bleef ons dus bespaard. Wel moesten we overal waar we binnengingen Mundmaske dragen.

In de kuip van de Dickson staan 2 elektrische vouwfietsen, we konden de hele middag het eiland onveilig maken en een ijsje gaan scoren op het vliegveld, waar talloze kleine toestellen vanuit Duitsland en Nederland even aanwippen. Vliegtuigje landt, hond springt

eruit, dan de kinderwagen, mama en kids, dan Papa Pilot. Uurtje later alles er weer in, PapaPilot aan de knuppel, clear to take off van de verkeersleider – ja er is écht een torentje met een verkeersleider – en weer naar de thuis(lucht)haven. De uurtjes staan weer in papa's logboek. Terug fietsen langs de mooie zuidoostkust van het eiland, diner aan boord. Volgende morgen weer heel vroeg eruit om optimaal van het tij gebruik te maken, op naar Helgoland. Helgoland is een heel apart eiland met een rijke en spectaculaire historie, maar er zijn nog een paar belangrijke redenen om daar aan te meren: het is een vrijhaven, dus geen accijns op zaken als diesel, sigaretten, drank en parfum, maar het is ook een geweldig eiland voor vogelliefhebbers (in de natuur dan wel, niet in de braadpan). Als je de moeite neemt om het eiland rond te wandelen (ca. 1 ½ uur) en je loopt naar de NW punt waar Lange Anna zich staande houdt, kijk je naar een van de grootste vogelbroedplaatsen van Europa. De steile uitgeslepen wanden herbergen duizenden nesten waar Jan-van-genten, alken, koeten, meeuwen en vele andere vogelsoorten nestelen, maar wel iedere soort op zijn eigen rijkdom. Als een koet het waagt om op de verkeerde richel te gaan zitten, breekt er een ware vogeloorlog uit en is het kabaal niet van de lucht.... Ik moest even

aan de Schilderswijk denken, waar mensen uit allerlei streken tamelijk vredig samenwonen, maar in de natuur is dat nog niet helemaal gelukt.

Voor wie het misschien niet weet, Lange Anna is een soort van tuimelrots van ca. 40 meter hoog die door de Insulaner (eilanders) wordt gekoesterd als de schutspatroon van de rode rots, zoals Helgoland wel wordt genoemd, en dat is het ook. Lange Anna wordt bedreigd door de altijd schurende werking van de zee, en ze zijn als de dood dat Anna zal omvallen. Gelukkig is het nog niet zo ver, ze staat er nog heel fier bij, maar voor de zekerheid is er wel een stenen dam om haar voeten gebouwd ter bescherming. Heel bijzonder is dat wanneer je naast haar staat, je in de vroege zomer de vele nesten van de Jan-van-genten bijna kunt aanraken, en de enorme vogels hun schuwheid vergeten wanneer ze kuikens hebben. De bij de nesten behorende stank moet je wel voor lief nemen....

We vertrekken de volgende morgen wat later, het tij schuift elke dag weer een uurtje op en we zitten veel oostelijker, omdat de "boulevard" van Helgoland vernieuwd wordt kunnen we niet in de normale haven tanken en moeten we in een ander haventje

bunkeren, alleen op afspraak, een dag tevoren reserveren. Er komt een autootje met een klein tankje er achter, dat tankje is na een paar bootjes leeg, wachten dus. Uiteindelijk vertrekken we te laat en hebben op de Elbe de laatste 5 mijl 2 ½ knoop stroom tegen. Tegen 18.00 uur leggen we na de sluis aan in het kleine haventje van Brünsbüttel.

Volgende dag 98 kilometer NOK, Kielkanaal zoals de Duitsers zeggen, vlot door de sluis Holtenau. Die sluisen is iets apart, er zijn drijvende schotten in de sluisen met ringen om aan te leggen. Er moet dus een bemanningslid van boord om de lijnen door te steken en terug aan boord te geven en dat geeft bij debutanten nogal wat verwarring. De schotten steken slechts 10 cm boven het water uit, dus opgehangen stootwillen doen weinig of niets, tenzij je ze helemaal plat op het water laat drijven. Dat is het leed dat Kielkanaal heet...

Enmaal op de Oostzee steken we over naar Møltenort, waar een vriendin met haar Aquanaut kruiser al een paar dagen ligt en voor ons een mooi plaatsje heeft geregeld. De volgende dag rookt het van de wind en maken we er op de fiets en aan boord een gezellige dag van. Nadat we eenmaal in Duitsland zijn lijkt Covid niet meer te bestaan, behoudens de





Aankomst Zweden Smygehavn



Haven Smygehavn



Thorhamn, genieten van räkor (grote garnalen)

mondkapjes die we overal moeten dragen als we binnengaan.

Na vertrek uit Møltenort vragen we via de VHF of er nog oefeningen zijn op de firing range Todendorf en helaas, dat is het geval. Dat betekent dat we met een grote boog om dat gebied heen moeten en dat we ons plan om via de Fehmarnsund te varen laten schieten. We steken nu maar meteen over naar het Deense Langeland en inmiddels is het weer heel mooi geworden en bereiken wij in de namiddag na een kleine 50 mijl op het eiland Lolland het ienie-mini haventje Onsevig. Heel klein, maar heel rustig, plaats genoeg voor ons. We zijn dus al in Denemarken!

Onsevigsgeenhavenomenkeledagenteblijven liggen, dus de volgende ochtend weer door en we varen nu door het Smalandsfahrwasser ofwel het Smalandsfarvandet op z'n Deens, een zijarm van de Grote Belt, omgeven door de eilanden Sjaelland, Falster, Lolland en Mon. Hoewel groot water, toch min of meer beschermt door alle eilanden er omheen. Na een mijl of 43 leggen we in de middag aan in Kalvehave, een schilderachtig haventje waar we ook de fietsjes weer aan wal zetten om de omgeving te verkennen. Denemarken zou ook de graanschuur van Europa kunnen

heten, naast lommerrijke bossen zijn hier ook uitgestrekte graanvelden waar nu nog niet geoogst is. Heerlijk om even rond te fietsen en wat te drinken of te eten. De haven ligt op het bijna zuidelijkste puntje van Sjaelland, het eiland waarop ook Kopenhagen ligt, met aan de overzijde van de Sund Het eiland Mon. Het weer blijft perfect, we beginnen al aardig bij te kleuren!

Nu moeten we sprong naar Zweden maken en moeten we kiezen, de risicoloze maar langere route zuidelijk van Mon, of de kortere noordelijke route met vele ondiepten door de Stege Bugt. Het weer is prima, zicht ook, we kiezen voor de laatste en komen achteraf tot de ontdekking dat het verschil in afstand toch maar een mijl of 3 is, dus niet meer dan ½ uur varen. Vanmiddag komen we dus aan in Zweden, niet direct de eerste haven, maar al een flink stukje in oostelijke richting, Smygehuk.

We kruisen nu het verkeer dat vanuit de Grote Belt de Oostzee invaart maar het is niet heel druk en we kunnen koers en vaart aanhouden. Dan is er op een mijl of 5 een Nederlands vrachtschip waarmee onze CPA minder dan 200 meter is, wel een beetje krap dus, Ik roep hem op en zeg dat ik mijn koers

een paar graden naar bakboord verleg om vrij te varen, maar hij antwoordt dat hij ons al had gezien en een paar graden naar stuurboord is uitgeweken en dat hij precies achter ons langs gaat. Dank U wel, terug naar kanaal 16! De eerste haven die we passeren is Skare, een minihaventje, we waren hier al eerder en we denken dat er hier wel eens geen plaats meer zou kunnen zijn voor onze 12 meter; dan volgt Trelleborg, je weet wel, van de auto- en tractorbanden, maar dat is een noodhaven waar je in mag als het op zee echt niet meer uit te houden is, wij dus door naar Smygehuk. Geweldig leuk haventje, heel rustig, maar goed bezet door locals, wel toeristisch maar niet hinderlijk, water en stroom op de steigers, Prima!

's Avonds genieten we van een heerlijke salade van rekor (grote Zweedse garnalen) en een wijntje, er is muziek, kortom, vakantiegevoel. Een klein nadeeltje: er gebeurt klaarblijkelijk iets in de ondergrond, want op gezette tijden komen er grote gasbellen met zwavelgeur naar boven en dan komen er ook hele plakken modder mee.... Geen haventje om even in te zwembroek de waterlijn schoon te maken....

De volgende dag gaan we door en maken een tussenstopje in Ystad om wat diesel te

tanken, even schrikken, hadden we beter in Denemarken kunnen doen, omgerekend in € ca. € 1.80 per liter, dat is andere koek dan die € 0.98 in Helgoland.... Later zou het verder in Zweden richting € 2 worden. Toen zijn we maar heel stout groene diesel gaan tanken – farvad diesel – die alleen voor de commerciële vaartuigen bestemd is, scheelde bijna een kwartje per liter....Zo komt splinter door de winter!

We gaan er na bunkeren snel vandoor, einddoel van de dag is Karlskrona, een marinehaven met een schitterend Marinemuseum. We zijn geen fanatieke museumbezoekers, maar dit moet je gezien hebben, fantastisch! We kwamen niet zo laat aan, maar voordat je vast ligt en alles is geregeld, is het over vieren en het museum sluit om 17.00 uur. Morgen dus!

We vertrekken na het bezoek aan het museum pas na de middag en we stoppen na een kleine 2 uurtjes in Torhamn. Geen plaats, maar de havenmeester laat weten dat er veel dagbezoekers uit Karlskrona zijn die in de middag weer zullen vertrekken en inderdaad, tegen half zes hebben we een perfecte plaats langs aan de kade, met stroom. We vermaken ons prima op het terras van het havencafé met een goede hap, lekkere wijn en een jongeman

die met een gitaar de gasten entertaint, dit alles bij een fraaie zonsondergang.

De Zweden zijn evenals de Denen heel toegankelijke en vriendelijke mensen, die graag een praatje maken met die gekke Hollanders die met een stalen bootje helemaal naar hun scheren komen varen, het is altijd gezellig in de havens! De steigers zijn meestal kwalitatief behoorlijk tot goed, omdat ons bootje is uitgerust met een royale watertank en zwartwatertank maken we nauwelijks gebruik van het sanitair van de havens.

De volgende dag volgen we de kronkelende route door de scheren van het zuidoostelijke puntje van het Zweedse vaste land en na deze punt gerond te hebben varen we in noordoostelijke richting naar de Kalmarsund, het water tussen het langgerekte eiland Öland en het Zweedse vaste land. Het eiland is heel lang, 70 mijl en heel smal, ca. 6 mijl op het breedste en 3 mijl op het smalste punt. De Sund is aanvankelijk nog wel een mijl of 13 breed, open water dus, maar versmalt bij Kalmar tot minder dan 2 mijl. Daardoor heeft de wind soms maling aan de heersende drukverschillen en zuigt als door een schoorsteen door de Sund. Wij hadden daar gelukkig geen last van, het bleef maar mooi weer.

Kalmar is een fraaie stad met een ruime haven die door alle zeilers en motorboten die hier varen wel wordt aangedaan, ook door ons. De haven ligt op enkele honderden meters van het fraaie stadscentrum en alles ligt onder handbereik, je kan zowat vanaf de boot van die heerlijke Zweedse ijsjes kopen, slecht voor de lijn maar oh zo fijn. Ook weer iets bijzonders: de prijs van het ijs: 1 Kular (dat is een grote bol ijs) 30 kronen, 2 kular 40 kronen. Hoe verzinnen ze het.... Op 3 minuten fietsen ligt het fraaie Kalmar Slott, een burcht waarvan de grondvesten al in de 12e eeuw werden gelegd en dat zoals zo vele burchten in de loop der eeuwen vele malen werd bestormd, vernield en herbouwd. Het is nu in schitterende staat en dagelijks open voor het publiek.

Natuurlijk moest ook de dieseltank weer gevuld voordat we de scheren in gingen, en hier gingen we dus ondeugend over op goedkope groene diesel. Geen haan die er naar kraaide....

Op naar het romantische haventje Figeholm. De kust bestaat hier uit talloze inhammen en inhammetjes, die soms meer dan 10 mijl landinwaarts gaan, het is maar afwachten of deze "blinde darm" van 20 mijl de moeite waard is... Figeholm is niet zó ver, maar wel





Västervik, drijvend clubhuis, gepikt van Scheveningen?



Harstena, dringen in de haven



Gallnö, romantisch diner



Gedser, laatste Deense haven  
Biskopskär, voor anker voor de nacht

een heerlijk kneuterig haventje. Je ligt hier aan een mooring, boeg of hek naar de wal, een prima houten steiger. Het havenkantoor is een houten hokje van 2 x 2 meter, 2 lieve meisjes van een jaar of 15 bemensen dat en als de één niet uit het bedienen van sde betaalautomaat komt, dan doet de ander dat wel. Later komt een vriendelijke oude heer nog eens kijken of je betaalstickertje wel netjes aan de boot zit. We hebben nu wel een beeld gegeven hoe het varen met een motorboot daar in het hoge Noorden verloopt, om niet teveel in herhalingen te vallen slaan we veel havens over en pikken we de leukste er uit, zoals Harstena.

Hier zitten we al helemaal in de scheren, die mooie in de ijstijd afgeslepen en gepolijste rotsen. Behoorlijk buiten de doorgaande vaarroutes, zeg maar een zijstraat, maar zeer de moeite waard. Er zijn 2 haventjes hier, een natuurhaventje, waar enkele boten met de punt aan de rots kunnen liggen en tientallen voor anker en een haventje in een inham met een smalle steiger waar de boten zij aan zij aanmeren met eigen voor- of achteranker. Wij gingen voor de inham, er was nog één plekje van een krappe 3 meter breed, maar ons bootje is 4.05 meter (zonder fenders). De Zweden wenkten: kom maar hoor, we krijgen je er wel tussen. Dus: achteruit naar de wal, anker droppen (zachte klei) en met een klein

beetje gas duwden we er zachtjes tussenin, geregeld! Er is een bakker (600 meter wandelen), een Handelsbod (50 meter), alleen ijsjes en gerookte vis, de visrokerij (20 meter), de visroker gaat 's ochtends om 8 uur aan de gang en vult de rookkasten met haring, zalm en paling, en dan kan je vanaf 12.00 uur de vis kopen in de Handelsbod. Voor de bakkerij ( een gewoon woonhuis) ligt een rotsmeertje waar rode waterlelies bloeien, heel bijzonder. Geen auto's, een paar veerbootjes per dag, en soms een partybootje. We vierden hier ook Midsommar, dat is 21 juni, maar uit praktische overwegingen werd dat verschoven naar de vrijdag daarna. Feest op de steiger, allemaal bij elkaar, inclusief de Hollanders, BBQ, biertje, wijntje, muziek, gezelligheid!

We springen nu verder naar het kloppend hart van de Stockholm Archipelago: Sandhamn op het eiland Sandö. Hier gebeurt het allemaal. Druk, druk, druk, duur, duur, duur. Een eiland met een heel oud maar mooi hotel, een grote jachthaven en een hoog yuppenghalte. Als je de steiger nadert staat er meteen een van de vele havenmeesters klaar, wat is de bedoeling? Overnachten gaat niet, het is te vol, mede door een regatta, de Gotlant Runt, een soort Cowes Week of Kieler Woche, maar dan Zweeds. Wij willen alleen maar even op het eiland wandelen en een boodschapje doen. Oh, short stay dus, dat is dan SEK 150,

ofwel € 15, voor een uurtje. Doen we dus. Na 2 uurtjes weer vertrokken en een heerlijk baaitje gevonden bij Eknö waar we heerlijk lagen tot de volgende morgen.

In de scheren kan je langere tijd heel relaxed varen, soms overnachten voor de wal, soms voor anker in een van de honderden beschutte baaitjes. Als je op de Navionics kaarten inzoomt krijg je alle aanbevolen ankerplaatsen mooi in beeld, daarnaast beschikken we na onze eerdere bezoeken over een geweldige boordbibliotheek met ook een paar pilots over dit vaargebied: onontbeerlijk!

Onze laatste haven voor Stockholm was het eiland Grinda, een haven met diep water, ca. 8 meter, en drijvende steigers met héél veel boxen. Helaas, om 11 uur 's morgens bleken deze alle reeds gereserveerd via dockspot.com. Wij dachten dat we gefopt worden, maar inderdaad arriveerden in de middag talloze jachten die door de havenmeester keurig naar de gereserveerde plaatsen werden verwezen. Ons restte alleen een plaats aan de buitensteiger, aan de mooring met hek naar de wal. Deze plaatsen waren eigenlijk voor heel grote jachten bestemd, de afstand van de steiger naar de mooring boei was meer dan 35 meter. We hadden keurig aangelegd en af en toe arriveerden er ook kleinere boten die ook aan zo'n mooring moesten. Wat we niet

hadden gemerkt, was dat een van de boten ook aan onze mooring had vastgemaakt en de boei nog verder onder water trok.... We merkten dat pas toen er met flinke vaart een motorboot van een voet of 65 aankwam. Die minderde wel tijdig vaart, maar in het diepe water liep zijn boeg- en hekgolf flink door en lagen we plots in golven van een halve meter. Een harde klap, gekraak en toen stond onze opklapbare (rechte) zwemtrap in een hoek van 45 graden. Jammer, die deed het niet meer de rest van de reis. Verder was het een geweldig eiland. Heel leuk was, dat we 's middags plotseling hoorden roepen: Hé, Scheveningen is er ook! Maar er was niemand meer te zien... Via de zeilersapp van JCS uitgevonden dat het een bekend JCS-lid was die daar aan de Zweedse IF kampioenschappen deelnam, we hebben elkaar de volgende morgen gesproken en we hebben met de Dickson de eerste start nog bijgewoond!

En dan: het eindpunt van de heenreis: Stockholm. Ricus arriveerde per KLM, we hadden een gezellige avond aan boord, Hennie vertrok de dag daarop, en samen met Ricus struinde ik nog een dag in deze fraaie stad. Daarover kan je ook wel een heel verhaal schrijven, maar dat wordt een andere keer. Vermeldenswaardig is nog dat we op de terugreis tijdens de oversteek van Zweden naar Mon in Denemarken gedurende 40 mijl in

potdikke mist zaten. Hier heeft onze best wel kostbare radar heel goede diensten bewezen. De Marpa functie pakt ook kleine zeiljachten zonder radar en AIS uitstekend op en in de mist worden ook de stuurli van de grote en snelle veerboten ineens heel vriendelijk en meewerkend wanneer je met hen overlegt hoe we de passage zullen aanpakken, zo hadden we op een moment bij het passeren van een windpark een noordgaande veerboot ½ mijl aan stuurboord en een zuidgaande ½ mijl aan bakboord, wij waren de ham/kaas in de tosti. Gezien hebben we niets, maar het liep allemaal keurig. We zijn kleine jachten op 100 meter gepasseerd, nooit gezien. Goed gevoel als je dan 's middags weer veilig in de haven ligt!

Tenslotte: We varen al vele jaren dit soort mooie reizen met onze motorboot en we hebben inmiddels veel vrienden die we her en der ontmoeten. Ook deze reis hadden we rendez-vous in Duitsland en Zweden. Jammer genoeg zien we in Scheveningen geen motorbootvaarders die dergelijke reizen maken. Hoe leuk zou het zijn om zo'n trip met 2 of 3 boten te maken. Dat hoeft natuurlijk niet Zweden, Bretagne of Ierland te zijn, de Wadden of de Oosterschelde kan ook. Wie zich geroepen voelt, we zijn vaak op de haven, we zitten in de zeilers app, en ook vaak in het clubhuis! We hopen van jullie te horen!

Daan en Hennie Wouwenaar  
m/y Dickson – Box B03







Drukke in Zierikzee



Kermis in St. Vaast

## Lekker tuttelen langs de kust met Griel

*Een nieuw schijfhuus voor de fokkeval te monteren door Neutmast in Middelharnis en iets met een QR-code maakt dat we de eerste paar dagen lekker door Zeeland toeren. Daar blijkt dat alle boten die niet door de gestremde Haringvlietbrug konden zich verzameld hebben in Zierikzee! Ondanks alle drukte heerst er een gezellige ontspannen sfeer in de haven.*

Zodra het kan zeilen we naar Oostende om flink te foerageren in de culinaire Nieuwstraat. Dan snel op de laatste dag met noordenwind richting de Seinebaai. Altijd spannend als je de wissel moet maken van de ene geul naar de andere; van Westdiep naar Trappegeer over de zandbank via de Passe de Zuydcote, zeker als je daarvoor twee keer de spinnaker moet gijpen... Vandaar dat we even niet in de gaten hadden dat Siri II ons tegemoet kwam... Gelukkig krijgen we even later foto's geappt, dank Liesbeth!

### Griel, Griel, zis is Morning Star....

Als we de volgende ochtend vroeg met weinig wind voorbij Calais varen worden we ineens met een zwaar Duits accent opgeroepen door Magic star, een grote Sun Oddesey. Ze zitten zonder brandstof en of ze soms Diesel van ons kunnen kopen? Op de AIS zie ik dat ze

al recht op ons afvaren. We hebben nog een reservejerrycan met 10 liter dus willen we ze wel helpen. Gelukkig staan er acht mensen in hun gangboord met elk een fender dus we kunnen de jerrycan rustig overhandigen. Tja wat moet je daar voor vragen? Diesel is natuurlijk onbetaalbaar op volle zee... 'Het is gratis vandaag als jullie volgende keer weer iemand anders helpen...' zeg ik en weg zijn we weer. De zon komt er bij, de wind steekt op en het wordt weer een topzeildag!

### Het is altijd een wedstrijd....

Dan is het even puzzelen om in St. Vaast la Hougue te komen, weer- en stroomvensters liggen niet lekker. Er volgt een dag met veel wind en die pakken we in Le Havre (tip: Museum MuMa). Een dag later komt het perfecte venster, we vertrekken aan het eind van de middag met afnemende wind van 5-

naar 4 Beaufort. Wind precies op de kop maar er wordt een flinke shift naar links voorspeld. We maken dus eerst de slag naar links en aldaar duikt een frans jacht vanuit Deauville op. We kruisen een tijdje samen op, best snel dat jacht, ik kan net niet zijn wat voor boot het is. Dan moet ik denken aan zeilvriendje Chris die mij eens toevoegde na een mooi kruisrak van Den Oever naar Oude Schild; 'Hoeze je bent aan het toeren? Het is altijd een wedstrijd!'. Als de wind naar rechts draait takt de laffe Fransman meteen de header in, bah! Wij volhardten in de linkse strategie in afwachting van de grote shift maar die laat nog even op zich wachten... Met veel moeite vechten we ons enigszins terug. De schemering treedt in en we verliezen de fransman uit het oog, hij blijkt naar Cherbourg te gaan.

Het is een prachtige maanloze nacht met veel



Bij Neut Mast

sterren. We zijn iets te vroeg bij St. Vaast en hebben mooi de tijd om nog even te ankeren en een souperje te nuttigen voor we om 03:00 de haven in kunnen.

### Griel touristique

St. Vaast is zelf al een charmant plaatsje maar de omgeving mag er ook zijn! Een kasteel, een fort, wedstrijdes met traditionele zeilscheepjes en een werf die oude houten vissersschepen opknapt. Op een paar kilometer afstand ligt het enige zuid strand van Normandië en er is een fietspad langs de kust uitgezet naar Barfleur. We besluiten de grote bekende vuurtoren aldaar eens vanaf land te bekijken. Barfleur is een schilderachtig plaatsje met een droogvallende haven en met nog een pluspunt; je blijkt er uitstekend te kunnen lunchen! Na de lunch bekijken we de vuurtoren enkele kilometers verderop, de

Phare de Gatteville, het is een indrukwekkend groot ding.

Na een paar mooie dagen en een prachtige zeildag naar Ouistreham komen er weer een paar depressies over. We besluiten ons heil weer op het land te zoeken. Een lang gekoesterde wens van Caroline gaat in vervulling; we varen vanuit Ouistreham landinwaarts naar Caen. Dat blijkt best mee te vallen, er is een blauwe golf waarbij de bruggen (waaronder de Pegasusbrug!) gesynchroniseerd open gaan op een kruissnelheid van 5 knopen. In Caen lig je midden in de stad. Tip: Bayeux is maar 16 minuten met de trein!

### Fastnet

Terwijl wij het zelf teveel wind vinden om comfortabel te varen steken veel JCS-boten van Cherbourg over naar de Solent, mooie beelden van een planerende Firestorm onder

A4 komen voorbij. De volgende middag na de start komt ineens de GrielFastnet-2019 app weer tot leven. Wim en Jochem die in 2019 op Griel meevoeren zijn op brute wijze uit de race gevaren door Codiam die over stuurboord uit het roer liep. Het is niet verantwoord om zonder zeerailing door te varen en Firestorm ziet zich genoodzaakt zich terug te trekken. We leven intens mee maar kunnen niets anders doen dan de berichten afwachten. Het is een schrale troost dat de Codiam uiteindelijk wordt gediskwalificeerd.

### Opnieuw Griel, Griel, zis is Morning Star..

Ze zijn ons niet vergeten! Morning Star heeft ons in het vizier en zoekt ons op om de jerrycan terug te geven. De volgende middag treffen we ze en krijgen naast een volle jerrycan een mooie fles wijn cadeau, dat was een goede investering!





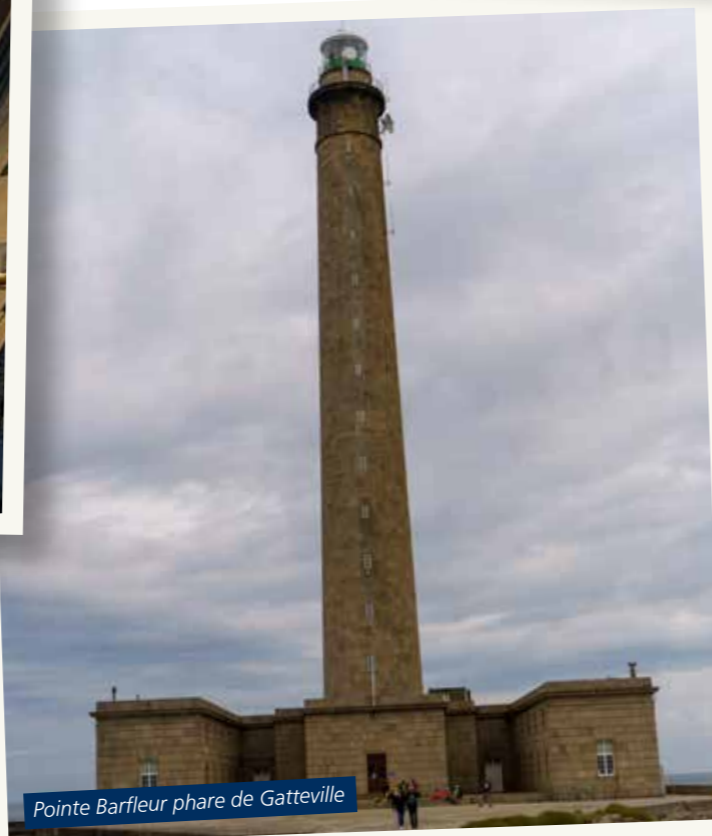
Verwaaid in Le Havre



Pegasusbrug



Onderweg naar St. Vaast



Pointe Barfleur phare de Gatteville



St Valery en Caux

### Flottielje

Ook dit jaar ontmoeten we weer veel aardige zeilers, opvallend hoe makkelijk je leuke contacten hebt met boten die naast je liggen. Lastiger is dat met het flottielje van tien Nederlandse boten dat ons de laatste dagen van de vakantie vergezelt en de beste plaatsen in de haven reserveert. Onderweg naar Dieppe schudden we ze af door een afslag eerder te nemen; St. Valery en Caux! Een idyllisch vissersdorpje waar we goede herinneringen aan bewaren. We halen die tijd wel weer in want voor de volgende dagen wordt er een flinke zuidwestelijke bries voorspeld. En twee dagen later horen we weer de vertrouwde verkeerscentrale Scheveningen en even later liggen we al weer in onze box die vrijgemaakt is door de havenmeesters en wentelen ons in het warme bad van Scheveningen. Het is goed toeven op het dakterras van het nieuwe clubhuis!

Zomer 2021, Robert Jockin



### Indian Summer Cup (ISC) 2021

Het is weer zover. Nu de zomeravondwedstrijden zijn geweest, gaat de focus richting de winterwedstrijden. Maar om het gat van bijna 2 maanden op te vullen, organiseren we toch nog een clubwedstrijd. Op 26 september varen we de ISC. En dat alweer voor de 5e keer. Vorig jaar nog net voor de lockdown was de Moana de winnaar van editie 4. Frans heeft al aangegeven dat hij de bokaal gaat verdedigen. Inmiddels hebben zich 6 boten aangemeld en de teller loopt. Je bent welkom!

Vanaf 10 uur staan de vrijwilligers in het clubhuis klaar om voor jullie een lekker bakje koffie te schenken. We starten om 12 uur tussen de Drains. Bij de ISC is de baan variabel, dat houdt in dat we kunnen starten naar noord of zuid. We maken wel altijd gebruik van de vaste betonning. En wat natuurlijk het leukste is, er mag met lichtweer zeilen gevaren worden. Want wie weet is het (eindelijk) een echte Summer-day...

Dus graag tot 26 september 10 uur in het clubhuis, of bij de Drains,

Erik



### Unieke samenwerking van Jachtclub Scheveningen, Noordster-Schev 236 en Rederij Vrolijk BV

Maandag 12 juli a.s. was het zover, eindelijk kon uitvoering gegeven worden aan het project "Proef de Zee". Het initiatief van watersportvereniging "Jachtclub Scheveningen" ontving hiervoor een bijdrage van de SIOS (Stichting Initiatief Op Scheveningen) in het najaar van 2019, maar vanwege de Corona-maatregelen was het niet mogelijk, leerlingen uit groep 8 te laten kennismaken met de Noordzee.

Varen, vissen, navigeren, techniek (machinekamer), zeilen, zeemansknopen en een bezoek aan de Zeeboerderij allemaal op één dag. Op zee werden de zintuigen geprikkeld en een eerste kennismaking met een uitzicht van "rondom water" aan de horizon, het geluid van de golven, de speciale reuk van het zeewater. Een ervaring om nooit meer te vergeten en voor velen een stimulans om dat vaker te beleven.

Dit is de kern van de wens van Jachtclub Scheveningen, om alle schoolkinderen van rond de 12 jaar (groep 8) jaarlijks deze beleving te geven. Met de Oranjeschool werden afspraken gemaakt als eerste van een nieuwe traditie. Het werd een leuke en leerzame dag voor alle kinderen en voor sommigen bepalend voor de rest van hun leven.





## Minitransat: het kan, gewoon doen!

Voordat je dit artikel lees kijk even op You Tube: *Mini 650 are flying! Amazing surfs!*

De Minitransat is een trans-Atlantische race van circa 4000 mijl, van Frankrijk naar de Carib met een tussenstop op de Canarische Eilanden. De maximumlengte van de boten is 6.50 m en verder zijn er maar weinig andere beperkingen. De volgende Minitransat vertrek op 26 september 2021 van Les Sables d'Olonnes en het aantal deelnemers is vastgesteld op 84. Er is nu al een lange wachtlijst.

### Een beetje geschiedenis.

De Brit Bob Salmon wil in de jaren zeventig een betaalbare trans-Atlantische solorace organiseren. Betaalbaar betekent een kleine boot, geen elektronica en geen stuurautomaat maar een windvaan. Voor de rest vrijheid - blijheid. Eind september 1977 starten 24 deelnemers waaronder Bob Salmon zelf voor de eerste Minitransat. Na 38 dagen op zee komt de Fransman Daniel Gilard als eerste over de finish in Antigua aan. Sindsdien vindt de wedstrijd elke twee jaar plaats. De eerste edities tot 1985 startten in Penzance vlak bij de Fastnet Rock maar vanaf 1987 is Les Sables d'Olonnes in Frankrijk de vertrekhaven.

Om de gunstige passaatwinden te pakken, kan de start van de tweede etappe, Canarische Eilanden – Antillen, pas begin of zelfs medio november gegeven worden. Dat betekent dat de concurrenten met deze relatief kleine boten begin oktober door de Golf van Biskaje varen, een periode dat de Golf erg verraderlijk kan zijn. Het is dus vooral in de eerste etappe dat er veel schade is.

In 1981 hadden de deelnemers vanaf de start met zwaar weer te maken. Er was zelfs een storm in de Golf van Biskaje. Meer dan 16 zeilers moesten het opgeven. Gebroken masten, boten die zonken enz. Slechts 13 deelnemers wisten de hele wedstrijd uit te zeilen. Datzelfde jaar, lijdt de Amerikaan Steve Callahan, kort na de start van de tweede etappe, schipbreuk. Hij drijft meer dan 76 dagen in zijn reddingsvlot over de oceaan tot dat hij Guadeloupe op de Antillen bereikt. Hij overleeft dankzij de vissen die hij vangt maar vooral ook door zijn Solar Still. Een Solar Still is een soort kleine plastic serre. Het water verdampt door de zon en komt dan via de serre weer in gedistilleerde vorm terug. Op

internet te koop, werkt altijd en je hebt geen elektriciteit nodig!

De organisatoren zoeken naar een oplossing om niet op de passaatwinden te hoeven wachten en in 2001 wordt het parcours veranderd. Het gaat voortaan van Frankrijk naar Brazilië via de Azoren. Zodoende kan de start in Les Sables d'Olonnes al eind augustus of begin september gegeven worden. Toch beslist de organisatie in 2013 om weer de oorspronkelijke route te zeilen: Frankrijk-Canarische Eilanden – de Antillen. Een logische beslissing want voor een wedstrijd is dit parcours interessanter.

Tussen 1983 en 1987 wordt de wedstrijd niet alleen solo maar ook duo gezeild. De spanningen tussen twee zeilers op een kleine boot kunnen erg hoog oplopen. Een bemanning vecht dan ook hun verschil met messen uit. Dit is de reden om vanaf 1989 alleen nog maar solo te zeilen.

Je zou denken dat deze race op kleine, lichte, extreme boten, met een start begin oktober

zeer gevaarlijk is. De statistieken geven een ander beeld. In de afgelopen meer dan veertig jaar hebben ongeveer 1100 zeilers deelgenomen aan een Minitransat waarvan maar 4 zeilers niet teruggekomen zijn.

De Minitransat is niet alleen een kweekvijver voor wedstrijdzeilers, zowel mannen als vrouwen, maar ook een proeftuin voor technologische ontwikkelingen. De waterballasten, de zijwaartse kantelkiel met twee asymmetrische zwaarden, dubbele roeren, rechte boeg, extra oppervlakte in de top van het grootzeil, de scow bow (ronde, brede en platte boeg), foils, allemaal ontwikkelingen die eerst in de Minitransat getest zijn om daarna overgenomen te worden in de Vendée Globe. De lijst van zeilers die daarna beroemd geworden zijn, is lang. Denk aan bv Ellen Mac Arthur, Jean Luc van den Heede, Loick Peyron, Isabelle Autissier, Yannick Bestaven.

Vanaf het begin zijn de regels eenvoudig, namelijk sextant, windvaan, geen motor, geen elektronica, that's it. In de loop der jaren zijn de regels aangepast: lengte blijft 6.5m, breedte 3m., diepgang 2m, doorvaarhoogte 12 m en boegspriet van 2.5 m. Een "serie boot" als de Pogo3 heeft met de boegspriet een totale lengte van 9 meter, breedte 3 meter, gewicht 920 kg, kantelkiel, twee roeren,

grootzeil van 24 m en een asymmetrische spinakker van 81 vierkante meter. En natuurlijk een ontsnappingsluik als de boot over de kop gaat. Eigenlijk is een Minitransat eerder een grote surfplank die met volle zeil, zelfs zonder foils deels uit het water komt en de 25 knopen kan aantikken. Toch zijn deze boten veilig en hebben een EU-categorie A keuring, Ze mogen dus officieel de oceaan oversteken. Een stuurautomaat is nu wel toegestaan en ook beperkte elektronica, een gps maar geen plotter, geen computer en ook geen routing of weerberichten via satelliettelefoon. Navigatie gaat dus met GPS en papieren kaarten. Wel is de marifoon verplicht maar verder geen contact met de buitenwereld anders dan met de organisatoren van de race. Terwijl in 1977 de winnaar nog 38 dagen nodig had om over te steken, is dat nu 20 dagen met een gemiddelde van 200 mijl per dag en dit op een 6.50 m!

Is de sfeer verandert sinds ik als eerste Nederlander onder Zwitserse vlag (Disque d'Or-Exa) de Minitransat in 1979 zeilde? Ik geloof het niet, integendeel. Afgelopen zomer lag een vloot van 60 Minitransats in Roscoff. Het is nog steeds een groep van enthousiaste wedstrijdzeilers die hun boot tot in de kleinste details voorbereiden, nieuwe extreme ideeën en technologieën uitproberen, en in 20 dagen tot het uiterst gaan op een klein racemonster,

vlak boven het zeewater de Oceaan over zeilen. Dat is toch fantastisch, wat wil je nog meer? De boten zijn nu nog spannender, extremer, sneller, sterker en veiliger. Het is dus in de loop der jaren alleen maar beter geworden.

Een flink aantal decennia jonger en ik zou geen moment twifelen om een boot te kopen en weer te gaan.

Is het financieel haalbaar? Ja, je hebt een hoger budget nodig dan in de beginjaren maar het is nog steeds betaalbaar. De tweedehandsmarkt van Minitransats is levendig en er is voldoende keuze. Als je naar goede tweedehands Pogo 3 kijkt, ben je al snel 80.000 euro kwijt maar er zijn ook vele prototypes of serie boten in goede staat te koop voor nog geen 20.000 of 30.000. Zeventig procent van de deelnemers is Frans dus de organisatie staat zeker positief tegen een Nederlandse deelname.

**Wat weerhoud je, niet twifelen, gewoon doen!**

**En misschien hebben we dan in 2023 een boot met de JCS vlag!**

Roderick van Schreven





## Verslag van Flying Dolphin over Alexela ORCWORLDS 2021 – Tallin Estland

*In 2016 hadden we het plan opgevat om naar Cowes week te gaan toen duidelijk werd dat Scheveningen de host zou worden van het WK ORC/IRC in 2018. Toen ontstond het idee om naar het WK in Kopenhagen te gaan, dit als opmaat voor WK in Scheveningen. We hadden geen enkele verwachting anders dan meedoen en ervaring op doen.*

Omdat er zoveel boten in klasse C waren zou er gevaren worden met een blauwe en gele vloot en na een aantal wedstrijden een gold (boot 1 tot en met 30) en silver fleet (boot 31 tot en met 60). We haalden boven verwachting de gold fleet en stonden zelfs een tijdje 6e. Pas op de laatste dag en laatste race bij 4 tot 6 knopen vielen we eraf en zakten we naar 10. Dat was een domper maar het smaakte zeker naar meer.

Het WK in Scheveningen was natuurlijk bedoeld als het hoogtepunt. Het was ook het eerste gecombineerde ORC/IRC WK. We voeren goed, lagen lange tijd 5/6 maar kregen door een in onze ogen onterecht protest een DSQ aan onze broek waardoor we uiteindelijk 11e (van 60) werden. Tijdens de afsluitende ceremonie wordt het aangekondigd dat

het volgende WK in Sibenik Kroatië zal plaatsvinden.

Als groot liefhebber van Kroatië besluiten we in 2019 mee te doen aan het WK in Sibenik. We varen hier de mooiste lange offshore die je kan bedenken .. tussen de eilanden door. Ook hier varen we heel competitief en goed. De laatste wedstrijd wordt gehouden met 4 tot 6 knopen wind en een baan van nog geen mijl. We komen niet van de startlijn en bij de upwind mark is er een treintje van ca 30 boten waar je echt niet tussen door komt. We finishen als 11e (van 50) overal door een 37 op de laatste race die niet af te trekken is omdat er net een race te weinig is gevaren.

In 2020 zou het (gecombineerde ORC/IRC) wk in Newport USA worden gehouden. Door

corona gaat dat niet door. Tallinn Estland krijgt het WK voor 2021 toegewezen. We hebben een doel en we hebben iets recht te zetten.

### Vorbereiding

Flying Dolphin heeft na het WK in Sibenik en daarop volgend de Copa del Rey 2019 niets meer gevaren. Via Barcelona is zij op de vrachtwagen naar Nederland gekomen en eind september 2019 weer naar Scheveningen gevaren nadat zij in IJmuiden weer shipshape was gemaakt. De bedoeling was om na een pauze begin 2020 weer te gaan ijspegelen. De eerste wedstrijden worden echter gecancelled door weer, daarna is het Covid. Flying Dolphin ligt stil tot april 2021.

In IJmuiden wordt ze weer helemaal strak gemaakt. De saildrive seal wordt vervangen,

de verstaging volledig gecontroleerd, dek opgeschuurd, de VHF kabel vervangen (verstandig dit om de paar jaar te doen) en omdat de donkerblauwe kleur aan één kant behoorlijk aan het krijten is wordt zij volledig gewrapped. Ook moet er het nodige gedaan worden om te optimaliseren. We zijn te zwaar en zwaar ondertuigd.

### Klasse Indeling & Optimalisatie

In Nederland hebben we sinds jaar en dag een klasseindeling gebaseerd op de verwachte snelheid van de boten (GPH), dit zorgt ervoor dat boten bij de finish dicht bij elkaar liggen. Bij ORC kampioenschappen hanteert men een indeling op basis van de verwachte snelheid naar de eerste bovenwindse boei. Dit wordt uitgedrukt in CDL. ORC wil hiermee eigenlijk boten kleiner dan 40 voet (voor klasse B kleiner dan 45voet) bij elkaar groeperen en niet bijvoorbeeld een mum30 naast een Swan 45 zetten.

Flying Dolphin is een Dufour 40 en heeft bij ieder WK steeds meer moeten inleveren om toch in klasse C mee te kunnen doen. Voor Denemarken werden de Jibs van 35m<sup>2</sup> naar 33m<sup>2</sup> verkleind, voor Scheveningen de P maat (en het grootzeil) verkleind van 14.75 naar 14.46 (en grootzeil van 46m<sup>2</sup> naar 45m<sup>2</sup>) en

voor Sibenik moest het bemanningsgewicht van 780kg naar 684 waardoor we met 8 in plaats van 9 man moesten varen. Dit moest anders.

Daarom werd Matteo Polli – ontwerper van de succesvolle Italia 9.98 en 11.98 - benaderd om te kijken wat er mogelijk was. Zijn oplossing was eigenlijk heel simpel. De boot is zwaar ondertuigd. Dat wisten we al want 78m<sup>2</sup> aan de wind op een boot van 7630 kg is wat je op een gemiddelde charter Bavaria tegen komt. Zijn voorstel was om was 10 cm van de kiel afzagen en veel meer zeil erop te zetten.

De kiel was destijds voor IRC ontworpen en is dieper dan de standaard kiel. Toentertijd leek het erop dat Nederland voor IRC zou kiezen. In ORC zie je dat een ondiepere kiel met bulb of torpedo gunstiger is. Maar ja .. ga je inderdaad de kettingzaag erin zetten of ben je dan echt knettergek. Mijn conclusie was ongetwijfeld het laatste maar laten we het maar wel doen. De boot zou dan ook 150 kg lichter worden, we konden weer naar 9 man, normale jib en een goed grootzeil. Al met al winnen we ca 5 tot 6m<sup>2</sup> zeiloppervlak aan de wind. De CDL is hierdoor binnen de limiet en de GPH ging van 610.2 naar 606.5. De inschatting was dat dit de moeite waard was.

Tijdens de races zou blijken dat we nu juist makkelijker hoogte kunnen lopen of hoogte kunnen vasthouden dan daarvoor, helemaal bij lichte wind. Voor deze aanpassing was het kunnen houden van onze lanes in een groot veld echt een probleem.

### Estland

Na een delivery van 1000 NM komt Flying Dolphin in Estland aan. De Esten nemen het zeilen zeer serieus. Dat blijkt ook uit de vele boten uit Estland die deelnemen. Dat op zichzelf is heel normaal maar dit zijn geen standaard boten maar heel veel speciale of aangepaste boten. Sommige hiervan hadden een maand ervoor nog meegedaan aan de Europese kampioenschappen en de Italiaanse kampioenschappen.

De locatie is ook de zeillocatie van de olympische spelen in 1980. De gebouwen in en rondom de haven zijn duidelijk gebouwd voor de olympische spelen, helaas was dit nog in het sovjet tijdperk. Ze zijn niet mooi, typisch grijs, beton en ogen uit het communistisch tijdperk.

Bij de opening wordt historie van de locatie onderstreept. Bij het officiële openingsmoment komen de 2 meest succesvolle Estse





olympische zeilers, tweeling broers, achterop een draak aangevaren en ontsteken zij de olympische vlam in de haven.

De voorzitter van het Estlands Olympisch Comité die letterlijk 's morgens terug was gekomen uit Tokio en de burgemeester van Tallinn houden een openingstoespraak. Heel erg indrukwekkend.

Ook worden wij geacht in defilé achter het bordje "The Netherlands" en met Nederlandse vlag het ceremonie terrein op te lopen. Als het toch zo officieel is, steken we de Estse dame die het bordje hoog houdt onze oranje bemannings trui.

#### Corona

Voor ons is dit ook het eerste (grote) evenement in coronatijd. Bij vertek naar Estland is het land groen en de regels waren dat vanaf de dag van de 2e vaccinatie je oke was. Dit veranderde letterlijk op de dag dat wij ernaar toe vlogen. Toen werd aangekondigd dat er een termijn van 7 tot 14 dagen tussen moest zitten en dat je èn een PCR test èn in quarantaine zou moeten. Paniek .. want de volgende dag moesten nog 2 man invliegen waarvan 1 net zijn 2e prik had gehad. Gelukkig had Estland ook een clause ingebouwd voor (grote) sportevenementen. Als je een uitnodiging hiervoor had, was je vrijgesteld van quarantaine waardoor ons bemanningslid zonder problemen kon binnenkomen.

Bij aankomst op het terrein moest iedereen laten zien dat hij/zij volledig gevaccineerd was

(je kreeg dan een groen bandje). Anders moest je iedere paar dagen een antigeen test doen en kreeg je een andere kleur bandje. Als je dit protocol niet strak volgde kon de organisatie tegen jou protesteren. Het gevolg hiervan was dat iedereen zich strak aan het protocol hield en het een evenement was waar je verder eigenlijk niets van corona merkte. Echt prima geregeld.

#### To TSS or not to TSS?

Sinds de nodige jaren zijn wij gewend dat TSS'en vermeden moeten worden en zelfs exclusion zones zijn tijdens regatta's. De verwondering was daarom groot toen de vaargebieden bekend werden gemaakt. Helemaal toen het offshore parcours bekend werd gemaakt dat in Alfa begon en waarbij meerdere keren in de TSS wordt gevaren en niet alleen de TSS voor Tallinn maar ook die midden op de Oostzee tussen Estland en Finland ligt.

De sailing instructions zeiden dit:

Uiteindelijk bleek dat de Esten er een hele pragmatische visie op na houden en met zoveel woorden zeggen: je mag de TSS volledig negeren maar je mag het verkeer niet tot hinder zijn. Als je dat wel bent krijg je een penalty. Dat is wel even wennen maar in de praktijk werkte het prima, zeker nu iedereen ook AIS aan moest hebben staan en de penalty duidelijk was.

#### Het WK

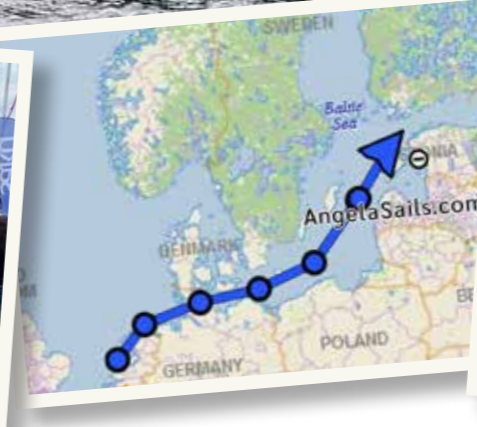
De tendens is de afgelopen jaren om minder inshore UP en Down wind races en meer

(echte) offshore races te varen. Mondiaal gezien is de stelling dat men minder up en down wedstrijden wil en het ORC staat immers ook voor 'Offshore Racing Congress'. Was het in Denemarken nog 1 offshore wedstrijd van ca 5-8 uur (zeg maar een coastal), was het in Scheveningen al wel een race over meerdere dagen maar was er een soort gate halverwege die het einde van de korte offshore betekende maar je voer gewoon door en scoorde separaat de lange offshore. In Sibenik werden het echt 2 aparte races en werd het aantal inshores van 8 of 9 terug gebracht naar 6. Nu was dit hetzelfde formaat waarbij de Offshore en Coastal niet kunnen worden afgetrokken.

We starten met de offshore die voor de langzaamste boot ca 36 uur kan duren. Het parcours gaat eerst langs de Estse kust om vervolgens 3x op en neer naar Finland te varen. Al met al een parcours van ca 147 NM. Het weer is licht waarna de wind vrijwel helemaal zal wegvallen om vervolgens terug te komen tot ca 25 kts. Zon, regen en onweer. Alles wordt in de pan gegooid.

Omdat er 62 boten in klasse C zijn, zijn we opgedeeld in 2 groepen. Wij beginnen in de gele groep met 31 boten.

We starten als een speer en zijn als 4e boot bij de bovenboei om vervolgens langzaam het veld van de klasse voor ons in te varen bij een lang in de winds rak. Wel moeten we steeds zoveel mogelijk de kust houden en daarmee letterlijk dwars door de shippinglane. Wanneer de wind eruit valt en er toch een



klots komt krijgen we het moeilijk. Ondanks alle verbeteringen blijven we een zware boot en tegen de klots hebben we het echt heel moeilijk. Door in het laatste stuk naar de Lohusalu boei - voor het voor het ruime winds rak naar Finland - extreem de kust te volgen kunnen we weer goed dichterbij komen.

Wanneer de wind weer even aantrekt liggen we er goed bij. Helaas zakt hij er ook weer even uit. Terug naar Estland neemt de wind sterk toe en laten we ons niet gek maken. Er zijn boten die extreem hoog varen. Flying Dolphin moet je gewoon de sporen geven en lekker hard laten lopen en dat werkt goed. Na het rond van de Suurupi 1 boei gaan we weer terug naar Finland onder S4. Bij de onverlichte bovenboei onder de finse kust valt de laptop en daarmee de navigatie uit. In het donker ronden we met de Navionics Boating app de boei waarbij we in de gijp van S4 naar Jibtop willen wisselen. Door technische problemen konden we dat niet eerder voorbereiden.

De navigatie wordt uiteindelijk weer hersteld waarna we weer 'gevoel' hebben van wat we aan het doen zijn. In het donker is dat toch lastig, zeker omdat er 3 verschillende vloten

rondvaren met ieder een eigen parcours. Wat het ook lastig maakt is dat het verschil tussen magnetisch kompas en true 8,5 graden is en dat zijn we niet gewend. Sommige apparaten staan op true en andere op magnetisch. Maar als je naar magnetisch 000 kijkt terwijl je volgens de kaart toch echt ca 10 graden moet varen is dat heel verwarrend. We zullen daar nog diverse keren op terugkomen: zet je alles op true maar dan kloppen je magnetische peilingen niet, of zet je juist alles op magnetisch maar moet je beseffen dat als je naar een lijn op de kaart kijkt dat qua graden niet logisch lijkt.

Op het laatste rak naar Finland zetten we bij 20 knopen en een TWA van ca 100-110 graden de C0. Het is waar "RedBull geeft je vleugels" moment. Iedereen vol hikend gaan we pedal to metal en vliegen weer omhoog. Wij kunnen dit houden maar de vloot lijkt het niet echt te kunnen matchen. We winnen weer goed positie. Yesss.

Daarna begint een lang rak terug naar Tallinn. We doen dit onder Jibtop maar winnen of

verliezen niet echt iets. In de aanloop naar Tallinn raken we even verward omdat de boten voor ons een bepaalde boei aan verschillende kanten rond. Als ik even later op de boating app controleer en ook kijk naar de bearing to waypoint krijg ik het spaans benauwd. Hebben we de boei aan de verkeerde kant gerond.. K..... We nemen het zekere voor het onzekere en draaien om. Op Expedition controleer ik het nog een keer en dan blijkt dat we het wel degelijk goed hadden gedaan. Direct weer overstag en heel hard balen van deze blunder die ik zelf heb gemaakt. Uiteindelijk varen we 0.6 nm om wat ons 2 plaatsen in die race en 2 punten overal zal kosten.

We finishen als 6e op gecorrigeerde tijd. Al met al niet slecht. Het had zelfs 4e kunnen zijn. Het begin is in ieder geval goed.

Op woensdag hebben we dan onze eerste inshore. We zitten dit keer in de blauwe groep. Het water is vlak en er staat weinig wind. We vliegen kneiterhard omhoog en ronden als 2e de bovenboei. Uiteindelijk zullen we ook gecorrigeerd 2e worden.





In de 2e race zakt de wind er helemaal uit. Al dobberend proberen we wind te vinden helemaal in de hoek buiten de baan. Dat lukt maar de race wordt terecht afgeblazen. Dit heeft niets meer met wedstrijd zeilen te maken. Het is een loterij.

Donderdag wordt de race ingehaald. Het duurt heel lang voordat er voldoende wind staat. We zitten nu weer in de gele groep (de samenstelling wisselt iedere dag) met heel veel kanonnen zoals de meeste Italia 11.98s, team Pro4U, één van de J112e's en nog veel meer. We worden die dag 7, 6 en 3 en kwalificeren ons daarmee dik voor de gold fleet.

De korte offshore begint met een heel lang in de winds rak met wederom veel klots en grote verschillen dicht langs de kust en iets meer op zee. Onder de kust is beter maar enorm shifty en lastig. Bovendien varen we nu in de gold fleet en de competitie is echt heel hoog. Upwind hebben we het door de klots lastig. Uiteindelijk winnen we met name downwind veel. De meeste boten voor ons zijn asymmetrisch. Zij moeten nu echt de hoeken in branden terwijl wind en koers gunstig gezind is voor symmetrische boten. We eindigen gecorrigeerd als 5e en staan zowaar 4e overall. Dit is wel een beetje "batting above our average", zeker in een veld dat zo competitief is als deze.

De laatste dag krijgen we de rekening dan ook wel een beetje gepresenteerd. Het waait 18-22 knopen. Er staat weer een klots en we hebben het absoluut moeilijker. De 1e race liggen we er niet goed bij maar die wordt door een windshift van 45 graden afgeblazen. Bij de herstart lopen we klem bij het startschip en moeten we overstag, doorgijpen en uit de

2e linie starten. Dat is in dit competitieve veld een heel slecht idee want de rest van de race geleefd wordt volledig geleefd. Met een 25 wordt dit onze aftrek. De laatste race starten we wel goed, vrij en schoon en geven we plank gas. We varen goed en finishen uiteindelijk als 7e boot in goed gezelschap van diverse zeer competitieve boten. Helaas worden wij onder dit soort windomstandigheden heel hard aangerekend en omdat we een grote boot zijn en omdat we symmetrisch varen. Gecorrigeerd worden we 12e en daarmee overall 7e.

Dat geeft wel een beetje een zure smaak want we hebben echt wel goed gevaren en 5 of 6 zou beter voelen. Aan de andere kant, we hebben in een veld van absolute topboten ons waanzinnig goed staande gehouden en ook complimenten gekregen van gerenommeerde zeilers die maar niet snappen hoe het kan dat we zo hard gingen en zo competitief waren.

Flying Dolphin is weliswaar geoptimaliseerd maar de basis blijft een Dufour 40, een zware cruiser en ontwerp uit 2003. Overigend .. van de eerste 20 boten heeft Matteo Polli er 14 onderhanden genomen. De Italia's heeft hij zelf ontworpen, bij beide J112e heeft hij het zeilplan aangepast, het roerblad vervangen en de bulb vervangen door een speciale bulb. In klasse B wint de nieuwe Grand Soleil 44 – ook een ontwerp van Polli – voor een Swan 42, X41 en Landmark 43.

Al met al zijn we echt heel tevreden en hebben we een waanzinnig mooi evenement gevaren al was het misschien wel wat koud en soms zeer nat. De competitie was serieus hoog, maar onze boot en team waren top. We hebben waanzinnig genoten.

Volgend jaar is van 23 juni tot 1 juli het WK in Porto Cervo. Ik ben daar zelf nog nooit geweest en weer een lekker warm mediterrane avontuur trekt ook. Zeker als je het combineert met de Copa del Rey en misschien wel de Voiles de St Tropez. Het zou gaaf zijn als we daar met een paar nederlandse boten naar toe kunnen.

Na anderhalf jaar stil liggen was dit echt een top evenement. De dagen en nachten zijn letterlijk omgevlogen.

#### ORC SCORING

Tot slot nog een opmerking over het ORC ratingsysteem. In Nederland zijn we sinds jaar en dag gewend om te racen met triple number. Dit doen we omdat het makkelijk is en omdat wij van mening zijn dat het beter werkt op getijde water.

In veel andere landen en sowieso op dit soort evenementen wordt gescoord met PCS. Hierbij worden de windrichting en de raklengtes en graden ingevuld. De "Implied Wind" wordt dan berekend op basis van de snelste boot, de boot die als eerste finished. Hieruit volgt een 'veronderstelde windsnelheid' die dan wordt gebruikt over de rest van de vloot. Voor ieder rak wordt de performance dan berekend. In de praktijk werkt dit zeer nauwkeurig en zie je dat verschillen in gecorrigeerde tijd soms neer komen op secondes.

Het systeem werkt heel goed en de uitslagen waren binnen 5 minuten online gepubliceerd.

Groet,

Team Flyin Dolphin

## Van de Viscommissie.

Als ik dit schrijf is er wederom de verwachting van een aanhoudende wind uit noordelijke richting. Die wind levert doorgaans een zeegang waar wij kleine bootvissers niet blij van worden, en algemeen is de opvatting dat noordenwind niet goed is voor de visserij. Daar komt nog bij dat de enorme hoeveelheid regen van de afgelopen maand zal hebben geleid tot een afname van het zoutgehalte in onze zeegaten en langs de kust, en dat is voor onze doelsoorten schar en wijting mogelijk reden om ons kustwater te mijden. Voor de tong geldt dat minder, maar ook die is dit jaar moeilijk te vangen.

De makreel is dit jaar niet makkelijk te vinden. De Trip Junior en de Albatros moeten doorgaans ver weg om nog een maaltje te kunnen vangen. De makrelenwedstrijd van de Afrit op 2 juli leverde ondanks het

prettige weer weinig maatse makrelen op. De soortenwedstrijd die voor augustus op de rol stond moest worden afgelast wegens de weersverwachting. Een nieuwe kans op een wedstrijd biedt het open Schevenings kampioenschap, dat voor 11 september staat gepland.

Op 12 juli mocht de viscommissie een bijdrage leveren aan het project "proef de zee", waarin twee groep 8 klassen van de Oranjeschool kennis mochten maken met zeevaart, zeilen en vissen, in de hoop de belangstelling daarvoor onder toekomstige generaties te bevorderen. Ik vermoed dat daar elders in dit nummer meer aandacht aan wordt besteed.

Intussentijd is de facebookgroep voor Scheveningse kleinbootvissers in de lucht. Deelname aan die groep is natuurlijk

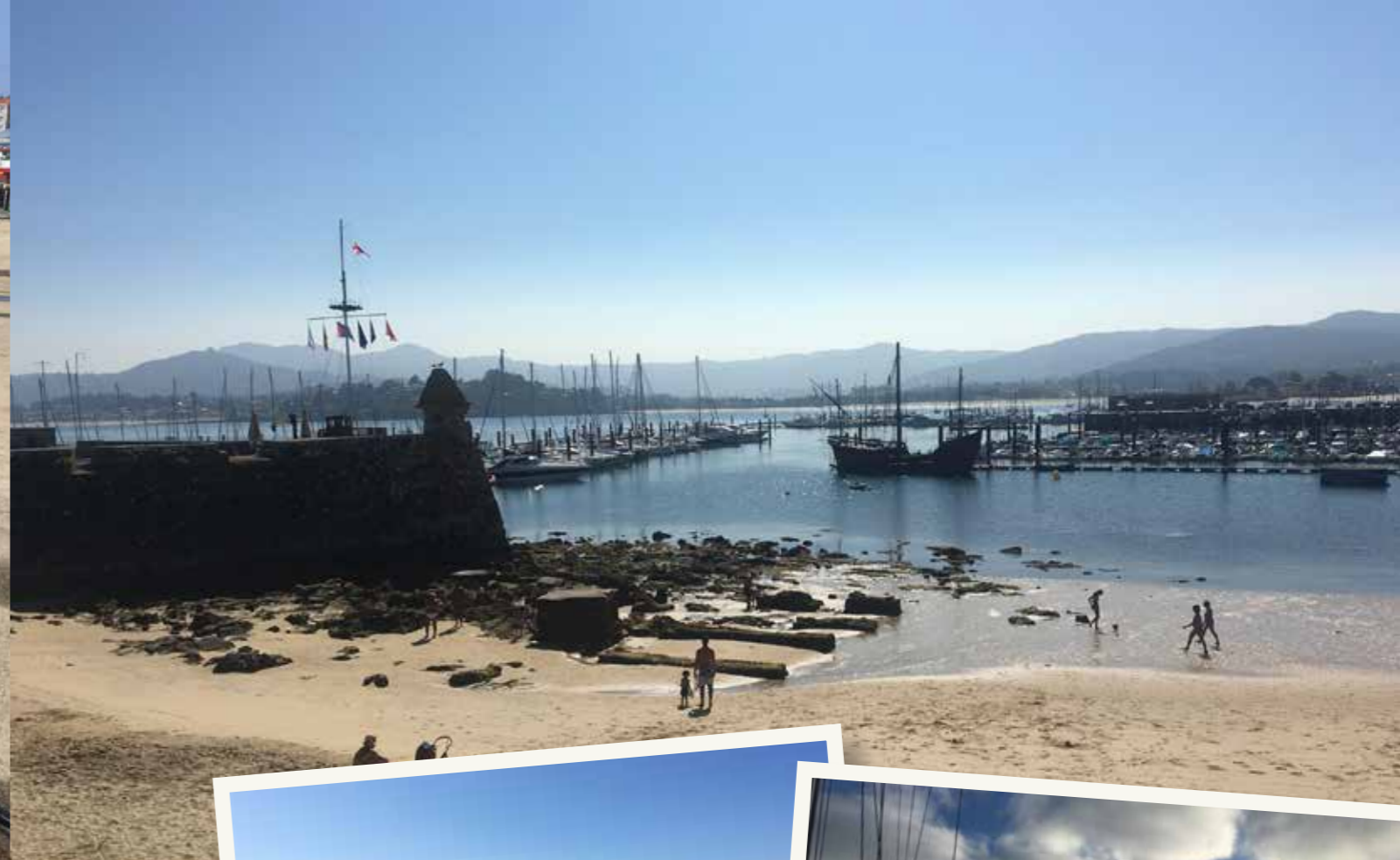
voorbehouden voor mensen die op facebook zitten. En het is een voorwaarde dat je lid bent van JCS of van de Afrit. De groep is nu nog voor iedereen zichtbaar, maar mogelijk zullen we dat in de toekomst beperken tot de leden, zodat we vangst- en stekkeninformatie kunnen uitwisselen zonder dat heel Zuid-Holland mee kan kijken.

Voor registratie als lid kunnen belangstellenden zich bv. via de mail tot mij melden: henk.baarbe@ziggo.nl, of rechtstreeks een verzoek doen op de facebookgroep.

Namens de Viscommissie,

Henk Baarbe





## Midnight Sun, de Baskische Golf over

*Als test van ons nieuwe schip, de Midnight Sun, een Sweden Yacht 45, willen we graag een tochtje naar de Spaanse Ria's maken. Heidi bedenkt op het laatste moment dat ze ook wel mee kan varen, in plaats van vliegen. Wytse doet die ochtend zijn laatste zakelijke transacties. Studenten Hidde en Jan Pieter moeten na hun Corona test binnen 24 uur in Frankrijk zijn, anders geldt de test daar niet.*

Ruim op tijd halen we Duinkerken in Frankrijk. Een patroon tekent zich af: 's nachts en in de ochtend zeilen we om de volgende dag een leuk plaatsje te bezoeken: Dieppe, Cherbourg en Roscof. Onderweg ontmoeten we Siri II en Xenia. Het traject naar Cherbourg krijgen we 's nachts B7-8 ruime wind op kont met onweer en bliksem. Alles wordt goed gemaakt als we Cherbourg naderen en we een "neer" krijgen langs de kust. Deze pakken we de volgende dag weer als we van Cherbourg naar de Alderney Race varen. Leuk die gedetailleerde stroommodellen!

De weersverwachtingen zijn gunstig: matige wind en ruimwindse koersen. Dus we gaan van Roscof in noord-Bretagne meteen door de Baskische golf over. Als we na een dagje het continentaal plat afzeilen, zien we zoals verwacht weer veel dolfijnen. Jupiter en

Saturnus houden ons met de volle maan in het oosten gezelschap. De nachtwacht speelt mijn favoriete muziek in de kuip. Overdag zien we veel walvissen. Meestal alleen pluimen, maar een paar keer zwemmen ze op korte afstand langs. Een mooi gezicht als na 2,5 dagen oversteek de bergen bij Coruna in de ochtend verschijnen. In totaal deden we er 8 dagen over vanuit Scheveningen.

### Coruna

Club Nautico Real de Coruna serveert voor gasten van de marina die zich aan de dresscode houden een 3-gangen lunch inclusief wijn voor 13 euro. Besloot Ceasar daarom met zijn invasie vloot van 133 schepen in Coruna te bivakkeren? Hoe dan ook, de Romeinen legden er fundamenten van de nog steeds bestaande vuurtoren (Torre de Hercules). Coruna is een leuke stad met veel restaurants

waar de Galicische vis en schelpgerechten worden gereserveerd. Voor Nederlanders wel even afzien, want pas om een uur of tien wordt er gedineerd.

### De Ria's

Zo'n 100nm zuidwestelijk van Coruna liggen de Ria's. Met een tussenstop bij Camarinas is dit in 2 dagen goed te doen. De Ria's zijn beroemd om het mooie landschap, fraaie baaien en eilanden met zandstranden, leuke dorpjes, heerlijk zomer klimaat en lekker eten. Een paradijs, zeker met goed ankergerie. In veel baaien liggen drijvende mosselkwekerijen die onverlicht zijn, dus 's nachts wel goed oppassen! De Ria's zijn uitgebreid beschreven in de RCC pilot Atlantic Spain and Portugal.

### Isla Ons, Isla's Cies en Baiona

Hoogtepunt van de reis zijn de bezoeken aan

Isla Ons, de Isla's Cies en Baiona. Voor Isla Ons en de Isla's Cies heb je een vergunning nodig om te mogen ankeren (aanvraag via internet). De Spanjaarden laten slechts een beperkt aantal mensen toe op deze eilanden, die als natuurreservaat een beschermde status hebben. Isla Ons is prachtig – zeldzame planten en dieren (hagedissen en slangen) – die nergens anders voorkomen. En inderdaad treffen we niet veel mensen op Ons. Op Isla's Cies ligt een camping – dat is dus stukken drukker.

Via een Eucalyptus-bos lopen we op Ons het heuvelachtige eiland over. Er moet flink geklommen worden. Aan de Atlantische kust hebben we een werkelijk schitterend uitzicht op de ruige en steile kliffen en de oceaan met grote aantallen zeevogels, die onder en boven ons langscheren. Bovenop een mooi wit

vuurtorentje en (weer beneden) een piepklein dorpje met een pier waar toeristenbootjes aanleggen. Heerlijk eten voor weinig geld in de Piratenbar – en door het bos in het donker terug naar de boot.

Op Isla's Cies liggen we aan de Zuidkant voor anker – tegen het donker verdwijnen de dagjesmensen en liggen er nog maar vier jachten die overnachten. Twee Nederlandse scheepjes. 'Zijn jullie vertrekkers?' wordt aan ons gevraagd. Helaas – we moeten terug naar Nederland – maar de verleiding is groot om ter plekke anders te besluiten.

Baiona is de meest zuidelijke haven die we aandoen, vlak bij Vigo waar vandaan je gemakkelijk terug naar Nederland kunt vliegen. De Real Marina Club de Yates is werkelijk schitterend gelegen aan de voet van

een oude fortificatie op een schiereilandje. Vanaf het terras van deze deftige club, heb je zicht op een replica van de Pinta. Het scheepje waarmee Columbus in 1493 na de ontdekking van Amerika weer aanmeerde in Baiona.

Uiteraard word dit zeilschip met een bezoekje vereerd. Gelet op het achterstallig onderhoud lijkt dit 30 meter lange scheepje vermoedelijk enorm op het origineel dat hier 528 jaar geleden aanlegde... Met overigens alle respect voor haar zeevarenden en wijze waarop de Spanjaarden dit feit levend houden.

### Voor anker in Ria Muros

Het dorp Muros ligt vandaag met een dikke windkracht 4 aan lagervaal. Toch probeer ik om daar te ankeren voor winkel- en restaurant bezoek. Met gestoken anker in 10m water en met nog draaiende motor neem ik even







de tijd om de dieptemeter te observeren. De waterdiepte neemt langzaam maar zeker af. In 5m water toch maar de elektrische lier het anker laten ophalen. Vanachter het stuurwiel kan ik nog net horen dat het anker op de rol wordt getrokken. Gas bij en weg!

Die middag een mooie baai gevonden waar we in 10m water met 50m ketting niet weg geblazen worden. Met het RIBje bezoek ik het mooie strandje. Om zeven uur 's avonds mis ik dat restaurant toch wel, bovendien blaast het hier een frisse 20 knopen. Het beschutte, bekende baaitje van Ensenada de Esteiros ligt maar een uurtje verderop. Op alleen de fok gaat het 6,5 knoop. Nog even het anker

paraat maken als de motor en stuurautomaat ons rustig de luwte in brengen. Op de plotter kom ik exact op het oude ankerplekje. Vaart eruit. Anker laten zakken. Bootje overboord. Wandelingetje tussen de strandgasten in de laatste zon. Rechtsaf naar het plaatselijke restaurant. Een glas Ribeiro bij het visje uit de oven. Beter dan tonijn-mais salade uit blik met krabbend anker!

#### En weer terug

Langs deze kust heerst in de zomer een NO wind. Je ziet er veel vetrekkers langs komen op weg naar Carieb of Middellandse zee. Ik moet de andere kant op en heb naar Coruna afwisselend 17-23kn op kop of weinig wind.

In Coruna pik ik Bas en Joike op die de eerdere bemanningsleden af wisselen. Plan is om snel te vertrekken en over 3 dagen in Brest te zijn. Zo vermijden we een periode van wat hardere wind met uitschieters tot 30kn. Wel moeten we alles aan de wind zeilen.

Of dat lukt vermelden we misschien een volgende keer. Dit stukje moet nu naar de redactie.

Jaap Barendrecht



# WILT U ONS HELPEN?

Landelijk wordt de KNRM ongeveer 2.000 keer per jaar ingezet voor reddingen en hulpverleningen op het water. De KNRM doet dit met ruim 1100 vrijwilligers en 70 reddingboten. De KNRM is een zelfstandig opererende hulpverleningsorganisatie die afhankelijk is van donaties. De KNRM ontvangt geen exploitatiesubsidies van de overheid.

Word Redder aan de Wal. Vanaf € 5,- per maand steunt u ons al.

Ga naar [www.knrm.nl](http://www.knrm.nl)

Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij  
T 0255 54 84 54 • [info@knrm.nl](mailto:info@knrm.nl) • [www.knrm.nl](http://www.knrm.nl)



DE BESTE REDDERS STAAN AAN WAL

Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij





## Migranten op je pad

*In het Coronajaar 2021 kwam er begin van de zomer zomaar een bericht uit Frankrijk dat je als je tweemaal was gevaccineerd en dat in je gele boekje had staan je vrij kon rondreizen in Frankrijk. Macon wilde graag een stimulans geven aan de komst van Nederlandse toeristen. Dat was niet aan dovemans oren gezegd. En zo vertrokken wij in de tweede week van juni uit Bruinisse om Frankrijk te gaan bezoeken. In België mocht je 48 uur vertoeven. Een stop in Nieuwpoort leek ons dan ook geen probleem. In Duinkerken snelden wij met paspoorten en gele boekjes naar het havenkantoor waar tot onze teleurstelling niet naar de documenten werd gekeken. Toen in Boulogne hetzelfde gebeurde verdwenen ze in de kaartentafel en daar liggen ze tot op de dag van vandaag.*

Zo toerden wij tot ons genoegen langs de Franse kust. Op de terugweg, we lagen weer in Boulogne, belde onze zoon Simon. Hij zou de volgende drie dagen deelnemen aan een SB20 evenement dat plaats vond vanuit Oostende. Hoewel we nog tijd genoeg hadden om thuis te komen leek ons een bezoekje aan Oostende, om onze zoon te ontmoeten, de moeite waard om de 70 nm vanuit Boulogne naar Oostende in één dag te overbruggen.

En zo vertrokken wij de volgende dag 's morgens om 6.00 uur uit Boulogne. Het weerbericht van Meteo France (My Weather

App) voorspelde aan de Franse kust "Mer Belle, Vent 2 bft, et Bancs de Brume Matinaux". Prima weer om te motoren, zeilen was geen optie. De stroom was ons goed gezind, de zee was vlak en rond 8.00 uur 's morgens hadden we Calais al dwars.

We hebben tijdens een dagtocht altijd een wachtschema van 1 uur op en 1 uur af en ik was aan de beurt om op de uitkijk te staan. In de verte zag ik een bootje, die niet op de AIS stond. Ik bleef ernaar turen. Toen het dichterbij was wist ik even niet wat ik zag. Verbaast en enigszins ontstelt keek ik naar een heel klein

bootje. Zagen mijn ogen echt wat daar dreef? Het was een kleine opblaasboot waarin 5 donkere mannen gepropt zaten. Zij bewogen zich voort met 2 peddels. Onze positie was 3 nm Noord van Calais.

Uiteraard gilte ik "Peter". Alsof hij het kon oplossen. Door mijn hoofd tolden allerlei gedachten. Maar vooral WAT NU!!! Bestaat er een protocol "Wat te doen bij het tegenkomen van migranten op zee"?

Het is je taak om mensen in gevaar te redden. Was er van een dergelijke situatie al sprake?

Moelijk in te schatten, er lag niemand in het water, maar wat gebeurt er als je peddelend de shipping lane oversteekt?

Aan boord nemen was ook een overweging, maar waar kan je ze dan weer aan land zetten? Zo krioelden er allerlei gedachten door mijn hoofd. Maar ook "Het zal je kind, of kleinkind maar wezen die daar een poging doet om de UK te bereiken".

Tenslotte hebben we de Franse Kustwacht geprobeerd op te roepen. We kregen direct Dover Coastgard aan de lijn die riep "Which station is calling French Coastgard". Echt contact verliep niet goed vanwege de slechte verbinding met Dover.

Maar de Fransen wilden ook niet erg antwoorden op 16. Tenslotte in de Almanak

opgezocht hoe je ze kon bereiken. CROSS GRIZ-NEZ op 16!! Toen was het redelijk snel geklaard en werden we bedankt voor de melding en locatie van de migranten. Later hoorden we dat ze weer aan de kant van Calais aan wal zijn gebracht. Een helemaal tof gevoel had ik daar niet bij. Het zal zeker niet de bedoeling van de migranten zijn geweest om weer terug te keren naar Calais.

Tijdens onze verdere reis hebben we na Oostende, waar we een gezellig weekend met het SB 20 team van Simon hebben doorgebracht, ook nog Breskens aangedaan. Daar bellen we altijd even met Roy van Aller, bekend wedstrijdleider en oud-kapitein bij Vroon. Hij komt altijd wel op een kopje koffie af. Op ons verhaal van de migranten zei hij dat je inderdaad het beste de Kustwacht kan oproepen. Verder zou je bij het bootje kunnen

blijven tot het bootje is opgehaald en moet je, vindt hij, melding maken in je logboek van wat je besproken hebt met de Kustwacht. Dan geldt voor ons dat we in ieder geval moeten beginnen met het weer aanschaffen en in gebruik nemen van een logboek.

En soms droom ik dat we de migranten op sleeptouw nemen en over de shipping lane heen brengen. Levert vast gevangenisstraf op in de UK.

Aly Anink-van Driel  
zs EvaStella





## Zomeravondwedstrijden 2021

*Het zomeravondseizoen zit er weer op. We konden 10 wedstrijden varen. Het hadden er 12 kunnen zijn maar 2x gooide harde wind het bekende roet in het eten. Van de 10 wedstrijdavonden waren de meeste in lichte condities. Meestal een lekker zonnetje en een mooie zonsondergang. Eigenlijk de ideale omstandigheden om een lekker avondje te varen.*



En dat we er zin in hadden bleek wel in het aantal deelnemende boten. Gemiddeld zaten we op 20 boten per avond met een max score van 29. Zet dat eens af tegen het Breskens weekend van dit jaar met slechts 27 deelnemers. Ik kan niet anders dan glimlachen en vaststellen dat we goed bezig zijn met het clubzeilen op Scheveningen. Het lijkt wel of steeds meer zeilers zich aansluiten. Ook als je geen boot hebt is er vaak wel gelegenheid om als opstapper mee te varen. En er komen ook steeds weer boten bij. Regelmatig bereikt mij een email met de vraag hoe en wat om mee te kunnen zeilen. Nou, gewoon even het inschrijfformulier invullen (voor iedere schipper aan het begin van het kalenderjaar) en dan maak ik de rating in orde. Lekker laagdrempelig, maar

wel maximaal gezellig. Naast de gezelligheid, op de steiger maar zeker ook op het water en in het clubhuis tijdens de aftersail, merken we dat het er soms ook wat fanatieker aan toe gaat. Al dan niet met inachtnaam van de regels rondom het wedstrijdzeilen gaat er nog wel eens iets mis bij de boeien. Zeker als de stroming er lekker in staat en de wind mild is, doet het schip niet altijd wat de roerganger of crew wil. Daarom kan ik er niet voldoende op hameren om elkaar wat op afstand te houden. Schade zit in een klein hoekje. Om ons te ondersteunen met de regelgeving hadden we redelijk vroeg in het seizoen een hybride avond wedstrijdzeilen en regels die werd gegeven door de leden van Team Heiner Talents. Het was een heel leerzame en vooral leuke avond, nog bedankt daarvoor.

Het verloop van de competitie was eigenlijk als voorgaande jaren. Per avond waren er regelmatig andere boten in het veld. Maar de boten die vaak zeilden nestelden zich in de kop van het klassement. We hadden natuurlijk ook eendagsvliegers. De snelle mannen die het leuk vinden om een keertje mee te doen. Zo waren er de Joule en de Double Edge. Geen rol in het klassement maar wel een dagzege. Verder natuurlijk veel dappere strijders, de outsiders die als alles meezit keihard werken voor een top 10 klassering. En alles wat daar voor of achter zit. Voor de top van het klassement dienden zich een paar boten aan. Sea's Out was heel goed bezig, maar miste een paar wedstrijden. De SK01 kwam goed op stoom. Off Course vaart eigenlijk altijd goed en constant. En er was een new kid on the block.

Waar iedereen bekend was met de Jitters, was daar nu de Spitfire. Zelfde crew, zelfde schipper, andere boot. Ze gingen dit jaar even kijken hoe het ging. De rest is historie zullen we maar zeggen. Toen we de laatste race in gingen stond de Off Course met 3 punten los van de Spitfire bovenaan. Als je dan naar de scores van het hele seizoen kijkt denk je al gauw, kat in het bakkie. Maar als het op zo'n laatste avond net even anders loopt dan heb je ineens een podium waar ik zelfs even van op keek. Na 10 wedstrijden hebben we een gelijke stand aan de kop. Zowel Spitfire als Off Course eindigen met 38 punten. Volgens mij nog nooit gebeurd, en wat dan. Een shootout kennen we niet in het zeilen. Een sailoff evenmin. En als we kijken naar wie de meeste overwinningen heeft behaald komen we er

misschien het beste uit. En dan trekt de Off Course helaas aan het kortste eind. Spitfire haalde 4 eentjes en Off course 1. Waarbij ik dan wel de opmerking gemaakt wil hebben dat de Off Course wel heel constant gevaren heeft. Dus voor dit seizoen 2 winnaars en 1 bootnaam op de bokaal. En laat ik ook niet de nummer 3 vergeten, de SK01 of Sigarenkist. Eigenlijk ook een nieuwkomer en eentje om rekening mee te houden.

Ter afsluiting wil ik iedereen bedanken voor de deelname, want zonder deelnemers geen evenement. Verder dank aan Ernst voor het waarnemen tijdens mijn vakantie. En natuurlijk de bemanning van het clubhuis, wij hadden de eer om als eerste evenement het clubhuis min of meer in gebruik te

nemen. Ik denk dat het best goed ging en ik hoop dat er nog veel evenementen gaan volgen. Voor de agenda wil ik nog even de volgende data onder de aandacht brengen: de Indian Summer Cup op 26 september en de IJskegelwedstrijden die beginnen op 17 oktober. En als je echt weer wil wachten tot de volgende zomeravondwedstrijd, dan zien we elkaar weer op de eerste woensdagavond van juni 2022, om 19.40 uur bij de Drains.

Tot bij de Drains,  
Erik van Houten







*Uw vertrouwde adres aan de jachthaven*

- Nieuw- en verbouw interieur en exterieur
- Teakdek restauratie en montage
- Marinedek montage
- Inbouw scheepsapparatuur
- Scheepsbeslag montage
- Onderhoudsplan opstellen en uitvoeren
- Schilder en lak werkzaamheden
- Gelcoat reparatie

Zeilcentrum Scheveningen  
Hellingweg 100

2583 DX 's-Gravenhage  
tel. 06 - 1214 0000

info@jachtservicescheveningen.nl  
www.jachtservicescheveningen.nl

nieuwwerk, onderhoud en reparatie

sprayhoods, bootkappen, (jacht)zeilen,  
dekzeilen, hoezen, huiken, tenten.



360° ways  
in performance sailing

- ✓ tuning
- ✓ training
- ✓ onderwaterschip



contact@vanvuurensailing.com



**Voor al uw scheepsreparaties en jachtservice**

*Alle werkzaamheden boven de waterlijn*

*Levering en inbouw motoren*

*leidingwerkzaamheden*

*Laswerkzaamheden aan RVS, aluminium en staal*

*Het maken van staalconstructies en hekwerken e.d.*

*Levering en werkzaamheden volgens de VNSI voorwaarden*

*(voorheen Hellingbedrijf Scheveningen B.V.)*

Boeg nautic scheveningen  
Hellingweg 180, 2583 DX Scheveningen  
Tel.: +31-(0)70 3514321, Fax: +31-(0)70 3512680



## BOTENKRAAN ZEILCENTRUM SCHEVENINGEN



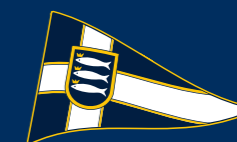
- Botenkraan max. 20 ton
- Afspuiten
- Stalling terrein
- Hulp en materialen

HELLINGWEG 120 | SCHEVENINGEN | 070 350 40 34

WWW.MALHERBEGROEP.NL

## HIER UW ADVERTENTIE?

Informeer naar de  
mogelijkheden bij  
de havenmanager.



www.jachtclubscheveningen.com





# Jewel Laser Solution BV

Lasergravure, een nieuw licht in de toekomst

uniek in Europa, 2,5 D gravure!



Lasergraveren is een flexibele manier om diverse materialen te graveren die met de traditionele manier van graveren niet mogelijk is. Het lasergraveersysteem is gekoppeld aan een computer met digitale scanner.

## Voordelen

Snel  
Nauwkeurig  
Haarscherp

## Materialen

Goud  
Zilver  
Titanium  
Staal  
Glas  
Plastic  
etc.

## Producten

Ringen  
Horloges  
Manchetknopen  
Hangers  
Glazen  
etc.

## Mogelijkheden

Ieder lettertype  
Handgeschreven tekst  
Vingerafdruk  
Foto's



Jewel Laser Solution BV  
Goudenregenplein 1  
2565 GH Den Haag  
Tel: 070-4278914  
Fax: 070-3569545

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

Openingstijden:  
Dinsdag t/m Zaterdag van  
10:00 - 18:00 uur

Ruim 10 jaar toonaangevend op lasergebied