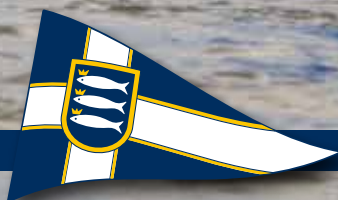


# SPUIGAT

mei 2022

**Sec Hayai  
Dagje Dickson  
Winterseries**



Officieel cluborgaan van Watersportvereniging Jachtclub Scheveningen

360|advocaten

# ALTIJD DE JUISTE KOERS

Specialisten in  
Arbeids- en Ondernemingsrecht

360|advocaten T. +31 8 88 36 00 00  
Koninginnegracht 19 F. +31 8 48 77 36 05  
2514 AB 's Gravenhage info@360advocaten.nl

360advocaten.nl



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

## INHOUD

### Iedere uitgave

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

### Artikelen

- 6 Beleid 2022-2027
- 10 Heineken Regatta
- 12 Van de havenmanager
- 14 IJspiegel - IJskegel
- 20 De boot van...
- 22 De Jar
- 24 Voor de scheepsbieb
- 26 Steigerpraat
- 27 Viscommissie
- 28 Sec Hayai
- 30 De Kompaan over de oceaan
- 34 Atoomcup op de Dickson
- 37 Clubboot Paisano
- 38 Ajeto!
- 42 Snertrace - Scheveningse Roeiers
- 44 Noordzeeclub
- 46 Tim de Held
- 48 North Sea Regatta

### Colofon

#### Jaargang 2022

'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, 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, Tim  
Lemeer, Robert Jockin en anderen.

Voorpagina: Foto: Atoomcup, Robert Jockin  
Advertentieopgave: info@jachtclub.com

Opmaak: Alexander Heemskerk - www.lexgv.nl

Sluitingsdatum kopij volgende nummer:  
14 augustus 2022

Jachtclub Scheveningen  
Hellingweg 98  
2583 WH Den Haag / Scheveningen

tel: 070-3520017  
fax: 070-3506260

Internet: www.jachtclubscheveningen.com  
e-mail: info@jachtclubscheveningen.com (algemeen)



## Beste Leden,

Voor je ligt een weer bomvol nummer van ons clubblad. En dan zijn er nog artikelen niet op tijd ingediend! Dat is niet erg, die verschijnen wel weer in een volgende editie. Maar wat een mooi gevoel dat veel mensen zich zo betrokken voelen bij onze fantastische Jachtclub en hun mooie verhalen willen delen met de andere leden.

Er staat deze zomer weer van alles op stapel, allereerst natuurlijk de North Sea Regatta, wat wederom weer een fantastisch evenement gaat worden. Er wordt op het scherpst van de snede gevaren, en een goed feestje gevierd na het zeilen, ik kijk er persoonlijk erg naar uit. Had ik al gezegd dat er nog vrijwilligers worden gezocht? Lees de oproep van Frans op pagina 48 en meld je aan!

Ten tweede zijn wij als JCS gastheer van Allianz Youth Sailing World Championship 2022 / The Hague, een geweldig evenement voor de getalenteerde jeugd. Je leest er alles over in het verhaal van Tim de Held op pagina 46.

Maar uiteraard gaan ook de "kleinere" evenemen-

ten weer van start zoals de zomeravondwedstrijden en de gezellige vrijdagmiddagborrels in ons clubhuis, houd daarvoor de activiteitenkalender op de website in de gaten.

Verder vragen wij de aandacht voor onze clubboot, de Paisano, daar wordt naar onze mening op dit moment te weinig gebruik van gemaakt terwijl deze voor alle leden beschikbaar kan zijn, je leest erover op pagina 37.

Verder lees je allerhande avonturen en belevenissen van de leden, de visie tot 2027 komt aan bod, de winterwedstrijden worden door de ogen van de winnaars belicht en leren we meer over de Jar.

Kortom, er is weer hard gewerkt aan dit nummer. Genoeg leesplezier voor iedereen.

Wij wensen jullie allen een fantastische zomer toe en in september vind je ons wederom op de mat!

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

**Geschiillencommissie**  
 Voorzitter: Ferry Spaans en Wim Dingjan,  
 Frederik Pieters, Nicole Dirksen  
 Leden: 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

**Clubhuiscommissie**  
 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: Pieter Modderman  
 Leden: Hanne Wiegers, Bart Stegerwerns

**Evenementencommissie**  
 Voorzitter: Wim van der Loo  
 Leden: Joris van Duppen, Kees Maarleveld,  
 Boris Gorkovoi, Huib Hoogenraad

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

**Redactie clubblad het Spuigat**  
 Hoofdredactie: Hennie Abbenhues  
 Redactieleden: Monique Eggink, Alexander Heemskerk,  
 Aly Anink-van Driel

**Beheerscommissie website**  
 Raymond Roesink, Huub de Haer

## Van de voorzitter

Na een op zijn minst onrustig voorjaar is de meivakantie aangebroken. Het winterseizoen is definitief afgesloten met de Baggercup. Een leuke zeilwedstrijd waarbij de boten in groepen strijden voor de eerste prijs. Racer of toerzeiler, alles vaart mee en groepen worden zo samengesteld dat ieder een redelijke kans heeft te winnen. De start verloopt in stijl, dus met de wind in de rug. De borrel en prijsuitreiking na afloop waren ouderwets gezellig. Gesponsorde champagne en haring. Met dank aan Koos Meeuwisse (check) en zijn bedrijf. Dat gezellige gold ook voor de gemengde Ijspegel/Kegel wedstrijdserie. Blijft dapper dat we in Scheveningen de hele winter doorvaren om zo toch wat ingeswingd de zomer in te gaan. Het is overigens juist goed voor de conditie van je boot als deze in actie blijft. En doordat er dit seizoen ook een wat langere baan gevaren werd, kon je ook met een wat kleinere bemanning goed mee doen. Dat gold ook voor boten die niet gemeten zijn. Dus heb je een redelijk zeilende toerboot, grijp je kans als het najaar weer aanbreekt.

## Aarzelend

Ik beleef de post corona tijd voor JCS een beetje als wakker worden na een winterslaap. De ervaring verliep in onze club wat aarzelend en stapsgewijs. Maar uiteindelijk hebben we de leden live en via een enquête toch geconsulteerd voor een nieuw 5-jarenplan. En is de NSR nu deel geworden van de activiteiten van de JCS. Zijn er trainingen geweest om leden van andere zeilclubs in Nederland voor te bereiden op de functie van wedstrijdleider op stromend water. Dit met oog op de wereldkampioenschappen jeugd (10-15 juli). En komt er weer een NK kleinboot vissen (7 mei ovb) aan, met dank aan Henk en Ab. En, mocht u nog niet geweest zijn, er is elke vrijdag avond weer een gezellige maaltijd in het clubhuis en ook het visbakken is in ere hersteld.

## Door leden

Het clubhuis is dit voorjaar dus wat aarzelend

tot leven gekomen. Gedreven door vrijwilligers met centrale coördinatie van Annemiek Hansen op de achtergrond. Achter de bar zien we regelmatig nieuwe leden. We proberen immers zoveel mogelijk met de leden de club te draaien. Vrijwilligers dus. Dat is gezellig, zo creëer je een band tussen de leden. En het maakt het voor nieuwe leden ook veel makkelijker mensen in de club te leren kennen. Dat kan vooral als iedereen meedoet. En daar wringt de schoen wel een beetje. De individualisering is ook bij JCS merkbaar. We zijn dan ook van plan de vrijwilligheid een beetje te kaderen door net als in vele andere verenigingen enkele dagdelen klussen, bardienst draaien e.a. als vaste bijdrage te vragen. Het opvangen van leden die uit eigen beweging wat voor de vereniging willen doen kan ook weer beter. Dat zou mooi geregeld kunnen worden door een welkomstcommissie. We houden u op de hoogte.

## De North Sea Regatta

De zomer wordt dus weer gezellig. Het mooie terras wordt natuurlijk royaal ingewijd tijdens de North Sea Regatta. De 75e editie kent natuurlijk de nodige feesten. Er komt een tent tov het havenkantoor. Dit in combinatie met het drijvende clubhuis staat garant voor een mooi feestterrein. Voorlopig hebben zich voor de Vuurschepenrace naar Harwich zo'n 50 boten aangemeld. Deze vertrekken dinsdag 24 mei, rond 19.00 uur. De zaterdag daarop komen de meeste deelnemers weer terug. Ook een mooi gezicht. Vlak voor de kust wil de wedstrijd nog wel eens beslist worden. In het Pinksterweekend wordt door meer dan 100 boten de inshore races gevaren. Er komen tientallen finjollen en een groot aantal SB20's. Dat zijn de boten die wij aangeschaft hebben als clubboot. De feesten staan in dat Pinksterweekend gepland, hou de berichtgeving in de gaten.

## Opening clubhuis

Ook het varen met de mensen met een handicap voor de stichting Middin staat weer gepland. Dit gebeurt op 14 mei. We zoeken overigens nog schippers die mee willen varen. Eind juni vindt de opening van ons fantastische

clubgebouw plaats. Op vrijdag 24 juni voor sponsoren, de bouwers, de gemeente e.a. Op 25 juni voor onze leden en andere genodigden. Met s 'avonds een mooi feest. Noteert u even. Een belangrijk moment voor de Jachtclub.

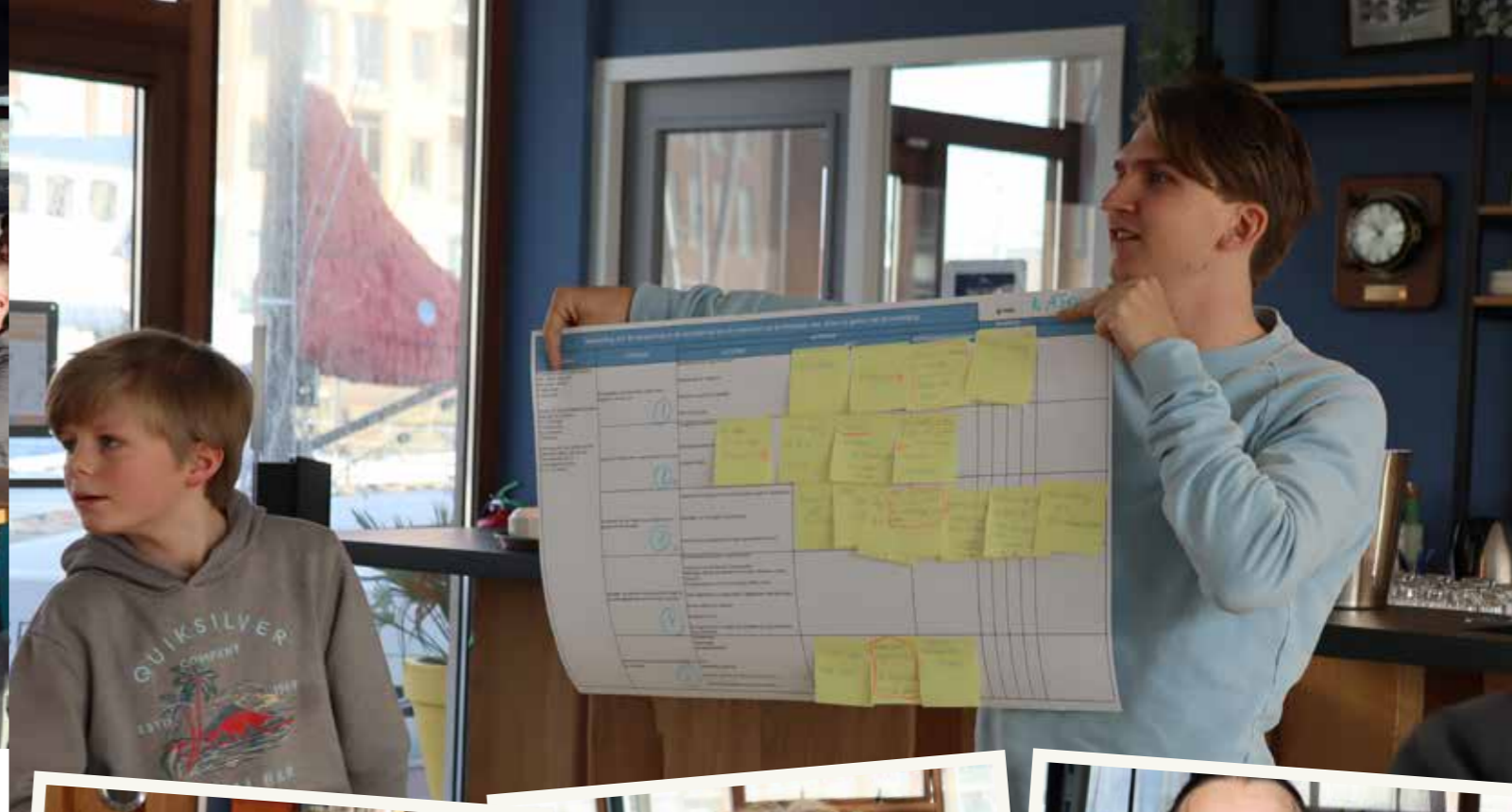
Dat geldt ook voor onze plannen om wat meer samen te werken met 'De Kaag'. Dat gebeurt al omdat jongeren van de Zop regelmatig bij de Kaag varen. Het zou mooi zijn als de jeugd, maar ook senioren van de Kaag meedoen met wedstrijden of tochten van JCS. Vaak hebben onze schippers immers moeite een voltallige bemanning te regelen. Het zou voor leden van JCS op hun beurt prettig zijn zich extra welkom te voelen op de Kaag. Voor lezingen, overnachtingen met hun schip of om eens mee te zeilen met bv open boten. We gaan dit voornemen toelichten op de ALV. Kijken of we samen sterker staan in onze doelen te verjongen, de watersport te stimuleren e.a. Kortom, ga daar eens een kijkje nemen. De Kaag beschikt overigens over prachtige faciliteiten, een gezellig clubgebouw den is een buitengewoon actieve watersportvereniging.

Tot slot hebben we natuurlijk nagedacht over de toekomst van het Spuigat. Veel leden gaven aan dat er behoefte is aan een botenhuis. Een speciale plek voor opslag, het uitvoeren van reparaties, een plaats voor het gereedschap van de havencrew. Daarnaast krijgt het Spuigat een rol als sanitaire stopplek voor bemanningen van de kleine boten. Het gebouw krijgt een opknopbeurt en Huib wil een handje helpen met het beheer. Een en ander wordt nog besproken in de ALV. Die hebben we helaas door de drukte enkele weken moeten uitstellen, tot medio juni. U krijgt daar nog bericht over.

Ik wens u namens het bestuur van de JCS een prachtig en swingend zomerseizoen.

Met vriendelijke groet,

Marcel Schuttelaar  
 voorzitter Jachtclub Scheveningen.



## Vernieuwing Beleidsplan 2022-2027

*Op het moment van schrijven staat het vernieuwde beleidsplan op de agenda voor de voorjaars ALV. Twee leden-workshops en een online enquête hebben plaatsgevonden in februari en maart. Er is veel input gekomen voor de opvolging van de ambitie, die we met elkaar hebben als vereniging. Er waren 40 deelnemers in het clubhuis. Een goede mix van jong en oud, mensen die lang lid zijn en nieuwe leden. De online enquête gaf 38 respondenten, die in uitkomst verrassend aanvullend was op de twee sessies in het clubhuis.*

De intentie was om met nieuwe activiteiten invulling te geven voor de komende drie tot vijf jaar. Op die manier kunnen we voortbouwen op het bestaande beleid van Jachtclub Scheveningen. De uitkomst laat zien dat er een groot enthousiasme voor activering heerst bij de leden. Onder de aanwezigen was men het met elkaar eens dat er een grote wens op meer levendigheid en betrokkenheid bestaat. En dat dit alleen door actieve leden kan ontstaan. Het middel is het aanbod van veel activiteiten die met watersport in de breedste zin van het woord, van doen hebben. De watersport verbindt nieuwe leden en actieve leden. Kernwoorden zoals kwalitatieve groei, toegankelijkheid en openheid, uitwisseling en vooral ook samenwerking in de watersport kwamen veelvoudig voor. Maar ook verbreding door maatschappelijke, ecologische en economische relevantie. En dat JCS fungeert als poort naar de zee wat vooral voor jongeren aantrekkelijk zou moeten zijn.

Tegelijkertijd werd geconcludeerd dat de ver-

eniging de komende jaren uitdagingen heeft. Intern zijn we afhankelijk van enthousiaste leden die zich inzetten. We zien dat de input is geleverd door een in verhouding klein aandeel van de leden. Dit heeft invloed op haalbaarheid van de uitvoering of belangrijker: commitment die we als vereniging in een beleidsplan afgeven op activiteiten. Bijvoorbeeld in de online enquête gaf 75% aan te willen bijdragen aan de uitvoering van activiteiten. Maar deze respondenten zijn <10% van de leden en daarom is het percentage helaas niet representatief om te projecteren op de pool van alle leden. We weten namelijk ook dat uit de enquête van twee jaar geleden 80% aangaf lid te zijn vanwege de ligplaats. Het geeft daarmee onze capaciteit aan en deze moeten we meenemen in de keuze's die we maken.

Maar we hebben ook uitdagingen door externe factoren. Bijvoorbeeld de bestemming van ruimte in en om de haven, en de oplopende kosten door de huidige geopolitieke en economische context. Het is daarom des te be-

langrijker om weg te blijven van kwantiteit en de focus te leggen op kwaliteit en het nemen van gekaderde keuze's. Bijvoorbeeld om voort te bouwen op de fantastische invulling die de afgelopen jaren al is ingezet. Hier noemen we graag het nieuwe Clubhuis, het grote aantal wedstrijden en het succesvolle jeugdprogramma. Op die manier kiezen we voor kwaliteit en creëren we een duidelijke weg voorwaarts dat de vereniging ten goede komt.

Grote thema's die erbij komen zijn bijvoorbeeld herbesteding van 't Spuigat. En ook de benodigde creativiteit voor invulling van activiteiten in een Clubhuis met beperkingen op exploitatie en de afhankelijkheid van inzet van vrijwilligers. En de uitdaging, misschien wel de grootste, op het gebruik van ruimte en het algemene bestemmingsplan rondom de haven, zoals het parkeeraanbod, opslag en watertoegang.

De doelstelling van de vereniging zal niet veranderen. Namelijk dat het ten doel heeft de



beoefening en de bevordering van de watersport op de Noordzee ten behoeve van haar leden en gasten. We gaan voor verjonging en een stabiele toekomst met ruimte voor kwalitatieve groei. We zijn een actieve en brede watersportvereniging met een rijk clubleven. We vormen een gezellige plek voor mensen die een warm hart hebben voor de zee. Deze doelstelling is onder andere te bereiken door:

- 1. Het aanbieden van hoogwaardige faciliteiten;**
- 2. Het houden van wedstrijden en het bevorderen hiervan;**
- 3. Bevorderen tot het volgen van cursussen op het gebied van de watersport; Bovenstaande drie zijn statutair vastgelegd. Voor het beleid worden deze aangevuld met de volgende twee:**
- 4. Aanjagen van een sportief en samenwerkend imago;**
- 5. Financieel gezond.**

Zo vormen zich 5 richtingen om de doelstelling te kunnen bereiken. Deze richtingen worden ingevuld met activiteiten. De output van de twee sessies en de online enquête leverde, zonder dubbelingen, in het totaal 122 activiteiten op. Door ze te clusteren, zijn er 80 overgebleven. Van deze 80 was zo'n 70% voortbouwen op wat we al doen. De resterenden waren vernieuwend. Daarom, verdeeld over de 5 richtingen, zou dat goed te beoordelen moeten zijn op haalbaarheid voor de vereniging voor de komende drie tot vijf jaar. Met een lens op uitvoering beoordeelt eerst de relevante commissie op haalbaarheid van de activiteiten. Daarna komt de financiële lens. Vervolgens wordt een keuze gemaakt. Hieronder staat een korte samenvatting van wat er (op moment van schrijven) tot stand is gekomen. Dit zal, met onderbouwing van de gemaakte keuzes, in het beleidsplan worden gepubliceerd nadat het door de ALV is gegaan. De voorlopige invulling van de vijf richtingen zijn als volgt:

### 1. Het aanbieden van hoogwaardige faciliteiten zoals een haven voor leden en passanten. Maar ook een clubhuis en clubboten.

- Bereikbaarheid & toegankelijkheid, zoals bijvoorbeeld behoud van een open watertoegang en wegtoegang tot de haven, maar ook beschikbaarheid van clubboten en een open clubhuis met een warm welkom voor leden en gasten;
- Onderhoud en repareren, denk hier aan instellen van een klusdag, een botenhuis met een werkplaats voor (fijn) techniek en het activeren van niet varende boten;
- Gebruiksvriendelijk Informatie-portaal voor het bevorderen van de activiteiten kalender op de wal en op het water inclusief een bemanningspool voor zowel recreatie als wedstrijd;
- Horeca mogelijk maken met ruimte voor introducees binnen de beperkende exploitatie voorwaarden.



## 2. Het houden van wedstrijden en het bevorderen hiervan

- Terugkerende evenementen naast de lijst die al bestaat, aanvullen met toertochten;
- Internationale evenementen aanvullen met toertochten, race of the Classics en mogelijk racen volgen op afstand door leden;
- Samenwerkingen met watersport (brede) verenigingen aangaan;
- Verschillende wedstrijd-trainingen en evaluatie op het water faciliteren voor schippers en bemanning.

## 3. Bevorderen tot het volgen van cursussen op het gebied van de watersport

- Aanbieden van cursus programma voor jeugd en volwassenen op verschillende boten (open en ook watersport breed, zoals reddingszwemmen, kiten, surfen en catamaran zeilen, maar ook praktijk invulling van sea survival, maritiem algemeen, nachtzeilen, aanleggen, bemannen);
- Faciliteren van trainingen in een academy door meer samenwerking met experts op het gebied van cursussen, certificering in en rondom watersport. De wensenlijst be-

vat van vaarbewijs tot veiligheid op zee, marifonie, radar, ehbo, dieselmotor, motortechniek, lijnensplitsen, meteo, navigatie en electronica;

- Faciliteren van presentaties/ lezingen op specifieke thema's met onder andere aandacht voor milieu en eventueel een doorlopend regiobreed waterkennismakingsprogramma.

## 4. Aanjagen van sportief en samenwerkend imago bij alle belanghebbenden voor werving & reputatie door

- Zichtbaarheid (nationaal en internationaal)
  - Vergroten door te starten met het inzetten van marketing en communicatie meer naar buiten toe en meerdere kanalen;
  - Verbeteren van de relaties met Gemeente & Provincie door meer aanwezigheid rondom economische, ecologische en maatschappelijke relevantie;
  - Goede relaties behouden met belanghebbenden rondom de haven zoals leden, passanten, sponsors, bedrijven door het formuleren van een programma;
  - Door binding van bedrijven rond de haven door ze te betrekken bij activiteiten en

bijvoorbeeld het 50 jaar jubileum als hefboom te gebruiken;

- Door bekendheid bij universiteiten, hogescholen en sportopleidingen middels activering van jonge mensen om te werven en het aanbieden van watersport programma's en een bemanningspool bij studentenverenigingen als zijnde JCS is de poort naar de zee;
- Service & Veiligheid in kaart te brengen;
- Verenigings-cultuur in beeld te brengen.

## 5. Financieel gezond voor toekomstbestendigheid van de vereniging

- Continuïteit door meerjarige rapportage en procesoptimalisatie te borgen;
- Oplossingen voor ledengroei en passanten in kaart brengen, zoals bijvoorbeeld meerdere vormen van lidmaatschap en seizoensgebruik;
- Clubhuis als verhuur voor externe partijen die cursus, kennis of certificering voor de watersport aanbieden;
- Controle op ruimte zoals het havenhoofd en de volledige 2de haveninrichting Noord.

Voortgang bepaalt het succes. Elke ALV zal er

een update van de activiteiten komen. In elke voorjaars ALV een update hoe we ervoor staan en een check of het nog de juiste richtingen zijn. Na 3 jaar komt er opnieuw een refresh op het beleid. Het bestuur zal regelmatig tijdens de bestuursvergadering in samenwerking met de commissies kijken waar we staan en actualiseren waar nodig.

De watersport is wat ons allemaal verbindt. Dit zal dan ook centraal staan voor de keuze's die we met elkaar gaan maken. Om het uit te voeren vragen we de steun en inzet van alle betrokkenen. We zijn een vereniging voor leden en door leden.

Namens het bestuur,

Eveline Heijning-Nederlof  
Secretaris Jachtclub Scheveningen



# Heineken Regatta



## Doe ons maar een Heineken!!!!



*Hangend aan de bar van het clubhuis kwam het hoge woord eruit. De sterretjes stonden goed, de mogelijkheid was er en het ding stond hoog op de bucketlist. We gaan de Heineken regatta varen!!!*

Het heeft ondergetekende wel wat overredingskracht en bier gekost om de neusjes de juiste richting op te krijgen maar waar een wil is is een weg. Clublid Christian van Eken was reeds, met de Prestige (X442), de plas overgestoken op weg naar z'n geliefde en lag keurig aangemeerd op St-Maarten.

Ingeschreven voor de Heineken regatta stond de crewlist open om ingevuld te worden. Clubleden Fedde Andela, Remco de Ridder, Floris Achterhof (erelid) en, ik zei de gek, Pieter Walker hebben ons aangemeld en na een strenge ballotage toegelaten door de schipper. Het feest kan beginnen!!! Tickets regelen, wedstrijdbanen en condities bekijken, gear by elkaar zoeken en alvast een hoop lol maken in de app-groep voor de bemanning. De crew bestaan verder uit de uit België afkomstige Jan Weckx en twee Nederlandse toverfeeën te weten de op Aruba wonende Alicia van Woensel en de op Bonaire wonende Marjolein van Oostrum.

### 2 Maart:

Behangen met Hawaiï slingers met z'n vieren het vliegtuig in en ergens rond 4 uur s 'mid-dags geland op St-Maarten. Taxi naar de haven en onder het genot van vele Brightjes en Caribs kennis gemaakt met de reeds aangekomen rest van de crew.

### 3 Maart:

Schip klaarmaken voor een trainingsronde buiten om alvast een beetje te kunnen wennen aan de omstandigheden. Over de omstandigheden kan ik kort zijn, Super!!!! Een lekker constant windje van 18-20 knopen, relatief vlak zeeje en natuurlijk een goeie temperatuur van 23-25 graden.

### 4 Maart:

Raceday 1. De baan was de avond ervoor al bekend gemaakt en vandaag moeten we richting St Barth om de "Table rock" te ronden. Lokale info was om niet te ver uit de kust te

varen dus dat hebben we ook niet gedaan. Vol goeie moed de halve dag aan het stampen geweest en tot ieders verbazing geëindigd op de tweede plaats van onze groep!!!! Mijn doel is behaald!!! Minimaal 1 keer het podium!!!!

### 5 Maart

Raceday 2. Rondje rond het Eiland. Spectaculaire starts en leuk om te vermelden dat de start sequence regelmatig werd omgedraaid dus af en toe gingen de bigboats eerst en daarna de mindere goden maar vandaag mochten de kleintjes als eerste starten. Bij het ronden van de eerste boei werd het rommelig en de stukken polyester vlogen rond ons oren. Een paar grotere schepen hadden last van grootheidswaan maar ik kon ze bijtijds informeren dat ze geen overlap hadden dus ze mochten het zelf uitzoeken. Na de boei kwamen de Volvo jongens langgespeerd met de Jansen- de Jong zwaar in gevecht met 1 van de Poolse schepen. Ondanks dat we goed weg

waren bij de start sassybalde we het achterlijk van de Jib in het tweede rak en hebben we het rondje uitgevaren met een hoop slingers aan de voorkant, lees hele jib aan bakklappen en natuurlijk lag de grote en kleinere jib gewoon nog in de haven.

### 6 Maart:

Raceday 3. Vandaag varen we twee korte baantjes. Belangrijk is het tijdens een race-je dat je weet waar je boeien liggen. We hebben een klassieke fout gemaakt om als een schaaft achter andere schepen aan te gaan varen. Deze schepen hadden een andere baan dus we overvoeren onze boei op een meer dan mooie manier, ongeveer een half uur. Ons het elastiek uit ons onderbroek mogen varen om nog enigszins op tijd te zijn voor start nummer twee. Die misten we ook met 3 minuten maar dat mocht de pret niet drukken. Nog het nodige recht kunnen zetten maar dat mocht niet meer baten.

### 7 Maart:

Raceday 4. De wind is wat aangetrokken en we hebben besloten er een rif in te gooien. We hebben 1 baantje te varen alleen voor de start varen we de topwagen en een paar karren van de main af. Om verdere schade te voorkomen trekken we ons terug en gaan in de cruisestand lekker ronddobberend naar de andere schepen kijken. Tijdens de finish komt er opeens een flink regenbuitje langs wat de windmeter op 35 knopen zet en het regent zo hard dat je niet meer normaal vooruit kan kijken. Finish boeien waaien weg en een aantal deelnemers moeten hierdoor ook opgeven.

Nu zullen jullie denken is dit alles? Nee!!! Wat mij op is gevallen is de perfecte organisatie van de Heineken regatta. Communicatie is super strak geregeld, de dagelijkse prijsuitreiking bij Port the Plaisance is 1 groot feest en de after-party's zijn bijzonder goed geregeld.

Voor de gezelligheid aan boord zal me nog lang bijblijven. Zelden met een zo'n diverse crew zo'n lol gehad. We zijn boven onszelf uitgestegen op zeilniveau, gek doen, drankgebruik en lekker eten. 7 Dagen lang alleen maar lachende gezichten om me heen gezien. Resume Overflakkee, dit had ik voor geen goud willen missen!!!!

Van het een komt het andere. Komend jaar zijn we voornemens om Fedde z'n schip de plas over te sturen en weer mee te doen!!!!

Hoogachtend,  
Pieter Walker (kritisch AVRO lid)

*Foto's: team & Laurens Morel*



## Er gloort weer een normaal vaarseizoen.

*Na twee onzekere jaren is er weer perspectief op een "normaal" seizoen waarin alles weer mogelijk is.*

Eindelijk kon het nieuwe clubhuis volop gebruikt gaan worden en hebben er al druk bezochte activiteiten plaatsgevonden en staat er van alles onder de bezielende leiding van Anemiek Hansen gepland. Er kan weer gebordeld en gegeten worden en nu het mooie weer aanbreekt volop genoten worden van het majestueuze terras met een waanzinnig uitzicht over de jachthaven. Daar zal zeker volop gebruik van gemaakt worden na de woensdagavondwedstrijden die 1 juni weer aanvangen. Scheveningen is dit jaar weer het episch centrum van de Northsea Regatta die nu ook na twee jaar uitstel eindelijk eind mei en begin juni de 75e editie kan uitvoeren. Er wordt heel hard gewerkt om weer een prachtig zeilevenement neer te zetten. De organisatie zoekt trouwens nog vrijwilligers die mee willen helpen als Verkeersregelaar en als Stuart bij de parkeerplaatsen voor auto's en trailers. Leuke job voor jeugdige leden of een van kinderen? Je kunt je aanmelden via [info@nsr.nl](mailto:info@nsr.nl).

In de week van 8 tot en met 15 juli vindt het Worldsailing WK jeugdzeilen plaats in Scheveningen. Een mooie aanleiding om naar buiten te gaan om de 365 boten met 510 deelnemers in 5 klassen gade te slaan. Een mooie aanleiding om jeugd mee te nemen aan boord en hen te laten inspireren om ook te gaan zeilen. Zij moeten immers voor de verjonging van de Jachtclub zorgen en bijdragen dat het contingent van 25 jeugdleden dat de afgelopen twee jaar is geworven naar de 100 gaat.

Met de vernieuwing van de vereniging gaat het trouwens heel goed. Zelfs in Covidjaar 2021 is er een recordaantal van 90 nieuwe

leden toegetreden tot de vereniging en hebben 35 jachteigenaren een ligplaats in onze haven gekregen. De netto toename van het ledenaantal is dan plus 40 na aftrek van de opzeggingen. Gezien het leeftijdsgebonden verloop in het ledenbestand betekent dit dat de Jachtclub in een tijdsbestek van minder 10 jaar zich grotendeels vernieuwd.

De Havencommissie heeft de afgelopen periode niet stilgezeten. Grote delen van de Z en de F steiger en de steiger naar het Clubhuis hebben nieuwe dekdelen gekregen en zien er weer schitterend uit. Nadat de ligplaatsen op de A-B-C en Z steiger eigen elektrameters hebben gekregen zijn nu alle ligplaatsen op de F-steiger van een eigen elektrameter voorzien. De ligplaatshouders aldaar ontvangen binnenkort een bericht dat zij hun metersnoeren bij de havenmeester kunnen inleveren.

Noot voor de F-ligplaatshouders: U wordt verantwoordelijk voor uw eigen aansluiting. Om te voorkomen dat derden gebruik maken van stroomaansluiting is het verstandig deze met een hangslotje af te sluiten. (U kunt bij de havenmeester een slotje kopen ad € 10,00)

Eind januari en begin februari zijn er een aantal heftige stormen over ons land getrokken met een hoop schade tot gevolg. Mijnerzijds toch een weer een vermanende vinger naar al die jachteigenaren die hun schepen en niet deugdelijk hebben vastliggen en/of hun schip aan gebrekkige landvasten hebben afgemeerd, hun grootzeilhuik niet extra hebben geborgd en hun rolgenua's niet hebben gestreken. Het personeel heeft zich met hulp van

toegeschoten leden en met de nodige veiligheidsrisico's gedurende die dagen weer tot 's avonds laat ingezet om schade aan jachten te voorkomen waarvoor veel dank. Maar bij deze wederom een oproep aan de ligplaatshouders om ervoor te zorgen dat u uw schip stormbestendig achterlaat. Kleine tip mijnerzijds. Leg knopen in de vallen achter de valstoppers en niet minder belangrijk achter de furlinglijn van de genua zodat die niet door de stopper kan glippen. Als u de genua niet strijkt deze altijd onder spanning van een schoot houden en niet, zoals veel gebeurt, met een zeilbandje opgeknoopt om de genua! En hou spanning op de achterstag, dat voorkomt dat de voorstag gaat doorhangen en de Genua gaat wrikken en toch loskomt. Maar bij voorkeur Genua's weghalen dat voorkomt een hoop schade.

Dit wat de zeiljachten betreft. Voor de meer open motorboten geldt dat die gedurende slecht weer vaak veel water binnenkrijgen dat dan niet door een zelflozende kuip of pomp kan wegvloeden. Vaak afgedekt met een los zeil dat door de storm wordt weggeblazen. Het komt te vaak voor dat wij deze boten last minute moeten leegpompen om ze drijvend te houden. Ook hier het dringende verzoek om uw schip voorafgaand aan slecht weer te bezoeken en maatregelen te nemen voor de veiligheid en behoud van uw schip.

Voor zover de stichtelijke woorden van de havenmanager. Ik wens u een fantastisch vaarseizoen 2022 toe.

Huub de Haer



# 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



## Ijspegel & Ijskegel 2021 – 2021

*De scheveningse winterserie is dit jaar weer gevaren. Voor de organisatie bleef de hele winter de uitdaging met de geldende corona regels. Check-app, afstand, bar open of toch dicht, maar met behulp van de vrijwilligers en deelnemers is dat allemaal top gelopen. Van de 10 wedstrijddagen hebben we er 8 kunnen varen. Door een aantal deelnemers is het winter seizoen traditioneel afgesloten met de baggercup. We hebben de 5 winnaars gevraagd een stukje te schrijven over hun ervaring tijdens de scheveningse winterserie.*

### Ijskegel SW klasse Off Course van Pieter Hoog

We doen al een aantal jaartjes mee en geregeld dingen we mee naar een dagprijs. Maar zoals vaak wordt gezegd, meedoen is winnen en vaak meedoen helemaal. Pas dan kun je hoog eindigen.

Dit seizoen konden we (bijna) alle dagen meedoen en dat heeft dan direct invloed op het eindklassement. Gek genoeg zonder ook maar 1 keer een paaltje te varen. Maar ben je telkens best of the rest, dan zie je dat terug in het eindklassement.

Geregeld moesten we het afleggen tegen concurrenten als de Razzle Dazzle, met name bij zwaar weer, of de Mermaid, die het hele seizoen mooi "schoon" bleef. Beiden boten met een goede rating en dito bemanning.

Slim varen, optimaal gebruik maken van wind en stroom en goede boothandeling, daarmee maak je het verschil en versla je je eigen ra-

ting. Want dat is waar het om gaat, je vaart uiteindelijk tegen jezelf en tegen je eigen rating. Heb je alles op orde, dan win je van jezelf en daarmee van de rest.

Off Course is gelukkig een makkelijk bootje om in (bijna) alle omstandigheden optimaal te presteren. Heel licht weer en golven zijn niet favoriet, maar zelfs dan komen we nog mee met de lichte grotere boten. Voordeel daarbij is de overlappende genua. Is de genua bij up & down wedstrijden uit de mode geraakt, bij het Ijskegelen (en de Zomeravondwedstrijdjes) is en blijft het een prachtige motor. Extra power bij ruimere koersen en goed te trimmen met extra buitenschootjes en de spinakerboom. Allemaal kleine beetjes die helpen en die we continue gebruiken om net iets harder te gaan. Ikzelf stuur eigenlijk nooit, ik focus me op de trim, de tactiek en de omliggende boten en adviseer de roerganger. Tot vervelens toe, zeggen ze wel eens aan boord. Of zoals mijn Zweedse opstapper laatste verwoordde: Pieter, you are annoying to sail with, but that

is how we win. Gelukkig kunnen we na elke wedstrijd hartelijk lachen om mijn fanatisme en is de bemanning blij met wat ze kunnen en mogen doen.

Voor de een is de Ijskegel een mooie gelegenheid om een frisse neus te halen op het water, voor de ander een wedstrijdje om optimaal te presteren en beter te worden. Ik denk dat beiden goed te combineren zijn en de Ijskegels een prachtige gelegenheid is om competitief te varen en te leren, van je boot en van jezelf. Ik hoop het nog jaren te kunnen blijven doen, waarbij we wellicht moeten kijken naar een verdeling tussen de meer fanatiekelingen en de groep die alleen een frisse neus wil halen. Maar wat natuurlijk altijd moet blijven is de borrel en het napraten erna in ons prachtige nieuwe clubhuis.

Voor nu, op naar de zomer(wedstrijden) en we zien elkaar weer op het water.

### Ijspegel Double Handed klasse Fire Storm van Wim van Slooten

Nu de Winterserie 21/22 weer afgesloten is, wordt het tijd voor reflectie. Om de twee weken een wedstrijd voor de kust op stromend water, maakt deze serie uniek in Nederland. Bovendien kenmerkte deze editie zich door een maximaal aantal gevaren wedstrijden en dat is ook wel eens anders geweest.

Bijzonder voor dit seizoen was het feit dat de double handed baan gedeeld werd met de SW full crew en spi. Dit geeft niet alleen een drukker startlijn, maar maakt ook de tactiek gedurende de hele wedstrijd spannender. Er is flink competitie geleverd door de hele klasse heen. Jongheer en Firestorm zitten, wat rating betreft zo dicht bij elkaar, dat we bijna eenheidsklasse varen. Double Edge vaart altijd solide vooraan, maar begint toch ook steeds meer de competitie van Windsprint te voelen. Terwijl Majic Potion en Charlie het middenveld bezetten. Leuk is ook om te zien hoe Spitfire in de SW met spi klasse steeds beter is gaan

presteren. Het zal nog wel even duren voor Sea's Out de concurrentie gaat voelen, maar het begin is er. Het toont ook aan hoe belangrijk een groot deelnemers veld is. Met elkaar zul je altijd meer op je tenen moeten lopen om beter te worden.

De organisatie is zoals altijd in solide handen. Wedstrijdleider Tim de Held zul je niet vaak betrappen op een startlijn die niet precies in de wind ligt. Beetje jammer is dat wel, want de kick van een stuurboord start bij de pin voor het veld langs, blijft lang hangen. Ook blijft het altijd een leuke uitdaging een baan op te zetten waarbij iedere deelnemer de kans heeft binnen de tijd te finishen. Een mix tussen upwind, reaching en downwind - waarbij dat rak voldoende lang moet zijn om deelnemers te verleiden de spi te zetten - en tenslotte een laatste rak downwind, wat helemaal mooi wordt als je tussen de ORC 1/2 klassen kunt finishen. Toch zijn er nog kleine verbeteringen mogelijk. Bij de langere DH banen, hebben tegen de tijd dat we finishen, de ORC 1/2 al

meerdere starts gehad en dat betekent dat de bovenboei zoals de DH klasse die kent, doorgaans op een andere positie ligt. Dan ben je blij als Double Edge, als snelste boot, het zoeken voor z'n rekening neemt. Wellicht kan de DH volgend seizoen zijn eigen Mark-1 krijgen.

Dank gaat wat ons betreft niet alleen uit naar al diegenen die competitie leveren, maar vooral ook naar de vrijwilligers die de competitie mogelijk maken en de Winning Tactics met Erik van Vuuren, die altijd nieuwe puntjes op de i weet te zetten. Het was een prachtige Winterserie en we kijken alweer uit naar de volgende.

### Ijspegel ORC1 klasse Moana van Frans van Capelle

Na de Fasnetrace en de toch wat tegenvallende 16e plaats in de IRC2 aldaar was de conclusie dat we om betere resultaten te behalen meer en gerichter moesten gaan trainen. Ons motto blijft: "winnen is belangrijker dan meedoen".





Zo gezegd, zo gedaan. Erik van Vuuren zou een zestal dagen in de weekenden tussen de IJspiegelwedstrijden het team onderhanden nemen en één of twee wedstrijddagen meevaren om tijdens de "wedstrijdspanning" te kijken hoe het ging en eventuele verbeteringen aanbrengen. Het hele programma werd in een gedeeld Excel sheet geplaatst en de bemanning kon inschrijven voor de wedstrijden en trainingen. Toen besloot de wedstrijdcommissie van de JCS in al haar wijsheid vlak voor aanvang van de serie het hele programma om te gooien. De IJspiegel- en IJkegelwedstrijden op dezelfde dag te houden en daarmee alle IJspiegelweekenden te verplaatsen. "We were not amused".

Hierdoor misten we door een geplande vakantie de eerste IJspiegelwedstrijd en moest het hele rooster voor de winterwedstrijden en trainingen met Erik worden aangepast. Moana Sailing Team ziet de IJspiegelwedstrijden als voorbereiding op het seizoen, maar heeft ook de ambitie de IJspiegel Trophy ORC1 (wat een

hele mooie beker is met illustere namen daarop) binnen te halen. Dit wordt een uitdaging met de eerste gemiste wedstrijd en meteen 5 punten achterstand op de winnaar daarvan, De IJsvogel. Onze eerste wedstrijddag, zondag 31 oktober, geeft geen omstandigheden om lekker in te komen: Behoorlijk vlaggerige wind met flinke uitschieters. Ook missen we die dag de tacticus. Deze functie combineren met een andere werkt niet goed. Toch nog 2e, ondanks een mega broach in de tweede wedstrijd. Met 1 seconde sneller in de derde wedstrijd waren we nog eerste geworden die dag. Nu gedeeld eerste met de IJsvogel in de derde race, elk 1,5 punt. De wedstrijddagen daarna gingen de trainingen blijkbaar uitbetalen en hebben we elke wedstrijd (een serie van 16 wedstrijden) gewonnen in ORC1. Daarmee komt Moana voor seizoen 2021/2022 op die mooie beker.

Om voor ons zelf meer uitdaging te houden keken we ook naar de ORC2. Daar zijn Extra Djinn en Rosetta geduchte tegenstanders. Soms wonnen wij, soms de Extra Djinn of

Rosetta. Al met al kijken wij met veel plezier naar acht geslaagde IJspiegelwedstrijddagen met hele verschillende omstandigheden en daardoor super leerzaam. Nu maar hopen dat deze wedstrijden en de trainingen van Erik zich gaan uitbetalen in het komende seizoen. Waarin we onder andere de Key Events, de Cowesweek en het EK IRC in Breskens gaan varen.

#### **IJspiegel ORC2 klasse Extra Djinn van Michel Dorsman**

07:30uur, wekker gaat. Het licht van mijn telefoon is fel als ik Windfinder probeer op te starten. Temperatuur tegen het vriespunt, 15 tot 20 knopen wind, maar wel een zonnetje volgens de voorspelling. Muts én zonnebril moeten dus mee, typisch. Vroeg opstaan op de zondagochtend, zou het ooit wennen? Ik trek de thermokleding vast aan, scheelt zometeen weer.

08:30uur, trein richting Den Haag. Met een kop koffie in de hand loop ik het perron op.

Het is rustig in de trein, de gewone mens slaapt nog.

09:00uur, we rollen binnen op station Den Haag. Koffie op, ik ben wakker. Op naar die ene plek in Nederland waar wel reuring te vinden is op een zondagochtend: de haven van Scheveningen. Als ik de steiger op loop, zie ik veel teams al druk in de weer. De mannen van Rosetta zien er scherp uit, de Joullies drinken koffie op de steiger en met een voorzeil op de schouder loopt de bemanning van Griel voor mij uit. Yes, nu krijg ik er zin in! Eenmaal aan boord zijn de meesten er al. Fijn om elkaar weer te zien.

10:30uur, voorbespreking is geweest en de boot is er klaar voor: we varen uit. We beginnen met een Genua 2, zolang we die kunnen voeren zijn we het in het voordeel. In een rak upwind stellen we de karren, checken we de hoeken en draaien de trimmers zich vast warm op de lie- ren. Downwind doen we een spi-set, een gijp en nog een gijp. Mooi, voordek ook warm.

11:30uur, onze waarschuwing gaat omhoog. Schip lijkt gunstig, daar willen we starten. Rosetta houdt ons in de buurt. 1 minuut. Richting de lijn, snelheid maken. 30 seconden, boord aan boord met Moana, Barracuda kruipt naar boven. Dit wordt spannend. 10 seconden, twee bootlengtes nog. 5, 4, 3.. 'omhoog!' gebaart het voordek, 2, 1, signaal! En we zijn los. Kunnen we weg? Ja. Prepare to tack. Tacking! Slag naar het strand, daar is minder hinder van de stroming. Uithijgen in de rail. Volgende tack. Gaan we het al halen? Als we hard hiken misschien wel. Billen van dek! Bovenboei komt eraan, nog 3 bootlengtes. Pit schiet de kuip in, spiboom staat in een oogwenk. 2 bootlengtes, spinnaker wordt gesneakt. 1 bootlengte, mastman staat in de startblokken. Boeironding. Spi is boven en valt vol. We kijken om ons heen, waar is Rosetta? Rosetta gijpt, wij gijpen mee. Beneden gaan we beide een andere kant op, maar wie heeft er gelijk? Op de finishlijn zullen we het weten. Aldaar scheelt het een paar seconden, was het genoeg?

15:30uur. 3 wedstrijden gevaren, het zit er weer op. Samen ruimen we de boel op en borrelen we nog even na. Wat ging goed en wat kan beter? De lessen van vandaag nemen we mee naar de volgende keer, maar al met al kunnen we tevreden zijn. We besluiten nog een biertje te doen met de andere teams in het mooie nieuwe clubhuis.

17:30uur, prijsuitreiking in het Spuigat. Een nieuw glas voor de verzameling, als we die ten minste niet vergeten op de bar. De vrijwilligers op het startschip hadden het lastig gehad met alle shifts, desalniettemin lag de baan (zoals we dat gewend zijn) er weer mooi in. Langzaam druipe- n we af naar huis.

20:00uur. Weer thuis, tijd voor een warme douche. Als ik in de spiegel kijk, moet ik aan mijn rode neus te zien mijzelf beloven de volgende keer beter te smeren. IJspiegel, yeah right. Voldaan plof ik op de bank. Spierpijn is een probleem voor morgen. Tot de volgende keer!



### IJspiegel SW met Spi klasse Sea's Out van Fedde Andela

De zomerseries net achter de rug dus tijd om ons te beraden op het winter programma; de kegel en pegel wedstrijden op de zondagmiddagen. Met een nogal wisselende bemanning en corona nog niet uit het zicht besloten we met 2 boten te varen, de (on)Balans zouden we bemannen met de kegel en de Sea's out voor de pegel, zo hadden we maximaal profijt van boot en bemanning. Echter alrengs werd duidelijk dat dat niet ging lukken de wedstrijdcommissie had bedacht de pegel en kegel samen te voegen dwz op dezelfde dagen te varen, aaai dat gooide wel roet in het eten, en een vrije zondag wat te doen met al die vrije tijd? Hoe nu verder, plan B uit de kast, hoe konden we het beste scoren. De kegel is eigenlijk meer een toer wedstrijd rond de S1 en mag ook niet met spinnaker gevaren worden dus viel af. Bij de pegel hadden we keus tussen ORC korte baan up/down, lange baan SW full crew met spi of eventueel ORC dual handed. De eerste leek ons te hoog ge-

grepen onze boathandling is zeker niet altijd optimaal, als je spi dan 6 slagen om je voorstag zit als resultaat van een niet perfect uitgevoerde gijp ben je er wel klaar mee. Behalve dat, elk foutje met name op korte baan wordt gelijk afgestraft, een goede klassering zat er redelijker wijs gewoon niet in. Bij de DH klasse beperk je jezelf in de bemanningspool, daarnaast zijn geroutineerde voordekkers ook niet in ruime mate voorhanden.

Al met al was de keus niet heel moeilijk om SW full crew spi te gaan varen. Het aantal inschrijvingen voor deze klasse was wel wat magertjes maar het goede nieuws is dat we tegelijk met de DH starten wat mooie startvelden opleverde en er zich toch enige competitie op het water afspeelde ondanks de verschillende klassen, we voeren dan ook regelmatig gelijk op met de Firestorm, de Jongheer en de Windsprint wat mooie duels en plaatjes opleverde.

De eerste wedstrijd verliep voortvarend met

een voor ons voordelig windje van zo rond de 10-12 knopen een 1ste plek, dat smaakte goed letterlijk en figuurlijk, de bar deed goede zaken. Zo ook de tweede wedstrijd, mmuhhh de tegenstand zou wel wat groter mogen, de Spitfire was ons weliswaar altijd voor maar met dusdanig zware rating dat het kennelijk lastig is om die onder alle omstandigheden goed te varen. In maart viel voor ons een wedstrijd af vanwege een uitje naar de Sint Maarten HR, dus kansen voor de tegenstander die werden niet benut.

Als afsluiter de atoomcup, we moesten nog even knallen en dat gebeurde op zaterdag met 25+ knopen wind en een heerlijk zonnetje, eigenlijk net iets te veel wind voor het mooie maar alla iedereen voer dus wij ook. Rife erbij betrokken, kleinere fok en de boel was onder controle. Op het voor de windse rak even getwijfeld of de spi erbij moest, maar voor de stroom voor de wind blijft er uiteindelijk maar iets van 16 knopen wind over, schijnbaar gesproken, dus riep iemand "hoist" en daar ging

de lap bootsnelheid tussen 10-11 knopen we gingen lekker, op naar het volgende merkteken. Gelukkig lag Daan daar met de Dickson, dat scheelt 5 man zoeken naar de boei, en weg concentratie. Vervolgens naar de Indus en aan de wind eerst naar de kust de stroom liep nog steeds zuid. De zandmotor gepasseerd, en op naar de finish, met een vreselijk draaiende en wisselende wind onder Scheveningen. Uiteindelijk een 2de plek. Zondag een voorspeld warrig windje op het allerlaatst voor de start toch besloten een fok te wisselen we hadden meters nodig, gevolg een iets te late start maar afijn dat risico en verlies konden we goedmaken dachten we. Uiteindelijk bij de Houtrust in een enorm windgat terecht gekomen we lagen tussen de Windsprint en de Firestorm dat was niet verkeerd. Het was een getob daar, spietje up spietje down enz. De Spitfire en Panther profiteerden als eerste van de terugkerende NO wind en gingen er vandoor, wij tandenknarsend wachtend op de wind die tergend langzaam naderbij kwam maar ook toen gingen we weer, op naar het merkteken

nabij Wassenaar. De Spitfire lag weliswaar voor maar niet heel ver, zodoende toch weer een 2de plek veroverd en de eindoverwinning Pegel SW full crew, hulde. Met dank aan Karin, Nicholaj, Fabian, Bart en Marc, en natuurlijk de organisatie Erik van Houten weet er ook altijd weer en smeug verhaal aan te breien, het smaakte nog lang goed.

Volgend jaar gaan we er weer vol tegenaan en tot die tijd kan iedereen op woensdag avond weer lekker de zomeravond varen. Andere temperature maar hetzelfde zoute water.

De boot van...



## De Boot van... Sanne Brassler

1975: ik was net 6 jaar en peddelde met mijn opblaasboot de weerribben op: windkracht 3 en vol tegen. In mijn boot de dekbedovertrek, wat extra peddels en veel adrenaline. Aan de overkant van de plas plaatste ik mijn peddels op de boot met daartussen het laken. De extra peddel fungeerde als roer.... En daar ging ik... met windje in de rug mijn eerste zeilveraring.

De stappen erna zijn eigenlijk te gewoon voor de meesten hier: optimist, lasertje, schakel en toen de bm16m2... Leuk detail: ik ging zeilen in mijn schakel op de Kaag op de dag van mijn diploma uitreiking. Ik sloeg om en kwam uren te laat in de stampvolle aula aan. Wel in het veel te grote pak van de vader van mijn goede vriendin Juke toen.

Op mijn 28e had ik een contest 28 waarmee ik mooie tochten maakte. Bij de geboorte van mijn dochter zei mijn vriendin: dan verkopen

we toch de boot.. dit werd het einde van onze relatie.

Enfin al jaren gelukkig samen met mijn vriendin Nicky want die houdt wel van zeilen en zee.

Inmiddels heb ik drie kinderen waaronder een tweeling van 12: Kick en Jules en een dochter van 21 Beer. Zij zijn actief met zeilen en genieten van het leven in de haven van Scheveningen.

In box A07 lig ik met mijn mooie Bavaria 44 uit 2002, de Sunday. Deze boot heeft zoveel ruimte en comfort binnen dat iedereen een eigen hut heeft met of zonder disco lampjes (kick en Jules). We zeilen de hele winter door en zijn veel op de Wadden en in Vlissingen. In mei maken we een tocht naar Helgoland of naar Le Havre... daar waar de wind ons brengt.

Nu we redelijk ingeburgerd zijn in de prachtige Jachtclub Scheveningen maken we verdere plannen. Deze zomer gaan mijn kinderen en ik twee weken zeilen van IJsland naar Groenland. We krijgen de kans om met een boot van een goede vriend mee te varen, samen met filmploeg van National Geographic en het WWF: unieke kans en zoveel zin in!

Na jaren in commerciële functies in de ICT gewerkt te hebben heb ik vorig jaar mijn baan opgezegd en wil ik mijn droom nastreven: havenmeester worden!

Wil je meer van ons weten, kom gerust langs voor een borrel op A07! Of vaar eens mee!

Groet,  
Sanne Brassler





## Kennismaken met de JAR

*Zaterdagmorgen 23 april stap ik aan boord van de JAR. Ik heb een afspraak voor een interview met Jan en Els, Gert en Eva, de eigenaren van de JAR. Els is helaas afwezig, maar ik word hartelijk welkom geheten door Eva, Gert en Jan. De JAR is veel in het nieuws. Zo zag ik een filmpje voorbijkomen van het Watersportverbond waarop ze uitgebreid te zien zijn. Reden Het Jeugd WK dat van de zomer plaats gaat vinden op Scheveningen.*

Want ja de JAR wie kent haar niet. Dit seizoen was zij startschip op de IJspiegel/IJskegel. Maar ook is zij startschip bij NSR's, WK's, U4, Dutch Youth en Volvo Ocean Race.

De JAR is het eigendom van Jan van Oosten en Gert Nagtegaal. Wie zijn Jan en Gert.

Jan is begonnen met de zeilerij toen ze hem vroegen mee te gaan op een visbootje van 6 meter om startschip te zijn bij catamaranwedstrijden in Noordwijk bij de Zeilvereniging aldaar. Hij wist nog van niets maar kon al vrij snel boeien erin leggen. Met dat visbootje ging je vanaf het strand de zee op. Eerst door de branding heen en dan pas instappen. Dan was je wetsuit wel tot je middel nat en moest je nog de hele dag in het bootje op zee zitten. Een zeer koude aangelegenheid.

Gert heeft als kleine jongen al Schakel, FJ en FD gezeild op de Braassem. Toen werd hij lid

van de Zeilvereniging in Noordwijk en gaat catamaran zeilen. Eerst alleen en daarna met Harry van Rhijn. Ze hebben zich in diverse Nacra's gemanifesteerd. Worden een aantal keren klasse winnaar bij het rondje Texel. Ze zijn 2e op een EK, 5e op een WK en worden Nederlands Kampioen. Gert heeft zo'n 15 jaar samen met Harry gevaren. Toen zat het er wel een beetje op. De meeste wedstrijden vonden plaats in Frankrijk en dat betekende van vrijdagavond tot maandagmorgen in de weer.

Jan kreeg tenslotte wel een beetje genoeg van dat visbootje en besloot in 1998 samen met ene Aad en ene Ruud een grotere bootje te gaan kopen. Hun oog viel op een garnalen kottier. Eentje die "uitgesaneerd" was. De reder had een grotere boot gekocht en alle vergunningen van de kleine kottier gingen naar haar grote zus. Zo konden Jan, Aad en Ruud deze boot kopen en noemden haar JAR. Na een jaar liet Ruud het al voor gezien. Gert nam

zijn aandeel over. Na een paar jaar vertrok ook Aad en werden Jan en Gert de eigenaren van de JAR, die wel zo bleef heten.

Er is flink geklust aan de boot. Zoals Jan zegt, elke zaterdag in de winter hebben we aan het schip gewerkt en dat zeker 20 jaar lang. Bij aanschaf had de JAR een klein stuurhuisje en stond er vistuig op. Vistuig ging eraf, stuurhuisje ging eraf en werd vervangen door het huidige stuurhuis. Dit stuurhuis werd gebouwd door iemand uit IJmuiden. Hij zette het hele ding eerst in elkaar in zijn werkplaats waarna het daarna vervoerd werd naar de JAR om aldaar geplaatst te worden. De indeling werd ook gewijzigd en kwam er voorin het nieuwe stuurhuis een trap naar beneden, waar de slaapvertrekken gemaakt werden.

Daarnaast heeft Gert een ankerkluis gemaakt en een hydraulische/elektrische lier erop gezet. Zo kon er normaal geankerd worden. Ver-

der is Gert de vader van de speciale manier waarop wedstrijdvlaggetjes, aan boord van de JAR worden gehesen. De vlaggetjes zitten in buisjes en je trekt aan een touwtje en het vlaggetje schiet naar de top van de vlaggenlijn.

De JAR had eerst een ligplaats in de 2e haven. Pas toen de omslag plaats had gevonden kreeg ze een plekje in de Marina.

Elk weekend waren ze present bij de catamaranraces in Noordwijk om als startschip te fungeren. In 2003 worden ze gevraagd om de finish te doen van de North Sea Race en liggen ze een de hele zaterdag tot zondagmorgen bootjes te finishen. Om zondagmorgen weer op te stomen naar Noordwijk.

In 2009 zijn ze startschip op de WK 470 en WK J22. Daarna worden ze vaker gevraagd in Nederland om hulp te bieden bij zeilwedstrijden. In 2010 doen ze voor het eerst mee op een baan van de NSR. Tot daarvoor voer Gert altijd nog mee met de catamaran en dat heeft hem op het podium een keer een zoen opgeleverd van Erica Terpstra.

Het allerleukste dat ze meegemaakt hebben

was de VOR van 2018 met Bill O Hara als wedstrijdleider. Gert vond het een gigantisch spektakel en Jan vond het heel indrukwekkend, maar ook wel een beetje een ongeorganiseerde bende.

Tijdens de finish lag een marineschip behoorlijk in de weg en dreef bijna tegen hen aan. Door de golf die het Marineschip met zijn boegschroef maakte dreef de finishboei, een gigantisch platform, weg. Gelukkig kwam de volgende finisher pas na 45 minuten en was alles weer hersteld.

Benauwde situaties waren er ook. Jan stuurt altijd en in het begin moest je nog van alles leren. Zo maakte de JAR een keer bij hoge zee een flinke smakkerd. Schrik alom. Maar je went aan hoge zeeën en krijg je meer ervaring met het sturen.

Verder vertellen ze dat ze op de Waterweg een keer zijn omgekeerd. Dat was heel in het begin want het kleine stuurhuisje stond er nog op. En Aad riep alsmaar "nu verzuip ik". Een keer bij het aanvaren van Oudeschild hield de plotter er mee op. Dat werd varen op de boeien, maar het zicht was slecht. Handmatige navigatie werd uit de kast getrokken en ze bereik-

ten veilig Oudeschild.

Dit jaar voor het eerst het volledige seizoen van de IJspiegel/IJskegel gedraaid met Tim de Held als wedstrijdleider. Dat was erg leuk om te doen met een zeer enthousiast team. Het WK Jeugdzeilen staat voor de deur en regelmatig hebben wedstrijdleiders uit den lande zich gemeld voor een training op stromend water vanaf de JAR. Tenslotte staat het op de Bucketlist van iedere wedstrijdleider om zeker één keer in je leven mee te hebben gevaren op de JAR.

Over het nieuwe clubhuis zegt Jan dat hij het prachtig vindt. Jammer dat het zo weinig open is. En hij adviseert om vanaf het dakterras een vlag te hissen als het clubhuis geopend is en deze te strijken als het clubhuis weer dicht gaat. Dit als service voor de liggers in de haven.

En dan neem ik weer afscheid van Jan, Gert en Eva en wens hun een fantastisch wedstrijdseizoen toe.

Aly Anink-van Driel



## voor de Scheepsbieb

**Titel:** *Op drift, 76 dagen verloren op een vlot (1986)*  
**Auteur:** Steven Callahan  
**Aantal blz.:** 243  
**Uitgeverij:** Hollandia BV.  
**ISBN:** 9060455320

Het is zinloos met meer te doen wat met minder gedaan kan worden, schreef filosoof-franciscan Willem van Ockham omstreeks 1330. Dit KIS (keep it simple) principe, ook wel Ockhams scheermes genoemd, gaat helemaal op voor de schippers en schepen van de Minitransat.

In het Spuigat van september 2021 stond een artikel over deze Atlantische zeilwedstrijd voor zeilscheepjes tot 6.50 meter, waarbij auteur Roderick van Schreven kort stil stond bij de schipbreuk van deelnemer Steven Callahan in 1981. Gelukkig kon Callahan zijn avontuur navertellen.

Hij schreef er een prachtig boek over dat je tijdens de hondenwacht in één keer uitleest. Om zichzelf en zijn zelfgebouwde zeilscheepje Napoleon Solo uit te testen schrijft de dertigjarige Steven Callahan zich in voor deze Minitransat. Eind september gooit hij los in Penzance, met bestemming Antigua in de Carib.

De weersvooruitzichten zijn ronduit slecht. Na een paar dagen op zee ontstaat er een scheur in de romp van de Solo, waardoor Callahan moet uitwijken naar La Coruña voor reparaties. Met extra bemanning zeilt hij later naar

de Canarische eilanden. Vandaar vertrekt hij op 29 januari alleen naar Antigua.

Op 4 februari botst de Napoleon Solo met volle snelheid op een drijvend object. Door de klap barst de romp open en het schip loopt snel vol. Callahan kruipt in zijn Avon reddingsvlot, en ziet zijn schip in de diepte wegzinken. Inderhaast heeft hij nog wat spullen kunnen redden. Dan begint zijn 76 daags verblijf in zijn Rubber Duck III, zoals hij zijn reddingsvlot noemt.

Hij weet zijn destillatievat met kunst en vliegwerk aan de praat te houden. Dat levert hem kleine slokjes zoet water op. Hij heeft een haat/liefde verhouding met de dorades die rond zijn vlot cirkelen omdat ze zich moeilijk laten vangen en voortdurend tegen de vlotbodem stoten. Hij vindt ze mooi, beschouwt ze als zijn vrienden, maar harpoeneert ze omdat hij voedsel nodig heeft. Zijn lijf zit vol met zoutwaterzweren en het vreet zichzelf van binnen uit op.

Callahan heeft zijn ups en downs, maar ook vredige momenten waarop hij de schoonheid van de oceaan ervaart.

Door een ongelukkige actie met een dorade prikt de harpoen de onderste ring van Rubber



Duck lek. Al bijna aan het eind van zijn latijn moet Callahan nu een manier zien te vinden om het lek dicht te maken en de vraag is of hem dat gaat lukken...

Wat gebeurt er met iemand die zo'n lange tijd in een stressvolle situatie moet leven waarin je niet weet of je de volgende dag nog water, voedsel en onderdak zal hebben? Je leeft intensief, omdat de dood je op de hielen zit; je verzint een maatje om mee te praten, je vecht met jezelf.

Callahan weet zichzelf steeds weer te vermanen, verbaasd over zijn eigen onvermoede reserves.

Als hij tenslotte graatmager en uitgedroogd op 21 april op het eiland Marie Galante aan wal wankelt, dankt hij in gedachten zijn Rubber Duck III en zijn vrienden de dorades, die hem in staat stelden te overleven en zichzelf te overwinnen. Zijn reis was voorbij en hij had 't gereed.

Callahans kon zijn nieuwe leven weer oppakken, maar wel een beetje sadder and wiser.

(Toch jammer dat de vertaler de lengte- en breedtegraad door elkaar haalt. (blz.202)

Harry van Hemert

## Bezoek onze winkel in Scheveningen

- Pilots en Boeken
- Kleding
- Onderhoud
- Dekuitrusting
- Touw
- Veiligheid

**VROLIJK**  
Watersport



- Navigatie
- Elektronica

We zijn geopend van maandag t/m zaterdag



Ruime winkel  
Groot assortiment  
Parkeerplaats voor de deur  
Snel besteld via vrolijk.nl



Visafslagweg 1 (hal 18-20) • 2583 DM Scheveningen • 070 416 82 82 • info@vrolijk.nl



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

www.slambenelux.nl

## Kapitein Kurt Carlsen: tot het einde

*Het is 31 januari 2022, storm Corrie giert langs de Hollandse kust. Voor de Scheveningse havenhoofden kookt het. In het ankergebied voor IJmuiden ligt het lege vrachtschip Juliette D als een rodepaard achter haar ankers te steigeren. Het duurt niet lang of de ankerkettingen begeven het en Juliette drift er vandoor, botst op een tanker waardoor ze een gat in de romp slaat, schampt langs een schakelplatform voor windmolens en drijft gestaag richting kust. De Scheveningse reddingboot is al onderweg. Kapitein en bemanning worden met helikopters van Juliettes dek afgeplukt. Te snel misschien, want er worden later drie bergers op Juliette gezet. Was er sprake van levensgevaar? Zeer waarschijnlijk niet. Zonder sleepboothulp zou het schip bij Monster op het strand gelopen zijn, net zoals de Chinaman Ping An in 1965. Dan hadden ze bij laagtij zo op het strand kunnen stappen.*

Het de plicht van iedere scheepskapitein zo lang mogelijk op zijn (zinkend) schip te blijven en te zorgen dat de bemanning veilig is. Hij gaat pas van boord bij acuut levensgevaar. De maritieme geschiedenis staat bol van de verhalen over kapiteinsgedrag-op-zinkende-schepen, en die zijn niet allemaal even heroïsch. Patserkapitein Francesco Schettino van het cruise schip Costa Concordia verliet in 2012 als een van de eersten zijn schip toen het door zijn toedoen voor de Italiaanse kust kapseisde. Hij zit nog steeds zijn straf uit. Honderd jaar eerder nam Kapitein John Smith van de Titanic de uiterste consequentie en liet zich met zijn schip meesleuren naar de ijzige diepten van de oceaan. Maar de Deense kapitein Kurt Carlsen van de Flying Enterprise bleef tot het einde op zijn schip en werd zo een held van zijn tijd.

### Storm in het Engels Kanaal

Het in 1944 gebouwde C1 Libertyschip Flying Enterprise vertrekt op 21 December 1951 vanuit Hamburg naar New York met een lading piekijzer, koffie en 10 passagiers. Op kerstavond in het Engelse Kanaal stomend, worden de weerscondities snel slechter. Eenmaal in de Atlantische Oceaan, op zo'n 400 mijl west van Lands End, zit het centrum van de storm net ten noorden van de Enterprise. De wind neemt toe tot orkaankracht en plotseling klinken een paar onheilspellende knallen. Bijgelegd constateert de bemanning dat er een behoorlijke scheur in het dek zit, die doorloopt tot in de romp. Met cement en kabels wordt de zaak geredderd. Op 28 December duwt een grote golf het schip in een slagzij van 50-70 graden over bakboord, waardoor de lading gaat schuiven.

Flying Enterprise komt niet meer overeen; ze

blijft hangen op 50 graden slagzij. De machine stopt. Twee schepen reageren op het uitgezonden noodsein en weten de passagiers en bemanning veilig aan boord te krijgen. Eén passagier verdrinkt jammerlijk. Kapitein Carlsen blijft alleen achter in de radiohut; de slagzij van de Flying Enterprise is opgelopen tot 60 graden.

### Zeesleper Turmoil onderweg

Inmiddels volgt de hele wereld de ontwikkelingen van het drama met de Flying Enterprise en haar vastbesloten kapitein; de kranten staan er vol mee. Voor de Haagse Cineac aan het Buitenhof staan mensen in de rij voor het Polygoon journaal.

Hulp is onderweg. De Britse zeesleper Turmoil komt op 3 januari aan bij de zeltogende Enterprise. Kapitein Dan Parker en stuurman Kenneth Dancy zien dat kapitein Carlsen in de zware zeegang niet in staat is een sleepverbinding tot stand te brengen.

In een opwelling springt Dancy over op de Flying Enterprise en samen weten ze een sleeptros vast te maken. De Turmoil zet koers naar Falmouth, maar met nog zo'n 40 mijl te gaan, breekt de sleeptros in de aantrekkende wind. Met een slagzij van 90 graden stroomt het zeewater door de scheepspijp naar binnen. Kapitein Carlsen en stuurman Dancy kruipen over de pijp de zee in en worden door de zeesleper opgepikt. Even later kijken zij vanaf de Turmoil met een brok in de keel toe hoe de Flying Enterprise zichzelf opricht en in een wolk van schuim en ontsnappende lucht in de oceaan wegzinkt. Terwijl de boeg nog even boven de golven blijft hangen, loeien de stoomfluiten en sirenes van alle standby schepen in de buurt over een grijze zee. Het is gedaan. We schrijven 16.10 's middags, op 10 januari 1952,

### Held tegen wil en dank

De wereld haalde opgelucht adem. Kapitein Carlsen en Kenneth Dancy werden in Falmouth ingehaald als helden. Later kreeg Carlsen met echtgenote een tickertape parade in New York. Hij werd wereldberoemd en de hele high society stond klaar om op zijn glorie mee te liften. Kenneth Dancy, gelauwerd door zijn drieste sprong van de Turmoil op de Flying Enterprise, werd later kapitein. Een Nederlandse fan schreef hem een brief. Dancy trouwde met haar en ging in Mijdrecht wonen. Hij gaf de pijp aan Maarten in 2013 op de getaande leeftijd van 88 jaar.

Kapitein Carlsen bleef varen voor de Isbrandtsen Line op de Flying Enterprise II. Hij overleed in 1989 op 75 jarige leeftijd.

### Piekijzer of zirkonium?

Maar ook de geruchtenmachine kwam op gang. De Flying Enterprise zou een lading zirkonium (mogelijk afkomstig van Philips, Eindhoven) in haar ruim hebben gehad, een metaal dat nodig was voor de bouw van de kernreactor voor de eerste Amerikaanse atoombonderzeeër, de USS Nautilus. Het is goed mogelijk dat Carlsen in opdracht van de Amerikaanse overheid aan boord moest blijven, om te voorkomen dat zijn schip (en het zirkonium) onbedoeld in handen zou vallen van scheepsbergers. Dat verklaart ook een beetje zijn "uitzitten van de rit". In 2002 ging een Deense duikexpeditie een kijkje nemen bij het wrak op 84 meter diepte. Op de plaats waar het zirkonium in het ruim gelegen had, zat een groot gat in de romp. Er was geen grammetje zirkonium meer te vinden.

Harry van Hemert



## Van de Viscommissie.

Nu de coronabeperkingen zo goed als zijn opgeheven kunnen we weer zaken organiseren. En dan lopen we meteen tegen een andere beperking aan: Onze vissers zijn klaarblijkelijk niet erg gemotiveerd om activiteiten onder leiding van de viscommissie van JCS te organiseren. Deels is dat natuurlijk het gevolg van de afname van het aantal visboten in onze haven. Een afname die we overal langs de Nederlandse kust zien. En onder de overblijvende vissers is sprake van een sterke vergrijzing, zoals bijna overal in het verenigingsleven. En last but not least is de visstand veranderd. Een kist gullen vangen op een goede dag zit er niet meer in. De scharren zijn er wel, maar doorgaans aan de kleine kant. Net als de wijting. Alleen de-

genen die naar (30 tot 40 mijl) verre wrakken gaan kunnen nog wel met een mooie portie gul thuiskomen. Maar daar staan met de huidige benzine- en dieselprijzen wel heel hoge vaarkosten tegenover.

Ondanks dit wat sombere beeld is op het moment dat ik dit schrijf de viscommissie op uitnodiging van de NFB bezig met het organiseren van het Nederlands Kampioenschap Kleinbootvissen. Waarbij ditmaal de krachten worden gebundeld met de mensen van de Afrit. De wedstrijd staat gepland voor 7 mei, met als uitwijkdata 14 mei en 28 mei. Laten we hopen dat de weergoden ons goed gezind zijn.

Na deze wedstrijd moet JCS maar bij zichzelf en haar leden te rade gaan of er nog wel behoefte is aan een commissie voor onze vissen- de leden. Voor het onderlinge sociale verkeer gaan velen toch al naar het clubhuis van de Afrit, en voor wedstrijden is er sowieso een afnemende belangstelling, terwijl die ook door andere verenigingen worden aangeboden.

Henk Baarbé



## Op weg naar de Globe40

Na onze succesvolle Transat Jacques Vabre, de laatste serieuze testcase in de aanloop naar de Globe40, is Sec Hayai in twee etappes vanuit Martinique via de Azoren weer teruggekomen naar Scheveningen. In Scheveningen hebben we onszelf nog laten zien in de Atoomcup en de Baggercup én kreeg Team Sec Hayai (met de herkenbare oranje teamkleding) van de Noordzeeclub in het eigen nieuwe clubhuis uit handen van Erik van Vuuren ook nog een bijzondere erkenning. We hoorden daar de volgende mooie woorden:

**'De winnaars van de Double Handed award 2021 zijn.... team Sec Hayai, een class40 team met schipper Frans Budel en co-schippers Ysbrand Endt en Paul Bijleveld.'**

Begin april is Sec Hayai op weg gegaan naar IJmuiden voor de laatste refit en onderhoudswerkzaamheden. Bij Seaport Sailing Yachts in IJmuiden zal eerst nog een grondige inspectie van de mast plaatsvinden. Dit wordt doormiddel van NDT (non destructive testing) gedaan. Een soort röntgenfoto om uit te sluiten dat er scheurtjes of beschadigingen in de mast aanwezig zijn die een risico kunnen opleveren tijdens de race. Ook zijn veiligheidsregels met betrekking tot Class40 schepen aangepast en moet er 2m3 drijfvermogen toegevoegd worden. De ontwerper van de boot heeft hier inmiddels een voorstel voor gemaakt, dus ook dat kan in IJmuiden worden toegevoegd. Hiervoor worden de twee opklapbare kooibedjes in het achtersteven opgeofferd. Daarnaast gaat de motor eruit voor een algehele revisie. Uiteraard volgen ook de gebruikelijke controles van materieel, de roeren, het onderwater-

schip en alle elektrische apparatuur.

De Globe40 is een zeilrace rond de wereld van 30.000 mijl verdeeld over een proloog en 8 etappes. Het is een sportieve prestatie gecombineerd met avontuur en reizen met een afwijkend patroon en nieuwe etappes. Het is de eerste race die op Afrikaanse bodem start. Er wordt alleen met Class40 boten gevaren in een duo handed setting. Per etappe mag er eventueel één schipper vervangen worden, maar de bedoeling is dat Frans en Ysbrand alle race etappes samen varen. Christa ten Brinke en Paul Bijleveld zijn de reserve schippers, die in principe alleen opstappen als Frans of Ysbrand door onvoorziene omstandigheden niet zelf kunnen varen.

Op 11 juni varen Frans en Paul de proloog van Lorient naar Tanger (Marokko). Daarna zal

Ysbrand opstappen in plaats van Paul. Samen met ongeveer 10 ander Class40 schepen zal Sec Hayai op 26 juni in Tanger officieel van start gaan voor de Globe40. De eerste etappe van ongeveer 2000 mijl gaat naar de Kaapverdische Eilanden. Daar zal op 17 juli de start zijn van de langste etappe van de race. Deze beslaat ongeveer 7800 mijl (rond de 38 dagen varen) richting Mauritius. Vanuit daar volgt op 11 september nog een lange etappe van (rond de 7000 mijl) naar Auckland. Voor Frans de etappe waar hij het meest naar uitziert. Daar woont namelijk zijn oudste zus met haar gezin al ruim 30 jaar én het is de etappe die zijn vader, Nico Budel sr, in zijn 2 pogingen om de wereld rond te zeilen beide keren niet heeft kunnen voltooien. Dit is overigens ook de reden dat de boot Sec Hayai heet. Nico Budel sr. heeft in 2009, tijdens zijn eerste poging, de Open40 Hayai verloren en is zelf met een



spectaculaire redding weer gezond en wel teruggekeerd. Hij heeft toen wel de winnende boot van de race gekocht en deze in plaats van de naam Beluga de naam Sec Hayai gegeven.

Na Nieuw Zeeland volgen in 2022 nog de etappes naar de eilandengroep Papeete en naar Ushuaïa in het zuidelijkste puntje van Argentinië. De kerst en jaarwisseling zal Frans als het goed is bij zijn gezin in Nederland vieren en direct na de jaarwisseling weer terugkeren om op 5 januari van start te gaan voor de laatste 3 etappes naar Recife, Grenada en de finish in Lorient rond 22 maart 2023. Uiteraard zal de shorecrew tijdens de stop-overs van de race in de havens paraat staan (in de inmiddels herkenbare oranje teamkleding) om Frans, Ysbrand én Sec Hayai in optimale conditie te krijgen en te houden.

Los van de werkzaamheden aan de boot zullen er ook nog andere persoonlijke voorbereidingen getroffen moeten worden, want ruim 10 maanden weg van huis en haard is niet niks. Frans werkt al flink aan zijn spierkracht met een personal trainer en is hij druk bezig met het overdragen van zijn werkzaamheden als directeur/eigenaar van Bouwbedrijf Bumé Bouw en Onderhoud waar hij samen met zijn tweelingbroer, Nico Budel jr, de scepter zwaait. Het afscheid op de zaak en afscheid van vrienden en familie is ook al gepland. De gezonde spanning loopt dus al lekker op!

Zoals gewoonlijk zijn wij te volgen via:  
Facebook: @SecHayai44  
Instagram: sec\_hayai  
Website: www.sechayai.nl

Op de site van Sec Hayai is tijdens de race

ook de positie van Sec Hayai te volgen via de Yellowbrick Tracker aan boord. Ook zal er een Tracker vanuit de organisatie van de Globe40 aan boord komen. De details hiervan zullen we tzt op social media en de site vermelden.

Meer informatie over de race, de deelnemers, etappes, posities etc. is ook te vinden op [www.globe40.com](http://www.globe40.com)

We houden jullie op de hoogte van de race en onze avonturen. Hayai!

Frans Budel (schipper)  
Ysbrand Endt (co-schipper)  
Simone Straatman (communicatie en shore-crew)



## Scheveningen goes Atlantic: Met de Kompaan over de oceaan

Door Liesbeth Brederode en Jaap Barendregt

Pas in oktober vertrekken vanuit Scheveningen om nog dit seizoen een rondje Atlantic te doen: Peter Jongepier laat met zijn Kompaan, een Hallberg Rassy 34, zien dat het gewoon kan!

Na een strenge selectieprocedure, waarover we niet in detail kunnen treden, was er bemanning gevonden voor de etappes van Tenerife naar Mindelo en verder naar Martinique. Helaas bleek net voor vertrek uit Tenerife dat een olielek van de motor moest worden gerepareerd. Deze vertraging zette voor crewlid Roderick Schreven een streep door etappe 1 en betekende voor Carola de Groot dat ze het 2de deel niet mee kon. Gelukkig had Jaap een maandje over en kon de oversteek toch doorgaan.

### Vrijdag 21 januari - Jaap

Bij het verlaten van de haven stond er een flinke bries en grote golven aan lagerwal. Dat was even spannend in het donker op een onbekend schip. Peter had alles echter perfect onder controle. We konden mooi tussen de eilanden vandaan zeilen met knik in de schoot en zwaar gereefd. Peter liep die nacht de eer-

ste twee wachten. Daar was ik blij mee, want in het donker op een onbekende boot was ik nog niet zo handig.

### Zaterdag 22 januari - Jaap

Overdag korte broek en T-shirt. 's Nachts tijdens de wacht in thermo-ondergoed. In het begin grote trage deining, maar nu alleen nog wind rimpels.

### Maandag 24 januari - Jaap

We zagen Portugese oorlogsschepen: kwallen die er boven water uit zien als een lichtblauw plastic zakje. 's Nachts weerspiegelden Jupiter en de sterren in het zwarte water, terwijl het plankton fel oplichtte in de boeggolf. In het pikkedonker hoorde ik het gesnuif en geplons van dolfijnen. Vandaag worden vlagen van 30+ knopen verwacht. We zeilen alleen onder uitgeboomde en gereefde fok. Windvaan "Annie" stuurt pal voor de wind zonder een enkele ingreep van onze kant.

### Dinsdag 25 januari - Jaap

Gisteravond 7 Bft wind en golven van 4 meter. We liepen er met een klein puntje fok mooi voor weg. De maaltijden beginnen bijzonder

te worden. Gister een blik kip-kerrie aangesproken. Onze laatste aubergine erdoor geroerd, maar waren de rijst vergeten.

### Woensdag 26 januari - Jaap

De eerste Kaapverdise eilanden zijn in zicht! Hoge steile kusten die aan de mistige horizon opduiken. We moeten ons bij Immigratie melden en een PCR-test doen.

Liesbeth arriveerde een paar dagen eerder in Mindelo en heeft buureiland Santo Antao verkend. Een dikke aanrader voor wandelaars! De Kompaan is vier dagen in Mindelo gebleven. Vriendelijke locals, leuke restaurantjes en goede bevoorradingsmogelijkheden. We hebben er een percolator gekocht voor de koffie die Liesbeth bij een lokaal koffieboertje scoorde. Op de Kompaan wordt normaal oploskoffie gedronken, dus was dit een welkome uitbreiding.

Op zondag 30 januari waren we klaar voor vertrek. Er werd nog een laatste lunch aan wal genuttigd; ons galgenmaal. Veel wind tussen de eilanden!



### Maandag 31 januari - Liesbeth

Een gigantisch containerschip reageert niet op mijn marifoonoproep. En uit het niets een vliegende vis tegen m'n been waar ik heel erg van schrok! Gelukkig was Jaap in de buurt om mij te redden :-)

Het gaat goed, en het is gezellig aan boord. Het eten is nog vers, en nog zo'n 1950 mijl te gaan. De katterigheid is er bijna af. Nu nog wat slaap pakken en dan ben ik weer in optima forma.

Geschommel door de golven maakt het leven aan boord wat pittig. Daar moeten we maar aan wennen want dat gaat de komende weken niet anders zijn!

### Jaap

We varen met uitgeboomde fok met 3de schoot en after-guy. Zo kan de boom blijven staan als de fok bij harde wind moet worden weggerold. De bulletalie zit aan de giek voor de veiligheid.

### Dinsdag 1 februari - Liesbeth

De belangrijkste afweging was vanochtend of

we tonijnsalade zouden maken of dat het toch een chorizo-prutje voor diner ging worden. Just another day at the Atlantic zou je zeggen. Ondertussen was er een vislijntje uitgegoid. Een uur later hing er al een mahi-mahi van dik een meter aan! De crew had hier geen ervaring mee maar in Mindelo was theoretische kennis opgedaan en het noodzakelijke gerei ingeslagen. Dus terwijl Mike al spartelend aan de lijn zijn energie stuksloeg werd een plan gemaakt. Ik beloofde alles op de gevoelige plaat vast te leggen, uiteraard op gepaste afstand. Na anderhalf uur was de boot weer schoon en ging de kakelverse sashimi rond! Daarna was het tijd voor een verfrissende duik: De zeilen naar beneden, voor de veiligheid altijd een persoon aan boord, nog een stootwil aan een lijn achter de boot, en hup het water in. Prachtig helder water en lekker fris!! Bizar dat je 5000 meter water onder je hebt.

Na het zwemmen met z'n drieën 1 puts zoetwater delen om je af te spoelen (we moeten heel zuinig doen met water) en daarna een heerlijk diner van verse vis uit de oven met peper, zout, rozemarijn en citroen. Wat een dag! Morgen even rustig aan doen.

### Woensdag 2 februari - Jaap

Met kleine driehoek fok en dubbel gereefd grootzeil halen we in het donker 6,5 knoop. Ons kielzog is bezaaid met lichtgevende golfballen: plukken zeewier met fluorescerende plankton.

Vanavond weer mahi-mahi gegeten, gesudderd in kerrie saus met zoete aardappelen, aubergines, paprika en geroosterde kikkererwten. Een van de betere maaltijden. Dit alles klaar gemaakt op een rollend schip! Afwassen doen we in koud zeewater met afwasmiddel. Werkt uitstekend en spaart een hoop drinkwater.

Er loopt een weddenschap of de groene bananen van de verkeerde soort zijn (bak bananen) of dat ze over twee dagen gewoon rijp zijn.

### Liesbeth

De wind varieerde vannacht tussen de 14 en 20 knopen. Daar heeft Annie moeite mee. Als de wind toeneemt loeft het schip ineens gigantisch op en komt niet meer op koers. Ik was daarmee aan het klooiën in m'n nachtwacht, dat ging niet helemaal goed waardoor





de boot een behoorlijk onverwachte zwenk maakte en feitelijk met z'n kont door de wind ging. Ik reageerde gelukkig goed en stuurde handmatig terug, maar Jaap was al uit z'n bed gesprongen en stond naast me. Das best wel fijn! Peter kreeg wel alle spullen over zich heen die hij aan de lage kant had gestouwd "omdat we toch de komende 10 dagen over deze boeg zouden varen"...

#### Donderdag 3 februari - Liesbeth

De teller staat op 540 mijl: gelijk aan de langste afstand die ik tot nu toe non-stop heb gevaren. Nog 3x zo'n afstand te gaan. Als ik daarover nadenk en besef wat een klein stipje we zijn op die grote oceaan, dan zou me dat kunnen beangstigen maar dat doet het op de een of andere manier niet.

Peter, Jaap en ik wonen hier op ons schommelende eilandje waar we naast zeilen vooral slapen, koken, eten, muziek luisteren, de afwas doen, onszelf opfrissen, vis vangen, af en toe een duik nemen, lezen, mail en weersvoorspellingen binnenhalen, de zonnetent opzetten en afbreken en weer een tukje doen.

Overdag en zolang de wind niet boven de 20 knopen uitkomt is het echt heel relaxed en genieten, slaap ik redelijk en kan ik dit makkelijk nog dagenlang volhouden.

In het donker en met meer dan 20 knopen wind is het allemaal wat pittiger. Vooral als ik weer een etmaal nauwelijks geslapen heb, zie ik het allemaal wat minder zonnig in. Maar het geheel slaat vooralsnog duidelijk naar de positieve uit!

#### Vrijdag 4 februari - Jaap

De ochtendwacht doet na zonsopkomst een ronde over de boot om de opgedroogde vliegende vissen en vliegende sepia's (echt waar) te verwijderen. Overdag zie je de vissen fraaie glijvluchten maken tussen de golftoppen. Af en toe zien we een pijlstormvogel. Op dit stuk hebben we nog geen enkele dolfijn of walvis gezien.

#### Liesbeth

Jaap heeft de bananenweddenschap gewonnen! Ze worden toch opeens rijp en blijken van de normale soort te zijn! Nog drie dagen vers fruit.

Vanmiddag werd democratisch besloten dat we een tijdzone zijn opgeschoven van UTC-1 naar UTC-2. Het tijdsverschil op dit traject is drie uur dus moeten we dit nog 2x doen.

#### Zondag 6 februari - Liesbeth

Gister ontstonden de perfecte omstandigheden om de gennaker te hijsen. Na een beetje gepruts met de slurf (altijd lijntjes in de knoop) ging ie omhoog. Jaap vroeg of ik wilde sturen en zwichtte niet voor mijn "ja maar ik kan dat niet zo goed" en "er moet ook iemand gaan koken nu" dus even later had ik de joystick in handen en was het stiekem behoorlijk genieten. Met de gennaker de zonsondergang tegemoet! Big smiles bij de hele crew!

#### Jaap

Sinds een paar dagen hoorden we een dof gebonk onderin de boot. Allerlei verhalen over loszittende kielen en roeren schoten me te binnen. Peter besloot een keer achteruit te

motoren om zo roer en kiel te bevrijden van aanhangend zeewier. Daarna nam onze snelheid toe en waren we verlost van het gebonk. Af en toe krijgen we bezoek van een witte keerringvogel met een lange staartveer. Vandaag hebben we onszelf getrakteerd op een kopje zoet water per persoon voor een natte washand. ;-)

#### Maandag 7 februari - Jaap

Gister heerlijke yoghurt gemaakt van een restje yoghurt in lang-houdbare melk. Minder smakelijk was het schoonmaken van de koelkast waar al een aantal dagen een vies luchtje uit opsteeg.

#### Liesbeth

Ten noorden van ons ontwikkelt zich een tropische storm. Dat zorgt voor een flink windstil gebied midden op onze route. Dit zat al vanaf het begin in de weersvoorspellingen en daarom zijn we ook iets zuidelijker gaan sturen vanaf Kaapverdië in plaats van een rechte lijn naar Martinique. Inmiddels zijn we aangekomen bij de rand van de windstille.

Tegen het eind van de middag leek de wind echt op, en ging ik M'N HAAR WASSEN! Je wil niet weten hoe fijn dat is na acht dagen met zo'n zoute vette knot op je hoofd. Dus heerlijk gezwommen, daarna met zoet water afgespoeld, en toen heel tevreden in de kuip genoten van ons dagelijkse alcoholvrije borreluurtje :-)

Inmiddels waren we met de grote genua. Slechts met een knoop of drie maar dit is veel fijner dan motoren! De beide heren liggen te

slapen en ik zit dit verhaal te typen onder een prachtige maanverlichte sterrenhemel. We zijn op de helft!

#### Woensdag 9 februari - Liesbeth

Al die jaren dat de oceaanoversteek op m'n bucketlist stond had ik een beeld in m'n hoofd dat je dan midden op de oceaan in de zon een paar shirtjes in een puts zout water zat te was-sen: een ultiem lange afstands-zeilen ding. En dat is dus nu ook echt gebeurd :-)

#### Jaap

Ineens hoorden we veel geruis en waren we in een uitgestrekt en dik veld Saragossa wier terecht gekomen. De boot kwam maar moeizaam vooruit. Je kan je voorstellen dat oude zeevaarders bang waren niet meer los te komen. We hoorden een hoop gespetter en er "flapperde" een schildpad in paniek over het werveld van ons weg. In de gaten tussen het wier zagen we veel vissen.

#### Donderdag 10 februari - Jaap

We gaan nu met 6-7 knopen snelheid en ruime wind recht op Martinique af. Vannacht hebben we het tweede schip gezien sinds ons vertrek. Tenminste, alleen een rood boordlicht en AIS-melding. Het was een zeilschip van 20m lengte die 12kn haalde. Wij zijn al tevreden met onze snelheid.

#### Liesbeth

Voordat je denkt "geweldig, dat wil ik ook"; er zijn ook minder leuke kanten.

Ten eerste: door het zout en het vocht is alles klam. M'n kussen, lakenzak, kleding, alles is vochtig. Alleen overdag in de zon drogen din-

gen nog op maar je ligt dus elke nacht in een warm klam bed.

Met stip op nummer 2: we moeten zuinig doen met zoetwater dus uitgebreid badderen zit er niet in. Combineer dat met de hierboven beschreven warme klamheid en zonnebrand en je begrijpt dat we de hele dag met een plakkerig lijf rondlopen. Dit lijkt de heren overigens niet te deren.

Nummer 3: het is ERG WARM en ik kan daar niet zo goed tegen. Gelukkig hebben we een tent en een UV-zeiltje tegen de zon en zolang je daar onder zit en in de wind is het lekker. Maar er moet ook eten worden gekookt, afgewassen en de wc gepoetst. Dat is dus HEEL ERG WARM.

Daarnaast heb je natuurlijk de gebruikelijke zeidingen zoals gebrek aan comfort, privacy en een stilstaand toilet, en überhaupt het idee dat je leeft, woont en slaapt op een soort rodeo-stier.

#### Vrijdag 11 februari - Jaap

Vannacht onze eerste squall opgevangen. Ik zag in het donker achter de boot een mistige strook, terwijl de wind ging liggen. Zoals afgesproken, gauw de radar aangezet waarop een grote gele vlek ons snel inhaalde. De uitgeboomde fok ingerold net voor het regenfront ons raakte. Opgeloeft tot halve wind om druk in het grootzeil te lozen. Terwijl Peter binnen alle luiken en ramen sloot sukkelde ons bootje in de striemende regen rustig verder.

#### Maandag 14 februari - Liesbeth

De laatste loodjes wegen het zwaarst! Waar we eerst in een "dit-duurt-oneindig" modus zaten, zijn we nu alle drie aan het wachten tot

we er zijn. Nog 400 mijl te gaan; dat is bijna een hele Scheveningen 500! Daar hadden we dit gevoel op 100 mijl van de finish. Blijkbaar beginnen de laatste loodjes op 80% van de tocht, .... en dat is in dit geval nog best een eind!

Wat ook niet helpt is dat we de wind nu pal van achteren hebben. Met 20 knopen riskeren we liever geen klap-gijp en moeten we afkruisen. Dat betekent dat we, na ruim 2 weken, nu ook stukken over stuurboord varen. Het meest irritante daarvan is dat de kombuis nu aan de hoge kant zit. Combineer dat met golven van drie meter en probeer dan nog maar eens eten te koken. We doen dus lekker makkelijk en openen weer een Hak-zak :-). Oh ja, vandaag is de eerste dag zonder lekkere koffie. Ik heb een zwaar leven!

#### Dinsdag 15 februari - Jaap

Vannacht zat ik op de wc en kwam er een vliegende vis het raampje invliegen. Met een wc-papiertje uit de wastafel gevist en weer naar buiten gegooid. Die had thuis wel wat te vertellen.

Nog 75 mijl te gaan. De wind blijft zo'n 20-24kn. Vanochtend kwamen een paar vrachtschepen langs, dus hebben we het 3-kleuren toplicht weer netjes aangezet. Het is volle maan, dus genoeg zicht om de haven van Martinique binnen te lopen.

#### Woensdag 16 februari - Jaap

We zijn om 03:00 lokale tijd aangekomen en liggen nu aan een boei een aankomstbiertje te drinken!



## Dagje bij Daan op de Dickson

*'X-ray! X-ray!', klinkt het uit de marifoon vanaf startschip JAR, een bekend geluid op de Griel... Nu hoor ik het eens een keer aan boord van Dickson waar ik te gast ben om foto's te maken van de finale van de IJspegeltrophy en IJskegelraces 2021 – 2022. Omdat we een aantal jaar geleden niet konden varen vanwege de atoomtop in De Haag heet dit finaleweekend de Atoomcup. Die naam heeft onder de huidige omstandigheden ineens een andere lading gekregen.*

Precies op tijd op de goede plek liggen bij de start, dat is wat je als zeiler wilt, en dat is ook precies wat Daan doet met zijn Dickson. Hij manoeuvreert de 18 ton zware motorboot moeiteloos bij flinke stroom iets voorbij de pin-end zodat ik vanuit de kuip een optimaal zicht heb voor foto's van de starts. Eerst gaan de double-handed en SW-vloot van start. Wim en Jochem met Firestorm vallen perfect in het schot bij de start, ook Panther zit er goed bij. De oostenwind ruimt naar zuidoost en de baan wordt aangepast voor de start van de ORC-vloot. Ondertussen komt het double-handed en SW-veld alweer onder gennaker en spinnaker voorbij scheuren, de wind is wat toegenomen en de zeilen sleuren soms door de golven.

Als de volgende start wordt uitgesteld vanwege weer een windshift, is het tijd om de IJskegelaars aan het werk te zien. Op weg naar dat veld genieten we van het comfort van Dickson: stabilisatoren die de dwarsgolven neutraliseren, een espressoapparaat waar fantastische koffie uit komt, geserveerd met heerlijke stroopwafels! Vanuit de warme, lichte kajuit hebben we ondertussen perfect zicht op de wedstrijdvelden. Zo wordt wedstrijdzeilen dus gewoon leuk!

De IJskegelboten zijn inmiddels terug van het rak naar de S1 en vervolgen de baan rond de Drains.

Door de stroom halen veel schepen de Drain-E

niet en moeten daar nog een slagje maken, mooi fotomomentje!

### Strijd om de prijzen

In de IJskegel komt de strijd om de prijzen op deze laatste dag tot een hoogtepunt, Off Course, Razzle Dazzle en Mermaid maken nog kans op de grote beker.

In de ORC1 en ORC2 is het bijzonder spannend wie er met de zilveren Champagnekoeiers vandoor gaan. In de ORC1 strijden IJsvogel en Moana om de hoofdprijs, in de ORC2 Rosetta en Extra Djinn.

Bij de eerste start drukt Sailmon Moana over de lijn, IJsvogel ruikt haar kans en schiet er vandoor.



Extra Djinn start bij de pin-end terwijl Rosetta meer richting startschip start. De Djinn loopt na de start hard onder Sailmon door die nog aan het nagenieten zijn, Rosetta schiet aan de bovenkant door het veld. Rosetta komt vóór Extra Djinn over de finishlijn, de laatste race moet dus de beslissing brengen. De Flying Dolphin wordt een beetje onwennig derde. Het is hun eerste wedstrijd in tijden, maar het ziet er allemaal goed uit.

Moana maakt ondertussen de opgelopen achterstand op IJsvogel weer goed en wint alsnog de race in de ORC1 en komt net achter de twee kemphanen in de ORC2 over de lijn. Bij de tweede start van de ORC ligt de lijn een beetje scheef en starten bij het schip blijkt

voordeliger. Deze geoefende vloot heeft daar een neusje voor en het wordt een minuut voor de start al dringen bij het startschip. Extra Djinn wacht bijna in de wind haar kans af bij het schip terwijl Flying Dolphin en Rosetta proberen er tussen te komen. Sailmon wordt daar de dupe van en start in de tweede lijn. Moana komt iets te vroeg op gang en komt bij de pin uit, terwijl IJsvogel in het midden van de lijn start met vrije wind. Het is bijzonder om te zien hoe snel Extra Djinn van de lijn accelereert met die grote genua. Flying Dolphin die non-overlapping vaart, heeft een leebow maar Djinn vaart daar dwars doorheen. Ja, je voelt het al aankomen, Extra Djinn tackt mee met de concurrentie en houdt het veld keurig onder controle. Bij Rosetta spelen de zenuwen

op, zeker als ze verschalkt worden door de Flying Dolphin die als tweede rond de bovenboei komt. Dan komen Sailmon, IJsvogel en Moana tegelijkertijd bij de bovenboei, we horen wat geschreeuw en gedoe, maar er wordt geen protestvlag gezet. Moana die de binnenpositie claimde wint er niet veel mee. Bij de gate, jaja, de wedstrijdleiding heeft het veld getrakteerd op een gate, komen ORC1 en ORC2 tegelijkertijd aan. Een geweldig spektakel en een goede oefening voor de North Sea Regatta die goed verloopt, een ieder krijgt de ruimte waar hij recht op heeft. Extra Djinn pakt de linker gate (vanuit de baan gezien) en komt als eerste naar boven. Ze hadden de gate gepeild voor de start en dat loont, de weg naar de linker gate bleek nu korter. In deze omstandigheden



## Clubboot Paisano, van de club, voor de leden!

*Zoals je wellicht weet hebben wij, de Jachtclub Scheveningen, een clubboot De Paisano. Deze is voor alle leden beschikbaar om mee te varen, maar uiteraard met name voor de leden die zelf geen schip hebben. Om dit te stimuleren is er onlangs een Paisano commissie in het leven geroepen bestaande uit; Jaap Barendregt, Joop Schepers, Ruud van Kats, Gyorgy Gyorgy, Bas Vermeulen, Miech Pronk, Jos de Voogd en Pieter Hadjidakis. Mocht je na het lezen van dit artikel vragen hebben omtrent de Paisano, neem dan contact op met een van hen.*

met veel windshifts is het onmogelijk voor de wedstrijdleiding om de gate continu dwars op de wind te houden. Datzelfde geldt voor de finishlijn. Rosetta volgt vlak achter Djinn terwijl Moana en IJsvogel de rechter gate pakken. Ondertussen komen de eerste double-handed en SW-boten bij hun laatste spinnakerrak aan. Panther heeft goede zaken gedaan en ligt op kop, gevolgd door Spitfire, Sea's Out, Windsprint en Firestorm. Van deze groep wint Panther de SW-klasse en Firestorm de double-handed klasse. Dan finishen de ORC1 en 2; Moana wint de laatste race in ORC1 en Extra Djinn heeft de voorsprong kunnen consolideren en wint deze race in de ORC2 klasse.

### Overall prijzen winterserie

Gelukkig kunnen we nu een prijsuitreiking houden in het nieuwe clubhuis en dat blijkt daar uitermate geschikt voor. De balans is opgemaakt en Raymond en Erik reiken de prijzen uit: Off-Course wint de IJskegel; Sea's Out wint de SW met spi, Firestorm wint double-handed, Moana wint ORC1 en Rosetta wint ORC2. Rosetta? Dat is onverwacht gezien de uitslag van de laatste race. Er blijkt inderdaad een foutje te zitten in de uitslag omdat de software moeite heeft met verschillende wedstrijddagen met verschillende aantallen schepen. Die fout wordt rechtgezet tijdens de Winning Tactics daags na de wedstrijd waar Radboud

zelf de prijs aan de rechtmatige winnaar overhandigt, Michel van de Extra Djinn.

Het was weer een mooi winterseizoen. Ondanks Covid19 hebben we veel kunnen varen en ons dus optimaal kunnen voorbereiden op het komend zeilseizoen. Wedstrijdleiding en boeienleggers bedankt, Daan bedankt en tot ziens bij de North Sea Regatta!

Robert Jockin

Ik wil graag zeilen op zee, maar ik heb geen boot. Uit de onlangs gehouden workshops en enquête blijkt dat er best een aantal leden zijn die geen boot (meer) hebben. Dat is geen enkel probleem, want wij hebben als club verschillende boten beschikbaar. Allereerst hebben we de ZOP, waar de jeugd kan leren zeilen, en kennismaken met de zee, dat is toch niet een beetje anders dan op een plas.

Daarnaast hebben we een aantal SB20's. De SB20 is een snelle race boot die je met drie of vier bemanningsleden kan zeilen. De SB20 is een van de grootste one-design kielboten klasse ter wereld en ook in Nederland is dit circuit groeiende. De SB20 heeft een ongevoelbare stabiliteit en een ruime en 'schone'

kuip die aan de bemanningsleden racen met comfort biedt! De SB20 biedt de perfecte balans tussen enerzijds de snelheid, stabiliteit en de zekerheid van een jacht, en anderzijds het roergevoel. Het zou leuk zijn als wij als JCS ook in dit groeiende wedstrijdscircuit mee zouden kunnen varen, maar daarover later meer, dit artikel gaat tenslotte over de Paisano.

De Paisano, een robuuste Taling 30, is een ideaal schip om mee te leren zeilen op zee. We bieden kennismakingsdagen met het zeezeilen aan voor zoetwaterzeilers, maar er is ook de mogelijkheid om de boot voor bijvoorbeeld een dagdeel te "huren" om er zelfstandig mee te varen. Uiteraard moet je er wel verantwoord mee om kunnen gaan, wil je ermee zeilen dan zal een van de leden van de commissie dat toetsen. Ook is er de mogelijkheid de boot te gebruiken en te varen met een ervaren schipper die je mogelijk zelf kent of die je wordt toegewezen. Op deze manier kun je stap voor stap zelf leren schipperen om op zee te varen.

Mocht je interesse zijn gewekt, schroom dan niet contact met ons op te nemen om vervolgens het ruime sop te kiezen!

Kijk ook even op de site voor aanvullende informatie.

[www.jachtclubscheveningen.com/clubboten](http://www.jachtclubscheveningen.com/clubboten)

Vriendelijke groet, de Paisano commissie

**AJETO!**



## Met de “Ajeto!” het nieuwe seizoen in.

*Afgelopen winter zijn Robin en ik weer druk geweest met het prepareren van de “Ajeto!” om het nieuwe zeilseizoen zo goed mogelijk te kunnen starten.*

In het najaar wordt er gezamenlijk een fraaie kluslijst opgesteld om alle problemen en zwakke punten te kunnen tackelen.

Dit jaar was de lijst wat minder lang (kleine beurt) dan vorig jaar, met 5 jaar had de Ajeto toen al een flinke uptuning gehad (noem het grote beurt).

We zijn in de gelukkige omstandigheid dat de boot droog in een loods staat bij Sailworks in Stellendam, zodat we verwarmd alle klusjes kunnen doen.

Ieder jaar is de kiel een terugkerend item. We proberen uiteraard gedurende het zeilseizoen de bodem niet te raken maar meestal is er met

een diepgang van 2.36 meter op het IJsselmeer soms te weinig ruimte om helemaal vrij te blijven. Zo hadden we bij het Medemblik Regatta Centre gedurende de Van Uden Reco wedstrijden aldaar soms licht contact als we de haven invoeren.

Als je dan ziet wat voor een krassen er op de kiel zitten, moet de epoxy plamuur er weer serieus aan te pas komen.

En vervolgens schuren, schuren tot alles weer mooi glad is.

Ook wordt er veel aandacht besteed aan de elektronica en racing software. Aangezien Robin en ik alle wedstrijden in de Two-Handed

klasse varen is een goede stuurautomaat en goed gecalibreerde apparatuur van levensbelang.

Onze NKE apparatuur voortoond gelukkig weinig kuren, maar de windset verdient ieder jaar een goede check, zie foto.

Ook bij het analyseren van alle data van de gezeilde wedstrijden in een jaar zijn er altijd aanpassingen te doen, met name in het stukje VPP, het snelheids voorspellings diagram van de boot.

Door dit steeds aan te passen n.a.v. de gezeilde data krijgen we ieder jaar een beter beeld en voorspelling voor de optimaal te zeilen

route bij een offshore wedstrijd in onze Expedition racing software. Dit kan het verschil betekenen tussen winnen of verliezen.. Leuke bezigheid voor de winter achter de computer bij de open haard.

Verder is een zo optimaal mogelijke meetbrief een pre om een zo goed mogelijke handicap voor onze boot te verkrijgen. Vooral omdat we dit jaar naast de Vuurschepen/ North Sea Race voor het NK we ook de Gotland Run in Zweden willen varen voor het WK ORC Double Handed. Hiervoor is een ORC international meetbrief vereist, wat betekent dat ook de stabiliteit van de boot gemeten moest worden. Dus net na het te water laten, toen de boot nog volledig leeg was, de verbondsmeter

afgesproken en met specifieke apparatuur en gewicht aan de giek is de stabiliteit van de “Ajeto!” bepaald.

We kijken weer uit naar een mooi zeilseizoen met goede competitie en lots of fun!

John van der Starre , Robin Verhoef, “Ajeto!” NED 9112



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.



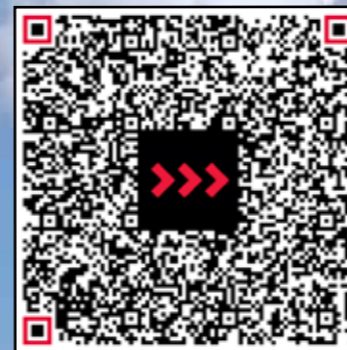
Voor de jachtzeilen hebben wij de service: voor middel/ kleine reparatie voor woensdag brengen, voor het weekend weer klaar.



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)



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.



MOVING INTELLIGENCE

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



## Snertrace Scheveningen, zaterdag 19 maart 2022, georganiseerd door de Scheveningse Roeivereniging

Geschreven door: Robert van Waterschoot, lid van Roeivereniging TIOG in Rotterdam  
Foto's: Peter Lindeman

### TIOG Rotterdam, team Heerenliefde in de polyester pilot-gig "de Liefde"

Het is weer maart, een periode wanneer het lijf goed en wel weer uit zijn 'winterstand' is ontwaakt, en we als team 'Heeren liefde' enigszins matig getraind, maar goed gestemd, deze eerste wedstrijd uitdaging aangaan.

De weken voorafgaand de Snertrace, het begin van het gig-roeiseizoen, hebben we op ons Rotterdamse thuiswater, trouw onze trainingsrondjes op de nachtelijke Nieuwe Maas gemaakt. Dit was een erg onstuimige winterperiode waar de weersomstandigheden het soms nauwelijks toelieten om veilig uit te varen.

Onze gebruikelijke trainingsroute, achter het verbouwde Brienenoordeiland (het nieuwste Rotterdamse natuurjuweel), is gelukkig wel

weer toegankelijk gemaakt. Waardoor ons (theoretisch) qua mogelijkheden niets meer in de weg staat tot een gedegen conditionele opbouw. Daarbij hebben we 'technisch' ook de nodige zorg besteed aan een nette lange slag. Om zo enigszins netjes weer een vijf kilometer gig-wedstrijd vol te houden, en 't fysiek makkelijker te verteren.

Het strijdplan voor de Snertrace was dan ook even simpel als pretentieloos;

1. Geen ingewikkelde start procedure, maar gewoon beginnen met roeien,
2. Dat dan hopelijk vijf kilometer enigszins 'netjes' zien vol te houden, tot veilige terugkeer binnen de pier,
3. En daar dan, mochten we nog wat 'over' hebben, een laf klein sprintje voor ons plekje.

Aangekomen op de zonovergoten wedstrijd-

dag, begrepen we inmiddels van de dames-teams, die voor ons hadden geroeid in de ochtend race, dat de Oostelijke windkracht drie de nodige golfslag veroorzaakt. En dat deze nog verder zou toenemen omdat de wind dat ook deed. En het wel eens redelijk onrustig zou kunnen worden.

Om dat het hoofd te bieden vertrouwden we daarom volledig op onze 'lokale' gaststuurvrouw Marieke van de SRV. Zij zou ons in deze omstandigheden vast en zeker, met al haar kennis en kunde, voortvarend en veilig het wedstrijd parcours rond manoeuvreren.... En dat heeft ze ook uitstekend gedaan.

Ons vakkundig samengestelde strijdplan waaide echter al tijdens het oproeien naar de startlijn met de eerste windvlaag overboord. Water, wind en golfslag klotste van alle kan-

ten tegelijk en kort achter elkaar tegen 'De Liefde'. De 'startlijn' was naar ik aannam een imaginaire lijn in het hoofd van onze dappere starter Peter, die vanuit zijn stuiterende rib een startprocedure in windkracht 5 probeerde te overschreeuwen door zijn marifoon. Het plotseling enthousiasme wat hij zodoende activeerde in onze Marieke, was voor ons het teken dat de race nu van start was gegaan. Het eerste en uitgerekend langste wedstrijd rak, naar boei 1, werd een fysiek gevecht tegen de fluitende wind, een golfslag recht op de boeg, met regelmatig verfrissend buiswater in de boot. Maar vooral een gevecht tegen onszelf in een nietsontziende zoektocht naar enige fysieke houvast, iets van slagritme, en vooral elke keer weer ergens een stukje water om onze riem in te pikken. Stuiterend en prikkend hebben we zo uiteindelijk boei 1 gehaald. Waar we met een goede stuuractie,

geholpen door een heuse 'tos' van de boegroer, we mooi rond zijn geraakt.

Het tweede rak kwam de golfslag nu schuin van achteren. Verder is hierover niet veel op of aan te merken, buiten de algehele opluchting en dankbaarheid dat het eerste rak nu echt zeker achter ons lag. Bij de tweede boei wilde we weer net zo'n mooie 'tos' bocht maken als bij boei één. Maar dat dit niet geheel volgens plan verliep werd duidelijk toen Marieke halverwege de bocht de woorden riep: "De tosser ligt naast zijn bank" ... En voordat deze 'tossier' weer op zijn bank zat, hebben we dus wel wat tijd verloren, maar we zijn wel weer een klassieke TIOG uitspraak rijker.

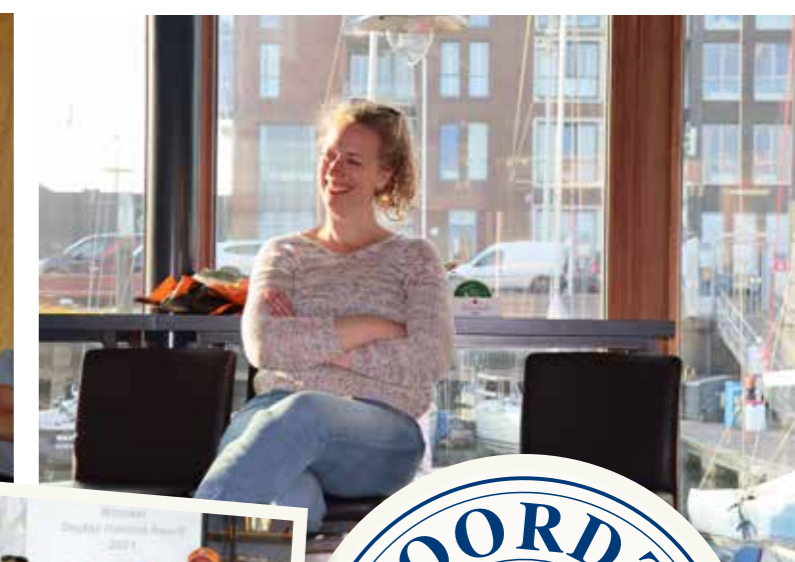
Na boei drie kwamen we voor de wind te varen. En begonnen we enigszins met zes man als team iets wat op herkenbare techniek leek

weg te trappen. De lijven waren inmiddels wel redelijk murw gebeukt tegen de golfslag, en leeg gevochten in het voorgaande, maar hier blijkt je dan toch als team weer over iets extra's te beschikken van dat je niet meer wist dat je het had.

Uiteindelijk met solide slag de haven in gedraaid en netjes finishen. We zijn desondanks niet onverdienstelijk vijfde geworden, wat best tevreden stemt. Maar hebben vooral met deze fantastische, zonnige, onstuimige roeibelevens weer aan nieuwe moed en energie gewonnen voor het gig-roeien, en het nu echt gestarte roeiseizoen.

Een hartelijke dank aan de SRV voor de organisatie van deze unieke Snertrace in maart, en alle goede zorgen in en om de wedstrijd. Tot de volgende.





## Noordzee Club Lezing 2022

Op 26 maart 2022 vindt de ALV van de Noordzee Club plaats in ons mooie clubhuis. Na deze ALV komt Marcelien de Koning om de Noordzeeclub lezing van 2022 te verzorgen. Alle leden van de Jachtclub zijn daarvoor uitgenodigd en daar maken we graag gebruik van.

Marcelien is bekend omdat zij samen met Lobke Berkhout in 2008 op de Olympische Spelen zilver heeft gewonnen in de 470. Ze herinnert zich niet die beelden van twee juichende jonge vrouwen springend op de onderkant van hun 470.

Verder is Marcelien de burgemeester van de Noordzee. De duurzaamheid van deze zee komt daarmee in haar portefeuille. Ze neemt ons tijdens de lezing mee onder de zeespiegel. Ze vertelt over akoestische metingen die worden gedaan om communicatie tussen zeedieren vast te leggen. Maar ook de vervuiling

van microplastics komt aan de orde. Zij vertelt dat sport steun kan bieden om verandering te brengen in de vervuiling van de wereld. We moeten ons bewust worden van de vervuiling die we veroorzaken. Eén container over boord, zoals nog niet zo lang geleden gebeurde bij Schiermonnikoog, geeft in een nacht voor 48 jaar overlast.

Er wordt gevraagd wat de windmolens veroorzaken op zee. Marcelien legt uit dat vroeger de Noordzee vol lag met oesterbanken. Deze zijn geheel verdwenen. Men verwacht nu dat de windmolenparken kraamkamers van de Noordzee worden. En wellicht de oesters en

andere vissen daar goed zullen gedijen.

Er wordt bij het toekennen van aanleg van windmolenparken te veel gekeken naar welke aannemer het voor het laagste bedrag doet. Volgens Marcelien zou er ook gekeken moeten worden naar welke aannemer het meeste terug doet voor de natuur.

Marcelien meent dat de indeling van de parken wellicht beter had gekund. Op de Maasvlakte staat de grootste windmolen van de wereld. Moeten we niet naar veel grotere windmolens op afgelegde plakken.



Ze vertelt ook dat er veel geluidsoverlast is onder water. Walvissen kunnen niet meer baren omdat er geen rustige plekken meer zijn. Men overweegt om geluidsschermen onder water neer te gaan zetten.

Maar om de energievraag, de vervuiling etc. het hoofd te kunnen bieden zullen er maatregelen genomen moeten worden die niet leuk zullen zijn. Marcelien vraagt zich bezorgd af wie hierin de het voortouw zal gaan nemen, want dat iemand dat zal moeten gaan doen staat als een paal boven water. Daarmee sluit zij haar interactieve Noordzeelezing 2022 af.

Daarna is er nog de uitreiking van de speciale Awards van de Noordzeeclub. Ik noem de leden van onze Jachtclub die in het zonnetje worden gezet:

Pechvogelprijs gaat naar Wim van Slooten en Jochem Nonhebel. Hun verhaal staat in ons zomernummer van 2021

Vergulde stoffer en blik trofee in de ORC2 Klasse gaat naar Team Extra Djinn van ons kersverse lid Michel Dorsman.

En de DoubleHanded Award is voor de Sec

Hayai met Frans Budel en Ysbrand Endt. Over hun belevenissen kunt u wederom lezen in dit nummer van het Spuigat.

Dan is het tijd voor een glaasje wijn aangeboden door de Noordzeeclub en vertelt het bestuur van deze club dat hun 75 jarig jubileum gevierd gaat worden op de komende North Sea Regatta. Er is al een band ingehuurd. Daar kijken we naar uit.

Aly Anink-van Driel



## Tim de Held over Allianz Youth Sailing World Championship 2022 / The Hague en meer.

Dit jaar wordt van 8 tot 15 juli het jeugd WK op de Noordzee gevaren. Zo'n 500 zeilers uit 69 landen zullen afreizen naar Scheveningen om te strijden om dit Wereldkampioenschap. Deelnemende classes zijn:

- iQFOIL
- Laser radiaal
- 420
- 29er
- Nacra 15
- Formula Kite

Organiserende verenigingen zijn naast de Jachtclub o.a. Hollandia, Muiden, Loosdrecht, RYCB en de Maas. Met elkaar gaan zij, tijdens dit evenement, 5 banen verzorgen op zee. Voor de Jachtclub zal dat de baan van de 29ers zijn. Tim de Held is de wedstrijdleader. We spreken met hem.

Tim is in 2019 begonnen met de voorberei-

ding van dit WK. Zo heeft hij al de nodige vrijwilligers om zich heen weten te verzamelen. Daar zaten ook nieuwkomers bij en om te leren wat ze moeten doen is meevaren met het comité noodzakelijk. Daarvoor werden o.a. de IJspiegelwedstrijden gebruikt. Daarnaast heeft de Jachtclub de overige deelnemende verenigingen de mogelijkheid geboden om het water rondom Scheveningen te verkennen. Ook dat leverde, tijdens de wedstrijden de nodige opstappers op bij het wedstrijd comité. Vooral nieuwkomers moeten voelen hoe het is op zee te zijn.

De PRO's van dit evenement zijn Rob Hoogstra en Remco de Goederen. Omdat er niet altijd op zee kon worden getraind zijn er ook 8 online clinics door hen gegeven.

Uiteraard werden deze clinics, tijdens wedstrijden in Scheveningen, door het wedstrijdcomité in praktijk gebracht. Daarnaast zijn er

aparte trainingen voor het varen met een rib en het leggen van boeien op zee.

Tim vertelt dat er voor de deelnemende bootjes aparte gangways gemaakt gaan worden op het Zuiderstrand. Hij is heel tevreden over Ilse Janssen, de sailing manager van het evenement. Zij weet van aanpakken weet Tim te vertellen. Zo worden alle vrijwilligers die niet in Scheveningen wonen ondergebracht op de Roompot in Kijkduin. De organisatie heeft het hele park voor de periode van het WK afgehuurd. Daarbij staan er fietsen gereed om je naar het wedstrijdgebied te kunnen verplaatsen.

Tijdens de wedstrijddagen, wat betreft de 29ers, staan er per dag 6 wedstrijden gepland. 3 races voor de mannelijke deelnemers en 3 races voor de vrouwelijke. De JAR is het startschip.

We vragen Tim hoe hij in de zeilerij beland

Allianz

YOUTH SAILING WORLD  
CHAMPIONSHIPS  
THE HAGUE 2022 THE NETHERLANDS

World  
Sailing

The City  
The Beach  
The Hague.

is. Tim vertelt dat zijn vader in de tijd dat hij geboren is een S spant van 28 voet aan het afbouwen was in de achtertuin bij hun huis in Krimpen. Deze S spant, Pimpernel, genaamd is nog steeds in het bezit van Tim. Hij vaart daarmee nog regelmatig op de Kralingseplas. En uiteraard heeft hij als kind Optimist gevaren. Ook heeft hij met de Pimpernel diverse malen meegevaren met de Grevelingencup en heeft deze in ORC4, 1 keer gewonnen.

Op de NSR heeft hij in verschillende Solings meegezeild en later voer hij mee in de Max-Fun klasse. In 1999 is het racemanagement begonnen door tijdens NSR en IJspiegels de boeienboot te bemannen. Daarnaast is hij o.a. assistent wedstrijdleader bij Norbert v.d. Kooij geweest.

Ook doet hij mee in verschillende wedstrijdcomités in Muiden, Deltaweekend, Van Uden Reco, U4 en op de Grevelingen.

Ondertussen haalt hij ook zijn kwalificatie voor wedstrijdleader bij het Watersportverbond.

In 2005 heeft het NK teamzeilen opgezet in Rotterdam. Hij is daar nog steeds actief bij betrokken. Verder is hij 12 jaar wedstrijdcommissaris geweest van de Kralingse Zeil Club en zit nu in de zeilcommissie van JCS.

Volgens Tim is er bij JCS weer een volgende generatie aan vrijwilligers actief. Heel belangrijk voor het komend WK maar ook voor volgend jaar als het Allianz Sailing World Championship georganiseerd gaat worden, met daarnaast het WK voor SB20 en de Ocean Race, die Scheveningen weer aan gaat doen. Dat zal de nodige roering geven, maar Scheveningen is hiermee wederom het middelpunt van wedstrijd zeilend Nederland.

Tim is verder van mening dat een wedstrijdlei-

der niet alleen op een startschip moet blijven staan maar ook eens in een rib moet gaan zitten om van daaruit de wedstrijd te overzien. Verder is er op 21 en 22 mei een test event voor SB20 vanuit Scheveningen. Dit is bedoeld als een trainingsweekend en verkennen van het water.

Loopt u al warm om te komen helpen op een WK. Wilt u een keertje mee met het comité. Meld je aan bij de zeilcommissie van JCS.

Aly Anink-van Driel





## - P.A.N. - P.A.N. - P.A.N. - 75e EDITIE VAN DE NORTH SEA REGATTA

Op 4, 5 en 6 juni gaat de 75e editie van de North Sea Regatta weer van start. En op dit moment zijn we al heel erg druk met de voorbereidingen. De waterteams zijn samengesteld, huisvesting is geregeld, de boodschappen voor het eten moeten we nog doen.

Met op dit moment meer dan 120 inschrijvingen belooft het weer een spectaculair evenement te worden. Niet alleen op het water maar ook op de wal wordt het een spektakel. Zo hebben we Vangrail weer kunnen strikken als band voor de zondagavond. Op zaterdag- en zondagmiddag is er een DJ om de zeilers te verwelkomen in de haven en op zaterdagavond viert de Noordzee Club haar jubileum in onze tent. Kortom drie dagen lang sport en spektakel. Komen jullie allemaal kijken?

De P.A.N. P.A.N. P.A.N. oproep is echter heel serieus. Om deze 75e editie in goede banen te

leiden hebben we nog een aantal vrijwilligers nodig voor deze 3 dagen en de vrijdagmiddag 3 juni. We zijn bijvoorbeeld opzoek naar parkeer- en verkeerregelaars. Maar ook naar mensen die op de wal een handje kunnen helpen met het inrichten van het terrein, gasten en sponsors ontvangen en begeleiden en meer van dat soort werkzaamheden. Dus heb je zin in een gaaf weekeinde vol spektakel en vertier als lid van het NSR-team? Meld je dan aan door een email met naam, telefoonnummer en leeftijd te sturen aan [info@nsr.nl](mailto:info@nsr.nl)! Je krijgt uiteraard een echte NSR polo. Eten en drinken hebben we uiteraard ook voor je.

Kinderen van JCS leden hebben onze voorkeur omdat we graag nieuw bloed aan het NSR-team willen toevoegen. Dus heeft u een bankhanger thuis die wel wat kleur kan gebruiken? Wij nemen hem/haar graag van u over tijdens de pinksterdagen.

Toch liever bellen? Bel dan met 0653244495 en Frans Driessen zal al uw vragen beantwoorden.

Met vrolijke en sportieve groet,  
Frans Driessen  
Event Director



## 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

MCR  
MARITIEM CENTRUM RIJNZICHT

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)



*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



**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



**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**



**BOTENKRAAN**  
**ZEILCENTRUM SCHEVENINGEN**



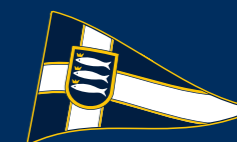
- Botenkraan max. 20 ton
- Afspuiten
- Stalling terrein
- Hulp en materialen

HELLINGWEG 120 | SCHEVENINGEN | 070 350 40 34

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

**HIER UW  
ADVERTENTIE?**

Informeer naar de  
mogelijkheden bij  
de havenmanager.



[www.jachtclubscheveningen.com](http://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