

# SPUIGAT

oktober 2022

**ORC Worlds  
Joule in Cowes  
Oceaan oversteeek**



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



## INHOUD

### Iedere uitgave

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

### Artikelen

- 6 Joule in Cowes
- 8 ALV
- 9 De duikers
- 10 Havenactualiteiten
- 12 Vis Commissie
- 13 Aankondiging Winterseries
- 14 Flying Dolphin
- 18 NSR met Sea's Out
- 20 Financiële Commissie
- 22 Oceaanoversteek Kompaan
- 26 Scheveningse Roeiers
- 28 Clubboot Paisano
- 30 ORC Worlds Firestorm
- 34 Opening Clubhuis
- 38 Zomeravond wedstrijden
- 40 Rondje Azoren
- 44 ZOP
- 46 Drheam Cup Sailmon JR
- 48 ORC Worlds Otra Vez
- 52 Oceaan roeien



### 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: Flying Dolphin  
Advertentieopgave: [info@jachtclub.com](mailto:info@jachtclub.com)

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

Sluitingsdatum kopij volgende nummer:  
eind november 2022

Jachtclub Scheveningen  
Hellingweg 98  
2583 WH Den Haag / Scheveningen

tel: 070-3520017  
fax: 070-3506260

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



## Beste Leden,

De redactievergaderingen zijn altijd een gezellig samen zijn, een hapje en een drankje. We inventarissen wat er zoal heeft gespeeld in en om de jachthaven de afgelopen maanden. Het was een prachtige zomer met een drukte van jewelste in de haven. Het was deze keer even zoeken wie we konden benaderen voor een leuk artikel en even leek het erop dat we dit keer niet zo'n uitbundig nummer konden produceren.

Maar het tij keerde, ondanks dat Monique niet veel tijd had omdat ze op vakantie ging, stroopte ze haar mouwen op en mailde er op los. Ze is altijd goed op de hoogte welke boot een mooie tocht heeft gemaakt of wie er aan een wedstrijd heeft mee gedaan. Via haar kreeg ik dan ook nog even snel voor haar vakantie het ene na het andere leuke wedstrijd verhaal.

Aly was deze keer ook erg druk, twee weken oppassen op de kleinkinderen, maar vergis je niet in haar, ze is onvermoeibaar en heeft ondanks de drukte, weer een enorme inzet geleverd. Ze is altijd aanwezig bij belangrijke activiteiten zoals de ALV, en bijvoorbeeld de feestelijke opening van het clubhuis, dan maakt ze foto's en doet verslag u leest het allemaal in dit nummer.

We kunnen dan ook met gepaste trots dit mooie nummer presenteren. Natuurlijk kunnen we dat niet zonder het enthousiasme van onze leden, die deze keer allemaal in de pen zijn geklommen.

U leest het allemaal in dit nummer:

## Wedstrijdverhalen

De Sailmon jr waarvan in april de trailer gestolen was van het terrein van Malherbe en die er over nadachten het bijltje erbij neer te gooien maar toch La Dhream Cup vaarden.

De firestorm die op 3 juli de ORC Worlds Double Handed 2022 Stockholm heeft gevaren.

De Flying Dolphin met een plan, een rondje naar de Med met als bestemmingen het WK in Porto Cervo, de Copa del Rey in Mallorca en de Voiles de st Tropic.

De Otra Vez die de ORC World heeft gevaren en zoals ze het zelf zeggen, die vaar je niet zomaar daar gaat wel wat voorbereiding aan vooraf.

De zomeravondwedstrijden (volgens Erik drie keer woordwaarde), hebben het maximale aantal wedstrijden gevaren. En het aantal deelnemers groeit gestaag.

De NSR van de Sea's Out, en ja hoor, op 1 in de SW de Sea's out, geweldig, EUFORIE. De bar heeft nog lang van ons genoten haha tot letterlijk al het bier op was.

De Joule die de Cowesweek vaart en ze varen elke wedstrijd om echt mee te doen en winnen ook.

## Reisverhalen

De Kompaan, die de oversteek maakt van St.Maarten naar Horta en de Midnight Sun heeft een lange tocht gemaakt, een rondje van 3,500nm langs de Azoren.

Verder vindt u van de roeiers, het roeifeest voor de kust van Scheveningen met prachtige foto's. Van de jongste deelnemers de ZOP de Kaagweek en deze keer een leuk verslag van hun ervaring in de haven van de havenmeesters.

## Tot slot een bijzondere boot de Alexia

Vanaf oktober tot ongeveer eind maart 2023 kunt u in de haven de oceaanroeiboort de Alexia vinden.. Wanneer u beweging op de boot ziet, veelal in het weekend, dan bent u uiteraard van harte welkom voor een kennismaking en een praatje. We zijn nieuwsgierig naar onze varende Jachthavenenoten.

In april 2023 wordt de Alexia per zeecontainer vervoerd naar New York. In mei 2023 gaan wij van New York naar Rotterdam roeien. In ongeveer 60 dagen leggen wij ruim 6.000 km af, om 600.000 euro in te zamelen voor een bijzonder goed doel: het bouwen en inrichten van een nieuwe huiskamer in het Ronald McDonald Huis / Sophia Kinderziekenhuis.

U ziet een heel interessant nummer. Ik wil nog graag een oproep doen aan alle leden, we willen graag een mooi kerstnummer maken en hopen dan ook dat we weer net zoveel enthousiaste bijdrages mogen ontvangen. Houd uw pen en camera in de aanslag.

Namens de redactie wensen wij u veel leesplezier,

Hennie Abbenhues

## Wie doet wat?

### Bestuur Jachtclub Scheveningen

Voorzitter: Marcel Schuttelaar  
 Secretaris: Eveline Heijning-Nederlof  
 Penningmeester: Henk Baarbé  
 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  
 Maarten van der Toorn

### Commissies:

**Ballotagecommissie**  
 Voorzitter: Adriaan van Stolk  
 Leden: Ben van Dulleman, Nils Royer

**Geschillencommissie**  
 Voorzitter: Frederik Pieters,  
 Leden: Ferry Spaans, Nicole Dirksen, Ad Zuiderent

**Financiële commissie**  
 Voorzitter: Peter Anink  
 Leden: George Jautze, Joop Buijs, Angelique Hadel, George Westerkamp

**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 Baarbé  
 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 Stegerwems

**Evenementcommissie**  
 Voorzitter: Wim van der Loo  
 Leden: Joris van Duppen, Koos 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 Heemskerck, Aly Anink-van Driel

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

## Afscheid van een mooie zomer.

Partir c'est mourir un peu... De IJsvogel ligt voortaan in Enkhuizen. Verkocht aan een ware liefhebber die niet op ziet tegen een cosmetische refit. Dus team en schipper zaten dit seizoen zonder boot. Door de geweldige zomer, de prachtige reisbeschrijvingen van leden van JCS op de app, voelde dat best heftig. Alsof je er niet meer echt bij hoort. Weer wat geleerd, wissel dus altijd van boot (!) de zomer... Natuurlijk komt er wel weer wat nieuws. Een recente occasion van wat bescheidener formaat. 'Je burial boat' zoals Chris Schram het uitdrukte. Terwijl hij zijn racer Double Edge stond te schuren, legde Chris mij fijntjes uit dat je op 68-jarige leeftijd aan een schip moet denken waarmee je begraven wilt worden. Je laatste boot.

In mijn hoofd was ik nog niet zo ver, maar iets lichter en daardoor makkelijker te hanteren, dat lijkt me wel handig. Een metertje of elf, geschikt voor clubwedstrijden, maar ook om gewoon lekker alleen een stukkie te varen op een mooie zomeravond. Ik zie JCS lid Miech Pronk vaak alleen op pad met zijn Jutter. Een mooie namiddag op zee, genieten van een beetje wind, de zon en de golfjes. Wat spelen met de boot. En 's avonds weer thuis. De bootloosheid gaf mij de kans eens met wat leden mee te varen. Een paar zomeravondwedstrijdjes met de Jutter. Een oude Sigma van een meter of elf, die in zijn glorie-dagen de Fastnet gewonnen heeft. Heerlijk gezeild. Prachtige zonsondergangen beleefd en een geweldig gezellige borrel in het clubhuis als 'afterparty'. Dank Erik voor de enthousiaste en altijd vrolijke wijze waarop jij dit organiseert. Met John van de Starre en de Ajeto mee om eens te beleven hoe snel een J122 is. John en Robin hebben hun boot ingericht en afgetrimd als een perfect passend maatkostuum. Elk lijntje, klemmetje, metertje heeft een functie, doet wat het moet doen en doet dat heel goed. Ajeto zeilt als een droom. Perfect in balans, ik zeilde constant boven de 100% performance. Natuurlijk keurig aangegeven door twee metertjes, zodat je die vanaf beide boorden goed kunt zien.

Het is mooi te zien, dat leden het leuk vinden andere leden te helpen. Paul, Boris, Pieter en Eveline boden spontaan hun boot aan. Dat vind ik typisch iets van onze club. Elkaar helpen, meezeilen, elkaar bijpraten over navigatie, tactiek en zeiltrim. De liefde voor de Noordzee is iets wat ons gezamenlijk bindt.

De nacht van de Bruine Bank 100 mijls race (9/9) viel voor het IJsvogelteam dus in het water. Voor de deelnemers ook, want tot 01.00 uur viel de regen bij bakken uit de lucht. De zomer gaf duidelijk aan dat de herfst aanstaande was. Een prachtige nacht met een nette bries maakte alles goed. Ik was 's ochtends aanwezig bij het ontvangen van de bemanningen. Annemiek en haar crew bakten eieren met spek en kaas. Team na team kwam binnen met enthousiaste en vrolijke blikken. Ajeto was er als eerste, snel gevolgd door Sailmon, Moana en diverse andere schepen. Vooral de nacht had diepe indruk gemaakt. Het licht van de volle maan, wolken en een grote regenboog rond de maan. De meeste zeilers hadden dat nooit eerder gezien, een geweldig fenomeen. Het clubhuis deed die ochtend precies waarvoor het bedoeld is. Een warm en gezellig thuis bieden voor al die zeilers die hebben gestreden om snel en veilig 99,6 mijl te voltooien. De laatste deelnemers liepen rond 14.00/15.00 uur binnen.

In de zomer zwermen veel leden uit over de Noordzee, langs de Franse kust tot aan de Azoren en richting het hoge Noorden. De kom en de haven lagen de meeste dagen vol passanten. We hebben geen schepen hoeven weigeren, de drukte was wat meer gespreid. De crew havenmeester deed zijn werk goed en enthousiast. Ik had deze zomer dus meer tijd om in de haven rond te lopen en merkte dat de sfeer top was. Het clubhuis met croissants deed ook dienst als betaal- en infonok voor passanten, ook een succes. De gezellige clubdishes op vrijdag werden ook in de vakantie georganiseerd en beginnen een traditie te worden.

Nu het najaar aanbreekt en alle vakantiegevoelens weer terug zijn staat ons een rijk programma te wachten. De duikersborrel op maandag. Hopelijk een wedstrijd Kleinboot Vissen in het najaar, als er niet te veel golf is. De gezellige Indian Summer Cup zeilwedstrijd op zondag 25 september. Vanaf 16 oktober weer de gemengde IJspegel/IJskegel serie. Met als afsluiting op 18/19 maart 2023 de Atoomcup en op 2 april de Baggercup. Kijken we nog verder 2023 in dan staan op ons te wachten de NSR, het WK zeilen met meer dan 1000 deelnemers als voorbereiding op de Olympische spelen en natuurlijk als hoogtepunt, de komst van de Ocean Race. Daartussendoor nog wat Nederlandse en Europese kampioenschappen, bijvoorbeeld in de SB-20 klasse die

wij als jeugdboot hebben. Kortom, het was al een mooie zomer, maar we gaan een nog veel wervelder 2023 tegemoet.

Nog even naar de hele kleine bootjes en de jeugd. In samenwerking met De Kaag is er deze zomer twee keer een jeugdweek georganiseerd. Ook met de SB-20's zijn trainingen en wedstrijden georganiseerd. We blijven opleiden en samen met de mensen en de faciliteiten van de Kaag gaat dat nog beter. Bij testevents op zee voor het WK '23 bleek het clubhuis een prachtig onderkomen. Nu de dagen korter worden, is ook de tijd aangebroken voor cursussen en lezingen. De succesvolle zeilcursussen in de Palisano zijn volgeboekt, maar er is een mogelijkheid voor een tweede shift. Op 29 september in de avond, neemt Ronald Waterman ons mee in de natuurlijke verdediging van Scheveningen tegen het stijgende water. Moet er een keersluis komen en waar dan? Op 1 oktober organiseren Boris en de evenementencie een Oktoberfest op, denk ik, Beierse wijze. Lederhozen zijn online te bestellen. Volgens Boris moet je wel een paar maten groter invullen, anders past ie niet. Dus probeer je een beetje 'traditioneel' te verkloden. Op de JCS-app staan al deze evenementen op voor treffelijke wijze aangegeven en vaak kun je je daar ook aanmelden.

Kortom, we gaan na een hete zomer op weg naar een hopelijk warme winter. De gasprijzen zijn de afgelopen week fors aan het dalen. De nationale opslag zit vol, zo ook de plannen voor een mooi najaar van JCS. Om dit helemaal tot een succes te maken heb ik wel een dringend afsluitend verzoek. Hopelijk voelt u zich aangetrokken om ons te helpen deze activiteiten te realiseren en de club verder uit te bouwen.

Wij hebben dringend ondersteuning en een stukje uitbreiding van het bestuur nodig. Ook als u nog niet zo lang lid bent van de club, bel (06 55 11 40 68) of mail mij (mschuttelaar@schuttelaar.nl) en ik leg u graag uit welke functies we beschikbaar hebben. Beschikt u over een positief, opgeruimd karakter, heeft u een no-nonsense handen-uit-de-mouwen mentaliteit en houdt u van de leden van JCS en de Noordzee; ik praat u graag bij. Door en voor de leden noemen we dat!

Marcel Schuttelaar, voorzitter bestuur JCS.

# JOULE



## JOULE naar Cowes

Al sinds we de JOULE hebben varen we graag Cowesweek in de UK. Het geweldige water van de Solent in combinatie met de J/109 eenheidsklasse daar maakt het een superleuk evenement. Ook in 2020 stond Cowesweek weer op ons lijstje maar helaas werd het evenement gecancelled. Door de strenge reisregels van de UK was 2021 voor (het jongere gedeelte van de bemanning) ook niet haalbaar. Toen 2022 weer enigszins 'normaal' leek te worden besloten wij bij wijze van inhalen de JOULE wat langer in Cowes te leggen. Al surfend op de Engelse J/109 site kwamen met het team uit op de Round the Island in juni, de J-Cup in juli en Cowesweek in augustus.

Wat leken die plannen in november vorig jaar allemaal nog ver weg. De JOULE was inmiddels 11 jaar oud en de winter zouden we gebruiken om de rodverstaging te vervangen, en als we dan toch de mast eraf moesten halen konden we meteen wat slechte stukken in de antislip en gelcoat vervangen. Pffff, ken je dat, dat als je toch bezig er steeds meer bij komt? Zeker daar waar het om je boot gaat en je liefde voor haar het soms wint van zakelijke kosten-baten-tijd analyses.

Uiteindelijk hebben we ruim 4 maanden binnen in de hal gestaan bij Sailworkz in Steldenham. Niet een paar plekje, maar uiteindelijk de hele bovenkant aangepakt en in de PU lak gezet met een geweldige antislip op het dek (rubberen korrels ipv zand). Keihard gewerkt en met behulp van Paul en veel bemanningshandjes is het resultaat oogverblindend ge-

worden. Alles weer goed gemonteerd en afgedicht, een heel strak onderwaterschip, tufluff ipv de furler en een hele nieuwe masttrim: de JOULE vaart nog lekkerder en sneller dan ze al deed.

En dat betaalde zich uit. The Round the Island (Rondje om The Isle of Wight) is een fantastisch leuke wedstrijd waar we zonder echte verwachtingen in gingen. Uitdagende stroom, alle windhoeken en dit jaar een lekkere 14-18 knts wind en circa 1100 boten aan de start, sowieso met volle teugen genieten dus. Superleuk ook dat bemanningsleden thuis en vrienden uit Scheveningen ons volgde en updates stuurde via MarineTraffic. Het resultaat: 1e J/109 en 1e in onze IRC divisie. Dat smaakte naar meer.

Een week later hadden we J-cup. Deze begon

wat stressvol, we waren met 3 man achter gebleven in Engeland (lang leve het werken via Teams). Maar door een Coronazieke moesten we 2 dagen van te voren nog iemand zoeken die met de rest mee naar Engeland kon komen (Christiane nog bedankt voor het bemiddelen!). Ook de J-cup was weer een fantastisch evenement, 3 dagen up/down wind in de zon met 12 J-109's met elke avond standaard een borrel en prijsuitreiking op de RORC in Cowes. Extra leuk omdat bijna alle boten daar ook echt aanwezig waren en we daardoor ook echt met de Engelse boten ervaringen konden uitwisselen (de drankprijzen hielpen daar uiteraard ook bij). Het resultaat: 1e overall en daarmee British National Champion J/109.

En dan Cowesweek.....na 3 weken werken in Nederland terug naar de Solent. En eerlijk is eerlijk, we varen elke wedstrijd om echt

mee te doen. Maar als je dan de 2 ervoor hebt gewonnen is de spanning toch echt wel iets anders.

Op zaterdag de eerste wedstrijd met een Royal Yacht Squadron start bij het kasteel en bijbehorend kanonschot bij de start. Vol de camera's erop van de wal en de volgboot, leuk voor het thuisfront om zo de start te volgen. We zaten precies waar we wilde zitten en we hadden een vliegende start en binnen een paar minuten hadden we een voorsprong van zo'n 300 meter. Weer een kanonschot bij de finish voor de 1e plaats, een super begin van de week!

Op de tweede dag hadden we een baan waarbij we tegenstrooms in het ondiepe water van het vaste land een heel lang kruisrak hadden. Hoewel we hier toch minder risico durven te

nemen dan de locals de hele wedstrijd ruim op kop gelegen totdat we de laatste boei moesten ronden. We kwamen door de stroom aan de verkeerde kant van de boei uit en in de verwarring pakte we de boei frontaal. Resultaat: deuk in de boei, in Ariens ego (auw) en gelcoat van de neus van de boot (dubbel auw). Uiteindelijk wel line honours met weer een kanonschot maar met Cowes week kan je geen rondje draaien voor een overtreding maar moet je een tijdsraf van 1% nemen. Dit geef je aan met door het zetten van een gele vlag. In alle commotie waren we dit vergeten waardoor we een tijdsraf van 3% kregen. Gelukkig genoeg marge voor een 2e plaats.

Uiteindelijk hebben we met heel veel lol, fantastisch zeilen, zon en stickers (teamgrapje) met 5 paaltjes en twee 2-tjes Cowes week ook gewonnen. We zijn fantastisch ontvangen

op de J/109 steigerborrel waar we geleerd hebben dat een limonadetapkan een onmisbaar item voor in de aanhanger is. Ook leuk om tijdens het ophalen van de dagprijzen de verschillende Yachtclubs (elke dag word door een andere club georganiseerd) te bezoeken. Zeker speciaal was die in de Royal Yacht Squadron waar we als kinderen zo blij meer dan genoeg selfies met het uitzicht op de beroemde startlijn hebben kunnen maken.

Volgend jaar waarschijnlijk de andere kant op, maar na 10 jaar Cowes voorlopig op een fantastische manier afgesloten. Het was een topzomer met heel veel lol en super resultaten, maar nu eerst weer op weg naar Scheveningen om vanaf onze vertrouwde basis weer in Nederland wedstrijden te gaan varen.

Arjen en Silvy





## ALV 27 juni 2022

*De concept notulen van deze vergadering is al in uw bezit. Hierbij toch nog wat aantekeningen voor zien van foto's van deze vergadering. Er wordt door Evelien, onze secretaris, veel aandacht besteed aan het bestuurlijk Jaarverslag waarbij zij de activiteiten van vele commissies aan bod laat komen.*

De financiële commissie verleent het bestuur decharge voor het gevoerde financiële beleid. Jan Piet Valk treedt af als lid van de commissie en twee nieuwe leden, Angelique Hadel en George Westerkamp treden toe en maken de financiële commissie weer compleet. De commissie wordt, tijdens de vergadering, weer benoemd voor het komend verenigingsjaar.

Met Koninklijke Watersportvereniging de Kaag wordt er gewerkt aan een samenwerking met JCS. Max Blom, voorzitter van de Kaag is speciaal hiervoor naar deze vergadering gekomen om een warm pleidooi te houden voor deze samenwerking.

Er is een bestuurswisseling. Paul den Hoed verlaat het bestuur, nadat hij 8 jaar de taak van penningmeester op zich heeft genomen. Hiervoor veel dank. Hij wordt opgevolgd door Henk Baarbé. Henk houdt een mooi betoog, wat met een warm applaus door de vergadering wordt ontvangen.

De geschillencommissie zal bestaan uit Frederik Pieters, Ferry Spaans, Nicole Derksen en Ad Zuiderent. We hopen dat deze commissie niet vaak bij elkaar hoeft te komen.

Er is een statutenwijziging die door Edith Voskamp is begeleid en waarbij de vergadering

o.a. instemt met de benoeming van Nicole Dirksen als vertrouwenspersoon.

Nicole zit ook in de geschillencommissie. Dit gaat eigenlijk niet samen met het zijn van vertrouwenspersoon. Het bestuur gaat dit bekijken en oplossen.

En dan Last but not Least wordt Maarten v.d. Toorn benoemd tot ERELID van onze vereniging. Met vooral dank voor zijn inzet om het clubhuis te realiseren. Deze inzet is fenomenaal geweest.

Aly Anink van Driel



## De Duikers

De duikers zijn na de vakantie weer enthousiast aan het zwemmen iedere maandag in de Blinkert in Scheveningen van 20.30 tot 21.15. Er is zeker nog plaats voor Jachtclubleden. We zwemmen in de lengte van het zwembad en hebben ieder ons eigen baan. H

et is vrij zwemmen met of zonder zwemvinnen en bril + snorkel. Mocht het te druk worden kan er altijd in de breedte gezwommen wor-

den. Plaats genoeg. Met elke week zwemmen blijf je watervast en het is goed voor de conditie. Altijd weer fijn om in het water te liggen, ook al heb je geen tijd en is het gedoe met uit en aankleden. Denk altijd, goed, dat ik gegaan ben!!!

Na het zwemmen is het dan weer tijd voor een drankje in het Clubhuis van de Jachtclub. Lekker bijkletsen.

Hoop Jachtclubleden eens te zien in het zwembad. Je mag altijd eerst komen kijken. Het is € 140.- per jaar.

Bettina van Elk



## Jachten in de haven...

*"Dank voor de warme ontvangst en de mooie ligplaats! En wat hebben we lekker gegeten bij Gastrovino La Liquria, tot volgend jaar!", aldus Dirk en Nicky van het motorjacht Jabit.*

*Dit is niet zomaar een quote van gasten deze zomer maar geeft wel aan hoe bijna alle gasten hun verblijf bij ons omschreven hebben. In de maanden juli en augustus hebben we meer dan 3000 boekingen gehad. Opvallende stijger is het aantal grote motorjachten: van 107 in 2021 naar 177 in 2022. Zelfde periode! Ook het aantal multihulls is in absoluut aantal gestegen. Echter dat had er 1 meer kunnen zijn, maar daar zo meer over....*

Even de motorjachten: de langste was meer dan 20 meter en bleef bijna een week liggen. Deze veeleisendere groep is enthousiast over onze haven om verschillende redenen.

De ontvangst door de havenmeesters. Dit jaar in een nieuwe outfit met witte polo en bijpassende kort broek. Op een bepaald moment waren we bezig op een luxe motorjacht en dachten enkele passanten dat we de crew waren van dit miljoenenjacht..

Tja, het was een kleine stap weer terug in de realiteit en we legde de landvasten vast en sprongen op de steiger om 5 liter vervuilde diesel aan te nemen en de wc rollen aan te vullen bij de heren wc's...

Het adviseren over de route. Het oversteken van de maasmond is en blijft een moment van spanning en sensatie. De wijze hoe dit te doen hebben we toch wel aan meerdere boot eigenaren uitgelegd... het gaat ons te ver om hiermee te claimen dat de Jachtclub Scheveningen mede ervoor heeft gezorgd dat Nederland op tijd de bestellingen uit verre oorden heeft ontvangen..

Het adviseren over wat te doen in en om Den Haag. Lekker eten kan overal en juist goed horen waar de gasten trek in hebben en dan adviseren was zo leuk. De dag erna horen hoe het was en dan zelf weer trek krijgen.. dan is het gelukt! Wat te denken aan Museum Beelden aan Zee.. vlakbij... Of haal daar en daar

de lekkerste verse vis en bak deze in je eigen boot... en als dat dan is aangebrand en mislukt, schuif dan snel aan in de Jachtclub want daar is vanavond Viscurry..

Zo kwam er een Oyster zeiljacht van meer dan 17 meter en een waarde van ongeveer een miljoen waarvan de motor nog niet was afgekoeld of de gehele crew bestaande uit blize mannetjes sprong in hun taxi en waren op ons advies op weg naar de Kennemer golfbaan.... De Haagsche komen ze volgend jaar doen.... Het verbaasde ons niet dat we dit jaar een record aan fooi hebben ontvangen: zelfs het tanken bij Geo ging met stapels contant.. En de zeiljachten dan? ...Dat aantal daalde? Ja. Vergeleken met 2020 kwamen er minder



zeiljachten echter ten opzichten van vorig jaar een lichte stijging.

"We hebben de boot pas een week en de motor gaat niet meer aan. We komen van de zuid en wat moeten we doen?" via de mobiele telefoon binnengekomen. De havenmeesters sprongen in hun tijdelijke nieuwe Rib en zette koers naar de zee. Een stel van midden 50 waren in paniek en we stelden ze op hun gemak. Zullen we bij u aan boord komen en samen haar naar binnen varen? Uiteindelijk maakten we onze boot vast langs zij en sleepten we ze naar binnen. Het gezicht van de eigenaar zullen we nooit meer vergeten: de taart een dag later ook niet. ( besef me nu: staat deze nog in de koeling?)

Dan heb je een mooie catamaran van meer dan 15 x 8 meter en kom je de pijp door. "Hallo, kunnen we in de haven liggen?" ... kort overleg met de Verkeerscentrale en ja er was

nog plek.. in de Noorderhaven langs zij.. Het schip ging er heen en merde af. Via de telefoon werden we gebeld dat dit toch echt niet kon en waarom we dachten dat zij dit zouden pikken? Ergens wel begrijpelijk want de sfeer in de kom was gezellig en over vol en dan wil je daar tussen liggen.

Helaas was dit de enige plek echter ze eisten wel een plek in onze jachtclub. En dat ging met een taal die zelfs in dit clubblad niet kan.. U hebt twee opties mijnheer: deze plek blijven liggen en genieten van wat er wel kan en de andere is zo'n 5 uur varen van hier... Vloekend en met vol motorvermogen scheurden ze de haven uit.

We hebben dit jaar voor 90% de betalingen via de BlueWater app gekregen. Echt een succes te noemen omdat we mede hierdoor meer in de haven kunnen zijn en kunnen praten over leuke dingen zoals tocht, restaurants en wat

dan ook. Dat dit niet gaat zonder slag of stoot is duidelijk.. De zeiler van een Malo weigerden dit te doen en riep van zijn boot af dat hij helemaal klaar was met alle apps en wat dan ook... Hij werd steeds bozer en grommender.. we hielden vol.. nee mijnheer, gewoon via de app... zijn vrouw kwam tussen beide en uiteindelijk zagen we de dag erna dat ze keurig via de App betaald hadden.. ze gaf ons een vette knipoog en haar man bood zijn excuus aan.. dit zijn van die momenten waar we toch met zijn allen blij van werden...

En dat jacht uit Duitsland met al die kinderen aan boord waarbij de motor uitviel? Waarbij het franse jacht ze op sleeptouw nam en wij ze naar binnen hielpen? Dit Hanse van 14 meter?

Daarover volgende keer meer...

De havenmeesters



## Nieuwe Penningmeester

*Als ik dit schrijf zijn Ab Toet en ik bezig met de voorbereidingen van het Nederlands kampioenschap kleinbootvissen. Na drievoudige afgelasting dit voorjaar wegens te onzekere verwachtingen over de zee-gang, krijgt dit nu in september een herkansing. Hopelijk zit het weer nu wel mee.*

Behalve het weer kan er nog meer tegenzitten. Zo zijn de vangsten de laatste weken erg mager, en hebben we last van grote kluiten harige mosdiertjes (*Electra pilosa*). Die zien eruit als een soort zeewier, maar in feite zijn het kolonies van een soort koraalachtige diertjes, die zich normaal vasthechten aan structuren op de zeebodem. Sommige jaren zijn ze er nauwelijks, maar nu voor het derde achtereenvolgende jaar zijn ze er in grote hoeveelheden. En behalve dat enorme massa's aanspoelen op de onze stranden, en daar veel stank veroorzaken, is ook de zeebodem bedekt met dode of stervende mosdiertjes. Dat maakt het vissen met netten, zoals veel van onze leden graag doen naast het vissen met de hengel, praktisch onmogelijk. Na een kort trekje zit het net helemaal vol.

We hebben dit verschijnsel wel eerder gehad, maar daarna ook jarenlang vrijwel niet. Onderzoeker Reinier Nauta van de Wageningen University & Research doet sinds enkele maanden onderzoek in opdracht van het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit naar de verspreiding van de mosdiertjes en in

hoeverre de visserij er hinder van ondervindt. In september hoopt de zeewierdeskundige het onderzoek af te ronden.

Als u dit leest is mogelijk al duidelijk of het NK in september wel doorgang heeft kunnen vinden. We gaan het zien.

### Mijn nieuwe rol als penningmeester.

Na jarenlang penningmeester te zijn geweest van het college van kerkrentmeesters van de PKN van Den Haag en nog langer van een volkstuinvereniging, was ik toe aan een nieuwe uitdaging. Toen ik hoorde dat Paul den Hoed wilde stoppen als penningmeester van JCS heb ik daarom mijn belangstelling getoond. De bevestiging in die functie was snel geregeld in de ALV. En nu ben ik al een paar maanden bezig mij in te werken in de complexe financiën van JCS. Langzaam leer ik de geheimen en de sterke en minder sterke kanten kennen van ons administratieve systeem: E-captain. Ik word gelukkig zolang dat nodig is ingewerkt en bijgestaan door Paul en door Charles Beusenberg, die de afgelopen jaren enorm veel werk heeft verzet voor de boek-

houding, zodat Paul zich met de grotere lijnen van het penningmeesterschap kon bezighouden.

Nu het nieuwe clubhuis klaar is, en de daarmee gemoeide financiering en subsidies grotendeels afgewikkeld, zou de vereniging in financieel rustiger vaarwater moeten komen. Wel moet nog duidelijk worden of de inkomsten en uitgaven onder de nieuwe omstandigheden voldoende in evenwicht zijn. Gunstig is dat het ledental van JCS gedurende de Coronacrisis nog flink is toegenomen. Aan de andere kant lijkt de omzet van het nieuwe clubhuis wat afgenomen. Hopelijk is dat een tijdelijk aanloopverschijnsel is, mogelijk ook nog beïnvloed door de coronacrisis. Het aantal beschikbare bar-vrijwilligers stijgt wel gestaag, en dat is een cruciale voorwaarde voor een uitbreiding van de activiteiten.

Een mooi en visrijk najaar gewenst!  
Blijf gezond en voorzichtig!

Henk Baarbé

# WINTER SERIES

# 2023

ORC/IRC Full Crew  
ORC/IRC Double Handed  
SW Spi  
SW non Spi

16 en 30 oktober  
13 en 27 november  
11 december  
18 december (spare)  
22 januari  
5 en 19 februari  
5 maart  
18/19 maart - Atoom Cup  
2 april - Bagger Cup

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



## Ik heb een plannetje!

*Soms is er zo 'n jaar dat er een aantal dingen samenvallen en dat je denkt .. klinkt als een plan. Zo ook 2022. Toen duidelijk werd het WK ORCi en IRC gehouden zou gaan worden in Porto Cervo Sardinië was het plan snel geboren. Een rondje naar de Med met als bestemmingen het WK in Porto Cervo, de Copa del Rey in Mallorca en de Voiles de St Tropez.*

Porto Cervo klinkt altijd al als een soort Mekka en je hoorde er dan ook alleen maar superlatieve verhalen over. Zelf was ik er nog nooit geweest. Dat gold ook Voiles de St Tropez. In St Tropez was ik wel geweest, maar de Voiles heb ik nog niet eerder meegemaakt. Deze staat voor eind September op het programma. De Copa waren we in 2019 al geweest en is een fantastisch evenement, ook al is het voor Flying Dolphin erg moeilijk vanwege de lichte winden en de druk bezeeide banen waardoor de wind snel kapot gevaren wordt. Als je aan het eind van de dag dan de haven in loopt en lekker het zwembad van de jachtclub in springt ben je het snel vergeten hoor. GinTonic er bij en daarna naar het gehuurde huis voor de volgende plons, glas wijn en heerlijke BBQ. "All of a sudden life is good again".

Het is ook sowieso een bijzonder evenement aangezien de koning zelf ook daadwerkelijk meevaart en dat betekent heel veel beveiliging .. tot en met sluipschutters op het dak van de jachtclub .. en heel veel pers (radio, tv

en kranten/tijdschriften). Het is ook een heel apart schouwspel als hij 's morgens (zelf) aan komt rijden in zijn in Spanje gemaakte Cupra met daarachter de beveiligings auto's waarna hij zich een weg moet banen door een rij van pers en andere belangstellende om vervolgens voor het oog van alle camera's (er is hiervoor een speciaal afgezet persvak direct achter zijn boot) aan boord te stappen. Heel apart om te zien en knap hoe hij hier iedere dag heel bescheiden mee om weet te gaan. Ik moet er niet aan denken.

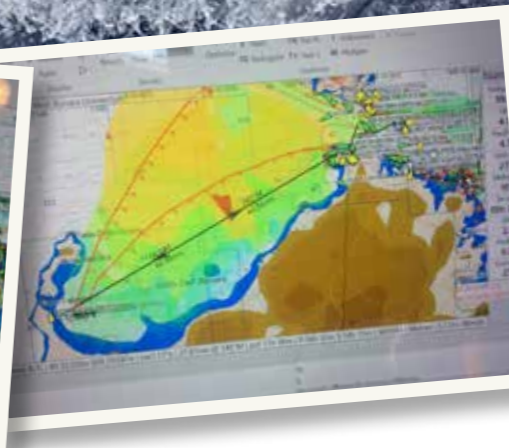
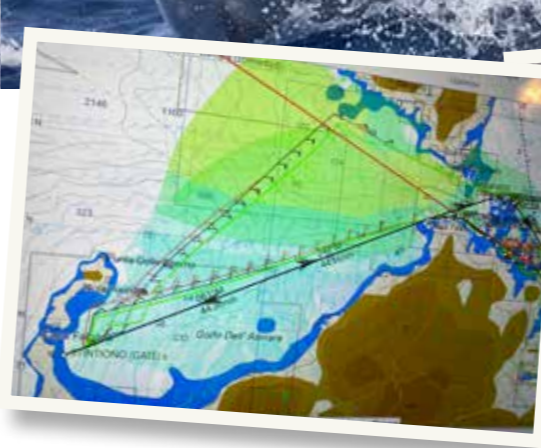
Neem dan YachtClub Costa Esmeralda (YCCS. IT) in Porto Cervo. Kennelijk ooit opgericht door de AGA Kahn en nog steeds hebben zij hier een grote stem. Nog voor aanvang krijgen de deelnemers een bericht dat Yachtclub alleen met schoenen en (Polo) shirt betreden mag worden en het zwembad uitsluitend voor leden is. Dat belooft wat.

Uit alle informatie had ik wel begrepen dat het liggeld (buiten het evenement om) bizar hoog

is. Dus nadat de boot door Glogau naar Port Napoleon is gebracht en weer is opgebouwd brengt een delivery crew de boot naar Porto Santa Teresa. Zelf vliegen we een dag voor het evenement in en halen we de volgende dag de boot daar op. 2 bemanningsleden gaan met de auto omdat een auto huren op het eiland echt belachelijk duur is en we er 2 nodig hebben. Dat scheelt de bemanning ook het bijboeken van bagage.

Vooraf hadden we, zoals gebruikelijk, via AirBNB een huis gehuurd. Dit blijkt een schot in de roos. 10 minuten van de haven en bovenop de berg (het hoogste huis) met prachtig uitzicht over de baai. Minder fraai is dat er kennelijk een BBQ verbod is op het eiland gedurende bepaalde maanden. En dat terwijl er een paar super chefs onder de bemanningsleden zijn.

Het wordt de vijfde keer dat we aan een WK deelnemen (eerder hadden we Kopenhagen, Scheveningen, Sibenik en Tallinn gedaan). Dus



het format van het evenement is bekend en de voorbereidingen zijn zo klaar. Althans .. nu hebben we een Turkse controleur en hij vindt alles perfect behalve dat we wel een Geodriehoek en passer aan boord moeten hebben. Dat is werkelijk nog nooit gevraagd en sterker .. dat hebben we met alle elektronische kaarten (meervoudig uitgerust) ook nog nooit gebruikt. Maar goed.. wat moet dat moet dus bij de Chandlery of Scheepvaart Juwelier worden deze zaken aangeschaft. Gelukkig kan het met de creditcard afgerekend worden (flauw grapje).

De goede voorbereiding gaat niet helemaal op voor onze buurman en JCS lid Uneco de Meester. Zij hebben recent een J122 gekocht en opgehaald in Malta. Het team werkt hard daar hard door om de kluslijst enigszins in te dammen en alles werkend te krijgen. Dit gaat ook gepaard met de nodige frustratie over de kwaliteit van het werk van de lokale partijen. Gelukkig weten ze de boot een soort van wedstrijd klaar te krijgen en bereiken ze mooie re-

sultaten voor een boot die ze nog nauwelijks kennen.

De proefrace is niet bijzonder behalve dat het weer al dagen niet helemaal top is. De zon heeft moeite er doorheen te breken waardoor de sea breeze niet lekker doorkomt en gevecht levert met de gradiënt wind en andere lokale invloeden (ook al is het wel behoorlijk warm). De wind draait alle kanten op of valt helemaal stil omdat de optelsom van alle krachten nul is. Het zal de komende dagen nog een rol van betekenis gaan spelen.

De volgende dag begint de lange offshore. Deze zal ons tussen de eilanden doorbrengen en dan helemaal naar Stintino en (buitenom) weer terug. De wind is licht en uit het oosten. We verwachten een transitiezone tussen de eilanden en wellicht nog één. We starten als een speer en zijn als derde of vierde boot bij de upwind mark. Daarna is het voor de wind afkruisen naar de eilanden en de gang erin houden. We doen het goed totdat transitie-

zone 1 zich aan dient. Hier lijkt het één grote loterij waarbij de achterhoede weer aansluit. Soms lijkt de linker kustlijn dan weer de rechter kustlijn en dan weer het midden. Wie het weet mag het zeggen. Uiteindelijk komen we hier redelijk uit maar hebben we wel wat plekken verloren. Met de Code 0 en door de wind wat noordelijker te zoeken winnen we weer plekken terug maar we zijn er nog niet want bij de noordpunt (Santa Teresa) vormt zich een tweede transitiezone. De Italia 11.98's waar er de nodige van zijn, zijn gewoon sneller en komen hier nog net doorheen en hebben hierdoor een geheel eigen race. Voor de rest van de vloot is het hard gelach en moeten we het ermee doen. Na de punt ligt er ook nog een verboden zone waar we omheen moeten. Niet iedere navigator heeft dat goed in de gaten gehouden wat uiteindelijk veel pijn zal doen voor de nodige boten inclusief zelfs een TP52. De navigator daar zal geen bonus krijgen lijkt ons.

Het veld begint zich al redelijk af te tekenen.





Naast 5x Italia Yacht 11.98 en 3x IY 9.98 zijn er ook nog een J112, 2x J99, 2x Grand Soleil 37 en een M37 die allemaal zeer competitief zijn. Er is ook zowaar een ander Dufour 40 en wij maar denken dat Flying Dolphin al helemaal uitgekiend is. Deze boot (Lady uit Urugay) blijkt een 2m15 Torpedo kiel te hebben, de voorstag helemaal op de voorpunt en een squaretop main waardoor ze met 4m2 meer vaart en ze is bovendien ook lichter. Holy Mack wat kunnen zij hard en hoog varen.

Op weg naar Stintino varen ze voor ons uit, maar wanneer de nacht valt en de wind eindelijk aantrekt varen wij harder en dieper naar beneden waardoor wij voor hun bij Stintino zijn. De wind is inmiddels aangetrokken en we verwachten voor de nacht 20-30 knopen pal tegen. We besluiten daarom te kiezen voor J3, ook al is de wind nog heel veranderlijk qua kracht en varieert het op dat moment tussen de 13 tot 20 knopen. De J3 blijkt te weinig power te geven waardoor we snel terrein weggeven. Toch maar terug naar J2. Ondertussen hebben we diverse keren routings gemaakt waarbij steeds het resultaat hetzelfde is. Directe lijn Corsica.. maar ja wat doe je als

geen van de weersvoorspellingen accuraat blijken en je concurrent (Lady) en ook de andere boten uit de vloot de kant van Sardinië kiezen om tussen de rumpline en land terug te kruisen.

Wij besluiten de hardnekkige adviezen van de routing te volgen en zetten koers tot aan de kust van Corsica. Het wordt steeds stiller om ons heen en nagenoeg alle boten die op de dezelfde lijn zitten zien we uiteindelijk wegtaken. Op AIS wordt het ook maagdelijk stil en ondertussen begint de stemming om te slaan. We fucked up big time en zullen voor spek en bonen verder moeten. We zoeken overal maar kunnen niets vinden. Als we onder de kust zijn proberen we Lady en anderen te vinden op Marine Traffic maar ook dat geeft geen inzicht of hoop. We mopperen maar doen ons best om er nog wat van te maken.

Als we weer dicht bij de rumpline zijn .. vlak bij de eilanden die we nu aan stuurboord moeten laten liggen is daar ineens ... Lady ... en ook een twee honderd meter achter ons. Game-On! We tacken steeds boven hun en zorgen dat ze er niet langs kunnen. Het laatste rak is

een reach waar ze snel dicht bij komt. We ronden de laatste beneden ton met Lady op onze hielen, Code 0 vliegt omhoog en we finishen voor haar.

Rustig varen we de haven in en daar wacht ons de volgende verrassing. Met uitzondering van de IY11.98 zien we nog niemand van onze vloot. Kennelijk was onze keuze niet zo verkeerd en hebben we het heel goed gedaan. Uiteindelijk zullen we 5e blijken te zijn geworden. Moe maar voldaan plonzen we het zwembad in bij ons huisje. Een glas rode wijn (teveel) erbij en "all of a sudden .." Op de kant komt het ORC een interview afnemen die vervolgens veel bekijks op het internet trekt. Sowieso gaaf om te zien dat er heel veel mensen de offshore hadden gevolgd en super enthousiast zijn over het resultaat. Echt gaaf! Dat ik gedurende nacht niet of nauwelijks geslapen had zie je gelukkig niet terug op het internet.

De volgende dag zijn er inshores gepland maar de wind blijkt te instabiel. De dag er na varen we er drie onder moeilijke omstandigheden met veel wind. Hier is onze handicap zeer

ongunstig omdat we als zware symmetrische boot volgens de rating harder moeten kunnen dan in werkelijkheid is. De IY 11.98's varen allemaal assymetrisch maar varen in de praktijk net zo diep.

Een andere dag varen we 2 inshores. Bij een derde liggen we fantastisch dichtbij maar als de voorste boot 100 meter voor de finish een windwak invaart waarna de wind uiteindelijk 180 graden om zal gaan maar niet stabiel wordt kan de wedstrijdleiding niet anders dan deze er uit gooien. Super frustrerend want we lagen fantastisch en vlak achter de nummers 1 en 2.

De laatste dag varen we een slechte pot (16e en aftrek) omdat we slecht weg komen. De laatste wedstrijd sluiten we dan juist weer wel goed af met een 3 en zo komt er een einde aan het mooi evenement waarin we 6e worden. Voor Lady en voor ook nog een aantal andere Italia's. We zijn heel blij en trots met dit resultaat, zeker voor een boot met een 20 jaar oud ontwerp want Flying Dolphin is inmiddels een oude dame (hoewel iets jonger dan het oorspronkelijke ontwerp).

Porto Cervo is fantastisch maar wel iets gehyped. Lord Nelson is gezellig en voor een welkomst receptie in de Yachtclub Costa Esmeralda willen we bij uitzondering wel een jasje meenemen.

Het is allemaal perfect georganiseerd en alleen de korte offshore kon door de windverwachting niet worden gevaren. Ook apart is als je bij de boven boei aan komt en er een zwemmer naast de boei in het water ligt met een hele grote camera om mooie plaatjes te schieten. Ik had het nog niet eerder meegemaakt. Je staat echt even heel raar te kijken.

Wat jammer en bijzonder is, is dat het aantal deelnemers in klasse C beperkt bleef tot 22 waar in alle voorgaande edities klasse C altijd uitverkocht is met 50 of 60 boten. Kennelijk schrikt de locatie ook af qua kosten voor deze klasse. Andere klassen hadden wel een goede deelname.

Deze editie had weer een gecombineerd ORCi/IRC evenement moeten zijn maar beide organisaties hebben vorig jaar elkaar in de voorbe-

reiding niet kunnen vinden waardoor het toch weer een ORCi evenement was.

Een wereldkampioenschap is een waanzinnig evenement om mee te maken. Het niveau is hoog en de sfeer goed. Ook de sfeer op de kant met het team in een lekker huis of appartement draagt hieraan bij. Volgend jaar is het WK in Kiel. Het jaar erop is het Europees Kampioenschap waarschijnlijk in Mariehamn.. Ik heb een plannetje en ik hoop dat er meer Nederlandse boten dat ook hebben.

Wat wel een domper blijft is het gebruik van boegstickers. Hoe goed ze ook aangebracht worden, steeds weer zie je halve boegstickers of helemaal geen boegstickers meer op boten. Ze zijn dan in zee terecht gekomen. Dit terwijl wij als deelnemer niets in de zee mogen gooien op straffe van.. Om deze reden willen we als Nederland bij ORC boegstickers gaan verbieden en voorstellen om het zeilnummer in de fok te verplichten

Team Flying Dolphin



## De NSR vuurschepen race 2022, Scheveningen – Harwich, op Sea's Out

*Deze stond al langer op de to-do list maar was er nog niet van gekomen, wellicht nu wat eenvoudiger omdat de noodzakelijke bemanning zich vanzelf aandienende, iedereen had er zin in. Vervolgens welke klasse willen we varen ORC-SW, wat doen we??*

Ook dat ging eenvoudig ORC had langere baan, en we gaan niet omvaren alla ORC werd unaniem besloten, daarnaast zijn we geen op en top wedstrijdship, zeilen geen A1-A5, ook geen "area 51 zeilen" (uitspraak Pieter) enz. enz. maar een standaard uitgeruste Salona 37, dat werd dus SW met spi. Na wat getob met de manage2sail site stonden we in de lijst, dus verder met de voorbereidingen. Veiligheidslijst nagelopen, o.a. toch maar weer extra vuurwerk (waarheen met al dat spul na de expire date) nieuwe brandblussers, reddingsvlot en certificaat, deviatietabel maar even gelaten, EHBO boek, zo, dat afgeturfd.

We konden ons wat meer richtten op de race m.n. de weersvoorspelling, al dagen was er die "gele kanarie" bij Harwich te zien aan eind middag, dat voorspelde niet veel goeds. ZW kracht 7, we gaan dood riep er 1, nu nog niet. Maar de voorspelling was verre van geruststellend, twijfel. Aan Nederlandse kant alles prima wind iets afnemend zelfs. Dat was jammer want we hoopten eigenlijk voor de grootste bak wind aan de overkant te zijn dat

ging zo niet lukken. Gewikt, gewogen toch naar de start, we gaan. Alles geïnstalleerd en aangezet maar op moment suprême doet de AIS het niet we zijn niet zichtbaar, shit. Draadjes los draadjes vast weer niks weer shit, en nog wat krachttermen. Frans, de wedstrijd-leider gebeld met mogelijk probleem en niet varen, ai, bemanning nog nerveuzer. Weer gepruts alle connectors weer los schoon en drooggemaakt vastgezet en plof ja hoor we zijn d'r weer, zucht.

Gas op de zuigers en snel naar de start, genua 3 erop en gaan, mooie start we lagen gelijk goed in het veld en op naar mark 1. Enige verraaging over de ronding iets met rode / groene vlaggen op de startboot dus rood en gewijzigde wedstrijd bepalingen, we gaan voor safe, net als enkele andere boten. Vrij baan naar de indus daar werd besloten tot genua #3 wissel de #2 kon erop, we hadden tenslotte haast, kon nog mooi voor het donker werd. We tuften op ons gemak door, er konden zelfs rustpauzes ingelast worden. Ook nauwelijks noemenswaardig verkeer om ons heen. Zagen

ook niet goed hoe we in het veld lagen herder wel wat groene, maar gelukkig geen tot weinig witte lampjes, dat was hoopvol. De volgende ochtend trok de wind al snel aan dus genua #3 er weer op, hadden we toen maar gelijk de #4 gepakt. Het begon steeds harder te poeieren rif erbij en getver.... de "gele kanarie" was er!!!. De wind trok uiteindelijk aan tot 34 knopen, fok wissel is dan zo goed als ondoenlijk. Hadden we maar leuvers dan was dat aanzienlijk eenvoudiger geweest.

Rond het middaguur kwamen we bij de North shipwash, stroom tegen, wind tegen, SOG iets van 4 knts, geen fijn ritje nog circa 4 uur hakken, even gezocht naar mogelijke uitwijk maar niks daar, we moesten door hadden geen andere optie. Het water stond tegen de kajuit-ramen, daar stond niet voor niks "not to be opened at sea". Welgeteld zagen we maar 3 schepen om ons heen voor ons 1 onbekende, achter ons de Midnight sun en nog 1 ver weg, het veld lag behoorlijk uit elkaar. Uiteindelijk rond 1700 gefinished voldoening groot we konden op de motor naar de jachthaven, toch

nog uurtje varen. Ian gebeld had prima plek geregeld thx. We konden aan het bier. Voor de formaliteit de gele vlag erin voor de "custom clearance". Echter de altijd zo strikte Engelsen hadden kennelijk wat moeite met de formaliteiten uiteindelijk mocht de vlag neer zonder inspectie van wat dan ook.

In het clubhuis kregen we een bijzonder vriendelijke maar ook uiterst hartelijke ontvangst, ze konden ons dan ook vrij snel..... Volgende dag naar de Butt and Oyster een kwikkie met alle deelnemers maar ook met de "locals" erg gezellig.

Dan de prijsuitreiking alle boten kwamen voorbij behalve wij, het zal toch niet en ja hoor, op 1 in de SW de Sea's out, geweldig, EUFORIE. De bar heeft nog lang van ons genoten haha tot letterlijk al het bier op was, de San Miguel, de corona opperdepop het lokale bier smaakte niet, dus tijd voor te kooi.

Volgende dag opmaken voor de terugreis, er was van Engelse zijde voor de SW geen race geregeld, en de Noordzee race was ons te ver om. Echter iemand was op de gedachte gekomen de BHT uit te roepen, start om elf uur vervolgens naar de North shipwash en virtuele mark bij IJmuiden en naar de finish bij Scheveningen, goed plan. Meerdere schepen hadden die gedachte en zo was er toch een wedstrijd,

thx Erik en Ernst. Opperste concentratie nu en de wind voorspelling bestuderen: ipv een grote gele nu een grote parse vogel midden op de Noordzee complete windstilte, pas later een aantrekkelijke NW wind, oei hoe gaan we hier mee om. Juist er omheen de wind opzoeken daar waren we het snel over eens. Tactiek na de start zo lang mogelijk noord we hadden stroom mee en kijken hoe het windwak zich ontwikkeld alvorens SB uit te gaan. Veel medestanders hadden we niet de meesten voeren na de North shipwash zo hup het wak in, leek ons niet handig maar wij daarentegen moesten wel heel ver omvaren en dat moet nog wel goed gemaakt worden.

Uiteindelijk zo rond 17.00 pas besluit genomen om maar eens rechtsaf te gaan en zelfs dat was nog iets te vroeg, maar gerustgesteld door de opkomende noordwester hadden we er vrede mee. Ongeveer 1 uur gedobberd, klapperdewapskie het tuig kreeg weer op z'n donder zelfs de bulletalie hielp niks en daar kwam gelukkig de voorspelde wind opzetten, spietje erbij we gingen weer als een trein, wind rond 24 knts, boatspeed tussen 10 -12 knts uitschieter 13, die was voor Nicholaj. Verkeer werd wat drukker om ons heen maar ze lieten ons links en soms rechts liggen, hulde aan de AIS echt een geweldig ding. De wind bleef maar doorstaan moesten inmiddels iets opsturen dus spie eraf en wie zagen we

daar in de verte, toen nog achter ons de "van Uden" deze vaart weliswaar andere klasse maar evengoed dat gaf de burger moed. We raceten halve wind naar Scheveningen nog even langs de NAM 22, daar ging de "van Uden" ons hard voorbij onder vol tuig met de A-symm.

Finish zo rond 09.00, aftuigen, welkomst bier van Frans en op naar de box. Nu de concurrentie afwachten. Muuhh? varen we de box in ligt daar de Midnight Sun al!!!! dat kan toch niet, wat is er mis gegaan, we hadden hard gevaren maar ja wel een heel eind om, zo'n 35 mijl geschat. Bleek later zij hadden motor gestart in de windstilte, opluchting. We lagen in de race nog een biertje erbij en het zonnetje deed de rest uitgeteld waren we.

De boot deed z'n naam eer aan, iedereen "out". En dan de prijsuitreiking weer kwamen tot het laatst alle boten voorbij, het zal toch niet... en ja hoor SW terug ook op onze naam, geweldig!!!

Met dank aan Bart, Pieter, Fabian, Nicholaj.

Tot volgend jaar.

Groet Fedde

## Financiële Commissie



### Introductie Angelique Hadel - Lid Financiële Commissie

Met veel plezier heb ik sinds een paar jaar een ligplaats bij de Jachtclub. Ik woon op fietsafstand van de haven en heb een zoon van 9. Mijn opleidingsachtergrond is watermanagement en ik werk bij de gemeente Den Haag. Ik houd mij daar bezig met de inkoop die betrekking hebben op de openbare ruimte. Bij de jachtclub ben ik sinds kort lid van de Financiële Commissie. Ik vind het heel leuk om zo mijn bijdrage te kunnen leveren aan deze mooie vereniging.

Groeten,  
Angelique

### Introductie George Westerkamp – lid Financiële Commissie

De afgelopen 15 jaar heb ik met enorm veel plezier op een X-412 gevaren, met Medemblik als thuishaven. Dit jaar heb ik het roer volledig omgegooid, van toer- naar wedstrijdzeilen. Samen met een vriend heb ik een Swan 45 gekocht. Dit schip, dat een groot aantal jaren heeft gevaren in het Swan "one-design" circuit op de Middellandse Zee, hebben wij naar Nederland gehaald om te gaan wedstrijdzeilen in de ORC/IRC 1 klasse.

De keuze voor Scheveningen als vaste haven en lid te worden van de JCS was snel gemaakt: een actieve en gezellige vereniging, moderne faciliteiten en dicht bij huis. We hebben inmiddels onze eerste wedstrijdervaring opgedaan met de NSR inshore races en het Breskens Sailing Weekend. Uiteraard gaan we ook met de IJspiegel meedoen, om ons goed voor te bereiden op het komende seizoen en niet in de laatste plaats voor de gezelligheid.

Alhoewel zeilen mij met de paplepel is ingegeven heb ik niet eerder serieus wedstrijd gezeild. De eerste races waren dan ook zeer spannend en leerzaam. Er valt nog heel wat te verbeteren en daar gaan we fanatiek mee aan de slag. Het is erg leuk dit in teamverband te doen, met een mix van ervaren en "nieuwe" wedstrijdzeilers.

Na een aantal jaren in Den Haag en het buitenland te hebben gewoond, woon ik sinds 1999 met mijn gezin in Voorburg. Ik heb twee zonen die in de laatste fase van hun studie zijn, en de oudste vindt dit nieuwe zeilavontuur ook een mooie uitdaging. Mijn vrouw en jongste zoon zijn minder actieve watersporters.

Ik ben afgestudeerd als bedrijfseconoom in Rotterdam en heb de afgelopen 22 jaar bij een investeringsmaatschappij gewerkt, waarvan de laatste 10 jaar ook als lid van de Operating Committee. Als lid van de financiële commissie kijk ik ernaar uit de nieuwe penningmeester Henk Baarbé en zijn team met raad en daad bij te staan. En dit is voor mij ook een mooie manier om de vereniging beter te leren kennen.



## 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!



## OCEAANOVERSTEEK

Met de Kompaan (Hallberg-Rassy 34)

Van Peter Jongepier, met Bas Vermeulen en Nienke Zeeman

Plan: 19 April 2022 vliegen naar Sint Maarten, dan via Bermuda naar Horta (Azoren)

Oorspronkelijk zou ik, Peter Jongepier, schipper en eigenaar van de Kompaan, een Hallberg-Rassy 34 uit 1995, samen met zeilmaat Bert een rondje Atlantic gaan varen. Helaas viel hij in december vorig jaar, bijna 3 maanden na ons vertrek uit Scheveningen, uit door corona. We waren toen al tot Tenerife gekomen en zouden begin januari oversteken naar Martinique. Na een korte periode van onzekerheid 'hoe nu verder?', besefte ik eens te meer hoe fijn en bevoorrecht het is om deel uit te maken van onze Scheveningse Jachtclub. Top bemanning werd in no time gevonden, dus het was snel opgelost met supergezellige, enthousiaste en uitstekende zeilers aan boord!

Over de overstek vanuit La Gomera via Kaapverdië naar Martinique is al verslag gedaan in een eerdere uitgave van het Spuigat, nu willen we ook graag wat indrukken delen over de overstek van west naar oost, in ons geval van St. Maarten naar Horta.

Ons plan was eerst naar Bermuda, bijna 900 mijl noordelijk, te varen, wat we onder normale omstandigheden in een dag of 7-8 zouden moeten doen. Om dan na een korte stop om diesel, water en vers eten aan boord te nemen, koers te zetten voor de 1800 mijl naar de Azoren. Deze noordelijke route heeft als grote voordeel dat je over het algemeen juist aan de onderkant van de van west naar oost bewegende depressies zit waardoor je gunstige ruime wind kunt verwachten, vooral wanneer je dit in het juiste seizoen doet, zo tussen april en eind juni. En mocht de depressie te diep zijn en dus met te veel wind, is het gewoon een kwestie van op tijd naar het zuiden sturen om vervolgens weer noordelijker te varen zodra dat weer comfortabel en verantwoord is.

Dit plan bleek niet haalbaar omdat de wind al enige tijd noordelijk was en ook zo zou blijven, dus Bermuda was op geen stukken na, en niet binnen een redelijke termijn verwacht,

te bezeilen. Vandaar kozen we voor plan B, dus rechtstreeks naar de Azoren. Voordeel is vooral dat de afstand korter is als de Azoren te bezeilen zijn en er voldoende wind is. Dit is de route die de meeste moderne en snelle jachten inmiddels standaard kiezen of jachten met honderden liters diesel aan boord waardoor geen of weinig wind simpelweg wordt opgelost door de motor aan te zetten. Kompaan is een heerlijke boot, maar is geen snel jacht en heeft zeker geen honderden liters diesel aan boord. Toch hebben we bewust voor de optie gekozen omdat we voor bijna 40 dagen eten en drinken aan boord hadden en met elkaar hadden afgesproken dat als er geen wind zou zijn we gewoon zouden gaan chillen en daar hebben we dan ook ruim van kunnen genieten.

We hebben vele dagen geen of weinig wind gehad en als er dan wat wind kwam, dan meestal vanuit het noorden of oosten, dus

exact waar we naar toe wilden. Dit duurde tot zo'n 800 mijl voor Horta toen we eindelijk de hoogte bereikt hadden waar je depressies en wind uit de juiste richting kunt verwachten. Helaas bleek echter dat juist de naderende depressie, met meer dan 50 knopen, wat veel zou zijn, waardoor we besloten om hiervoor uit te wijken door naar het zuiden te varen. Zo kregen we niet meer dan windkracht 7 mee. Al met al met een dikke smile, super blij, comfortabel en zonder schade na 26 dagen aan gekomen in Horta.

Annie is de windvaanstuurinrichting. Bas kent iedereen, want hij was een tijdje havenmeester. Na een door corona afgebroken fietstocht naar China maakte hij een nieuw plan: fietsen naar de Noordkaap. Daar kwam nog even een oceaanoverstek tussen. "Goed om ervaring op te doen, want ik wil over een jaar of twee met mijn eigen boot vertrekken." Het schrijft wat lastig op de fiets, dus hier wat fragmenten uit het dagboek van Nienke. "Ik zag Maiden, bijna twee jaar geleden. Tracy Edwards betoverde me, ik wilde ineens weer zeilen en de

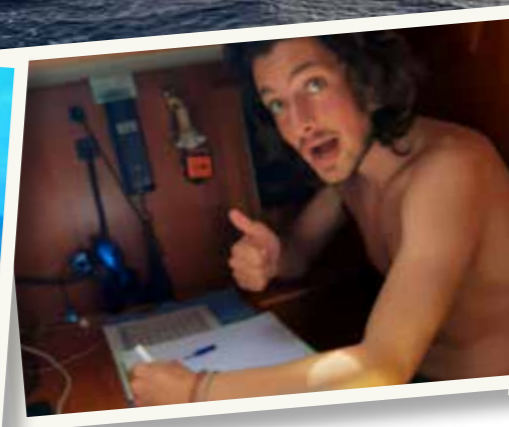
zee op. Tien dagen later stapte ik aan boord van de Twee Gezusters. Peter liep over de steiger en bestudeerde de nieuwe windpiloot et voilà!"

Bas en ik ontmoetten elkaar voor het eerst op Schiphol. Bij de gate deed hij zo herkenbaar voor hoe ze op de Sailmon de zeilen wisselen, dat we meteen vrienden hadden, die ook de overstek gingen maken. Naast hen in het vliegtuig namen we meteen maar elkaars boodschappenlijsten door. De Kompaan ligt voor de handigheid in de Lagoon Marina, naast een catamaran die zo breed is als de Kompaan lang.

Met de gedachte "Er is altijd wel een béétje wind en zo niet dan komt er altijd wel weer een kéértje wind" kozen we voor de schuinoversteken optie. Allerlei windstiltegebieden liggen in de weg, sommige routemodellen voorspellen zelfs dat we er 60 dagen over zullen doen. Dilemma's over eten, water, diesel en tijd houden ons in hun greep. We gaan!!

Hoe warm wordt het, waar gaan we moeite mee krijgen, wat gaan we doen, hoe zorgen we voor eigen tijd. Peter heeft het vaker mee gemaakt, Bas en ik zijn nieuwsgierig en niet bang, dat is een fijne uitgangspositie. Zeeziekte manifesteert zich bij mij vooral in totale desinteresse. Stel je voor, je vaart bij een mooi windje, in de zon, in azuurblauw water langs een Caribisch eiland en je denkt alleen maar ik wil slapen. Die foto's, van ons drieën, bij het begin van de reis... van Sint Maarten, dat langzaam wordt opgenomen door de horizon... die kwamen er niet.

Vanmorgen belandden we in de windstilte die we gisteren al verwachtten. Als je dan toch niet vooruitkomt kan je net zo goed gaan zwemmen. De haaien hebben ons niet gevonden. Al met al drie mijl gevaren, geen idee welke kant op. We dobberen. Ik volgde het knipperlicht van een vliegtuig. Ik ging eens staan, dan weer zitten. Luchtfietsen voor de buikspieren. Planken. Voor het eerst wat gelezen, over hoe Lisa Blair haar omcirkeling van Antarctica voorbereidde.



# Les traversées des Antilles vers l'Europe / Sailing routes from the West Indies to Europe



La période la plus propice pour le retour, dont la navigation peut être plus complexe qu'à l'aller, est... Au contraire, le régime pe...



"Willen jullie weten hoeveel we nog moeten?" Nee!!!! "Achtienhonderd.." en nog wat. Ik weet niet meer wat Peter zei, maar Bas en ik waren even stil en zeiden toen in koor "oooohh.. maar dat is best te doen!"

We hebben wachten van drie uur. Tussen 16 en 18 zijn we samen wakker voor de 'borrel'.. Met een handje pinda's en heel soms een gedeeld blikje cola. We koken en eten en wasen af. De laatste dagen zwemmen we er ook nog bij, dus het is nog even oefenen om dat allemaal binnen de tijd rond te krijgen. Met de jazzy playlist van Bas, inclusief allerhande big band geweld, was het vandaag weer een vrolijke boel.

De afgelopen week hebben we in de verte twee keer een schip gezien. Misschien vijf keer een vogel op bezoek gehad. Een paar kleine vliegende vissen aan boord en een laatste verdwaald vliegje. Gelukkig hebben we elkaar nog, het gaat goed.

"We varen al tien dagen aan de wind, dat gaat niemand geloven!" zei Peter. En we moeten er nog wel een paar.

Vannacht genoten van het zeilen! Bij het licht van de sterren en met een beetje wind heb ik in het holst van de nacht "de boot lopen pushen", zoals Bas het gister grappend noemde. Ik haalde 6 knopen en was heel opgetogen in mijn eentje in die mooie nacht.

We liggen in bed. Als kleine kinderen gooien we het pijltje dat Bas maakte van het beschermplasticje van zijn e-reader over de slingerzeiltjes. In de verte kwam een schip voorbij. Daarna gingen we luisteren naar Spinvis. Spinvis zong "alles is er".

Bas bestudeerde de sextant en Peter was weer blij met zijn boot en ook met ons, omdat we niet klagen. Toen ik een paar minuten later de slappe lach kreeg om de stomste grapjes heb ik gecheckt of hij niet liever klagende volwassenen aan boord had dan hysterische kleuters, maar hij was helemaal heppie de peppie.

Onze gemiddelde dagelijkse voortgang moet 'normaal' toch echt wel tegen de 120 mijl liggen. Wij halen 83. Bas maakte de opmerking dat we met dit tempo eigenlijk de oceaan over wandelen. Klap, klap, klap. Ik was blij dat Peter de motor

aanzette, zodat ik nog even kon slapen. Maar de as trilde en in zijn achteruit sloeg de motor meteen af. Ik concludeerde dat er iets om de schroef moest zitten en draaide me nog even om. Morgen neemt Bas een duik.

Eigenlijk moest er een rif in, maar Annie en ik gingen op topsnelheid, dus ik probeerde de boot vlak te houden, zodat niemand het zou merken. We zijn qua afstand halverwege. Omdat koken ongemakkelijk was konden we weer kiezen uit het menu van "snackbar het Karretje". We spraken er zo goed mogelijk Haags bij. Het menu bestond uit een zak gedroogd eten met heet water, de keuze was reuze en de afwas klein.

Ooit hoorde ik van een soort kwallen die Portugees oorlogsschip heten en die niet zo aardig zijn. Vandaag zag ik zo veel 'kartelkwallen', dat ik dacht aan het woord 'vloot' en toen dus aan die naam. Ik had me daar geen leuke roze gevalletjes bij voorgesteld, maar misschien zijn dit ze dus!? Dan hebben we geluk dat Bas nog springlevend is, want die houdt ervan om ze van dichtbij te bestuderen.

Vluchten voor de storm. Keihard voor de wind, met een puntje fok. De golven werden met de tijd indrukwekkender en de zon bescheen alles alsof het de normaalste zaak van de wereld was. Ik vond het nogal schitterend allemaal.

Mijn wacht om 3 uur begon met een volle, maar vreemd rode maan. Maansverduistering! Ook dat nog. Het is wat, zo'n oceaan bevaren.

Vandaag alsnog, via de wand erachter en het vloertje eronder met kunstig schepwerk van Bas het beslag voor de feestbrownies uiteindelijk in de oven gekregen. Nog maar 500 mijl. We zitten al dagen in een soort verfschudmachine en ik vraag me af of we nog normaal kunnen lopen straks. Soms loopt de boot geweldig. Dan ruist het water onderlangs en is het heel stil. Maar sommige golven komen van een vreemde kant tegen de boot en dan klinkt het alsof we tegen een container opvaren.

Op het scherm, dat we maar eens hadden aangezet, verscheen rechts iets anders dan zee. een kronkeltje werd een eiland. Toen

werd het snel weer normaal, een kaart met zee en land en coördinaten. Mooier kan niet. We gingen met een lekker vaartje tussen en over behoorlijk grote golven. Achter mij de maan. Vóór mij werd het al wat lichter en even later werden de wolken achter me steeds feller roze. Toen kwamen de vogels. Niet één of twee, maar een stuk of tien. Een enorme golf spoelde onder ons door en daar sprongen twee dolfijnen uit, met een muur van water als achtergrond. Toen achter ons een onberispelijke regenboog. We naderen land, wat een welkom!

Inklaren. We zijn er. Wat gek. We kunnen inderdaad niet meer normaal lopen. Ook bij anderen zie ik het gebeuren, zelfs als ze stilstaan, even zo'n stapje opzij, om je evenwicht te bewaren.

Na een echte maaltijd met chocoladecake en ijs toe, gisteren in Peter Café Sport, een lange nacht geslapen als een roosje. Een wasje gedraaid, wat appen en bellen en pannenkoeken eten aan boord. Het miezert.

We lopen inmiddels door de haven alsof het de normaalste zaak van de wereld is om een oceaan over te steken. Vergeleken met de meesten (rondje Atlantic, rondje Wereld, stormen overleefd, roer verloren, etc) ben ik maar een beginneling, maar toch, we kunnen weer lopen en we lopen hier lekker. Natuurlijk zeilers gesproken die weer mensen en boten kennen die wij kennen, kleine wereld.

We varen nog 'even' van Horta naar Terceira. Met ongunstige wind en onrustige vissersboten in de nacht. Hoop geleerd in 1,5 jaar. De haven lag helemaal vol en de havenmeester liep over van de stress, maar het lukte Peter om een plekje te regelen om de boot achter te laten.

Je kunt ook met een vliegtuig over een oceaan. Zeker als je, noodgedwongen, business class vliegt is dat een prima optie. Dan kun je je tijdens het nuttigen van een heuse maaltijd verheugen op het weerzien van de mensen, de dieren en de dingen.



## 14e SRV Regatta 2022 - Gig Pride Love Rules Roeifeest voor de kust van Scheveningen

Zaterdag 10 september organiseerde de Scheveningse Roeivereniging voor de 14e keer de SRV Regatta. De eerste SRV Regatta na de corona pandemie. Het is een groot succes. Maar liefst 22 teams uit heel Nederland roeien mee. De pilotgigs, mooie houten sloepen van ongeveer 10 meter lang, gaan te water op de helling bij de visclub. Een uitdagende klus. Ook de zeilers hebben hun bootjes op de helling geplaatst en het is voorzichtig manoeuvreren met de grote trailers waar de gigs op liggen.

Even lijkt het weer roet in het eten te gooien. De weersvoorspellingen zijn niet best en niet alle gigroeiers zijn gewend om op de zee te roeien. Te veel wind of golven betekent dat de wedstrijd niet geroeid kan worden. Maar het wordt een prachtige dag! De zee is op haar best: prachtige golven die het roeien uitdagend, maar ó zo mooi maken. Techniek, tactiek, conditie, alles moet worden ingezet om een goede race te roeien en een mooie tijd neer te zetten. De roeiers genieten van het spel met de zee en de kleurrijke in het water dansende gigs zijn een lust voor het oog.

De regatta bestaat uit twee onderdelen; een sprint en een lange race. Onderverdeeld in

de dames- en herenrace. De sprint wordt als eerste geroeid. De race loopt van de kardinaal naar de oude havenhoofden. De lange race bestaat uit een traject van 5 kilometer, uitgelegd in een soort driehoek voor de kust van Scheveningen.

Gedurende de hele dag blijft de zee woelig. Maar de zon blijft schijnen en de regatta blijkt een heerlijke uitdagende en spannende race! Zowel bij de sprint als de lange race zijn de teams aan elkaar gewaagd. De strijd is spannend, het veld blijft dicht bij elkaar. De roeiers zetten alles op alles om de golven met de riemen te pakken en de gigs zo snel mogelijk door het water te duwen.

De regatta is de vierde van de zes races die onderdeel zijn van het Nederlands kampioenschap pilotgigrowing. De finishplek telt mee voor het totaalklassement van het NK. In het najaar volgen er nog races in Loosdrecht en in Muiden. Bij de SRV regatta gaat de winst bij de dames naar team De Harveys uit Muiden. Bij de heren naar Gent All Men 1 uit Loosdrecht. Mooie prestaties!!

Met het stralende weer, de woelige zee, het warme welkom bij de visclub en het elkaar weerzien is de regatta voor alle deelnemende teams weer een echt sportief feest!

René Clavaux





## De Paisano moet blijven!

Nou, de kogel is door de kerk hoor, en wat voor een kogel. Want ik zit tegenwoordig in de Paisano Commissie.

Hoewel ik niet weet wat het inhoudt heb ik in elk geval besloten mijn taken, die ikzelf heb verdeeld in 'veiligheid' en 'onderhoud' uiterst serieus te nemen. Maar voordat ik daar op inga eerst even iets over mijzelf. Joop. Gepensioneerd. Hobbies: ja. En zeezeilervaring vanaf mijn 17e. Maar daar zit ook een addertje in want als schipper heb ik alleen met open camtarans gevaren. Vanaf het strand.

Eerst oude Swifts. Toen Hobie 16. Prindle 16. Nacra 5.0, 5.2, 5.5, en 5.7. Helemaal niks mee. Ik bedoel: geef mij een telescopische joystick in handen en ik vaar zo'n boot, staand in de trapeze met strakgespannen zeilen als een streep vanuit een woelige zee het strand op tot op zijn ligplaats aan de voet van de duinen. Eventueel dwars door de rompen van een minder ervaren zeiler die zijn boot aan de waterlijn had geparkeerd op zoek naar een tractor. Het watje weet nu waar hij fout zat.

Ik heb ook aardig wat zee-ervaring op scherpe jachten. Dehler. Sun Odyssey. Halberg Rassy. Glanzende, met donker teak betimmerde schepen. Lijnen onderdeks. Elektrische rolfoeken, genaue's, vallen en lieren. Boegschroeven. Koel- en vrieskasten. Een douche of bad. En zoveel geavanceerde, praktische elektronica dat je echt alles vanuit je leren fauteuil kon regelen en er altijd wel iets moest worden geupdate. Door dat spul en mijn medezeilers ben ik ook een keer een aardig oor aangenaaid toen ik vanachter het roerwiel schreeuwde dat ik de vijftien knopen aantikte. Dat was nog niemand gelukt op dit schip. Natuurlijk werd daar het glas op geheven. En later bleek dat ze stiekem de autopilot hadden aangezet en

het stuurwiel losgekoppeld. Bulderende lachsport, dat zeilen.

Nu we elkaar wat beter kennen terug naar mijn Paisano-taken. Ik begon met een zopas gesponsorde redelijk nieuwe advenSea TR200 transponder te koppelen aan de bestaande plotter, om vervolgens te ontdekken dat nieuw en oud als gewoonlijk maar matig communiceren. Je kunt nu op de plotter jezelf als Paisano zien varen, maar geen andere schepen.

Andersom verschijnt in de hele wereld de Paisano op MarineTraffic en op moderne plotters. Dus als je de boot leent, denk dan vooral niet 'oh, ze merken toch niet dat ik een tijdje achter de horizon verdwyn' want zonder dat jij het in de gaten hebt kijken we mee tot in de kajuit. Dit bwvs uiteraard. Maar het zou wel beter zijn voor ieders gemoedsrust wanneer je op de Paisano enig inzicht hebt in wat er zich buiten je gezichtsveld afspeelt. Dus als u nog ergens een plottertje over heeft waar RayMarine geen nostalgische gevoelens van krijgt, sluit dan aan in de rij van sponsors. Die is overigens behoorlijk lang. We hebben bijvoorbeeld vijf brandblussers: onze eigen nieuwe schuimblusser en vier poederblussers- over-over-de-datum-en-onder-de-druk, die op verschillende avonden op de vingersteiger waren gezet. Zo ook een stuk of vijf half doorgeschaveelde landvasten. En zoveel gereedschap dat we, nadat we het hebben ontroest, gangbaar gemaakt, aangescherpt en laten repareren, er een tweede Paisano mee kunnen bouwen. Maar zover zijn we nog lang niet. De huidige wordt in zijn volle glorie aangepakt.

Boordverlichting. Dieselmotor. Roer. Onderwaterschip. Marifoon. Blusdekens. Vuurpijlen. En verrekijker, reddingsvesten, lifelijnen, bescher-

mende kleding... Alles is in de afgelopen maanden door de commissie en mij aangepakt.

Bij dat laatste punt, de verrekijker, kleding en zo wil ik nog even stilstaan, want dat deed ik op de dag van Middin. Ik keek naar de vertrekkende deelnemers, en dacht toen een stootwil te zien drijven. Ik hief met een krachtige ruk de kijker voor mijn ogen. Althans, dat was de intrinsieke bedoeling. Maar nominaal schatte ik de omvang van de kijker verkeerd in en verkocht mijzelf zo een knal onder mijn kin dat ik half buiten westen voorover in een dekstoel tuimelde, wat u nu natuurlijk doet opmerken dat ik slechter terecht had kunnen komen, maar dat bestrijd ik, want ik stond op het terras en de dekstoel op een steiger vijf meter lager, en was geeneens uitgeklapt. Dat ik het overleefde dankte ik aan het feit dat de kijker bleef haken aan het trektoewtje van het reddingsvest, dat onmiddellijk opzwool. Bovendien had ik mijzelf zodanig gehuld in rubber en andere beschermende kleding dat ik geruime tijd bleef nastuiteren voordat de wet op de zwaartekracht het zaakje weer onder de knie had. Ik niet, trouwens, want na de laatste stuiter belandde ik tussen de wal en het schip en kwam als een hulpeloze Bibendum aan de zwemtrap te hangen waarlangs ik met trekkracht van de bemanning en de havenmeester, aan boord kwam. "Zo" zei ik, geruststellend glimlachend tegen de geschrokken mensen van Middin, "dit was de laatste veiligheidstest, en je zag dat alles werkt." Elk ander verhaal over mijn ongelukkige buiteling is hiermede ontkracht. U weet nu hoe het zit.

In het kader van 'onderhoud' moet u ook iets weten. Een maat van mij en ik hebben de coronawinter gebruikt om hang en sluitwerk te

## 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

herstellen, deuren passend te maken en in een geval waar dat echt niet meer lukte te vervangen door een gordijn, en de boot te ontdoen van alles dat anderen in de loop van dertig jaar hadden opgespaard, met de gedachte dat het ooit nog van pas komt. De vondsten waren het bewijs van het tegendeel en zo hebben wij ruim honderd kilo 'misschien van pas' naar de respectieve containers gezeuld. En uiteindelijk hebben we het interieur schoongemaakt, koper gepoetst, het vooronder weer bewoonbaar gemaakt, het vlot gemonteerd, en het houtwerk buiten ontweerd, en binnen gepolitoerd. En dat ging een eigen leven leiden. Het mondde uit in een lang uurtje whatsapp verkeer met tegen de honderd berichten met de teneur: "ze zijn de Paisano optisch aan het verbeteren om hem te verkopen en iets beters in de plaats te nemen."

Ik was op een of andere manier in de App terechtgekomen. Ik heb niet gereageerd vanwege de snelheid waarmee de jonge dynamische kenners gedachten uitwisselden. Ik kon de flitsende intelligentia niet bijhouden.

Ik had wel een paar maanden geleden het internet afgestruind op zoek naar de prijs van een vervangende motor met inbouw (voor het geval dat nodig werd) en informatie over Ta-

ling in z'n algemeen. Ik maak u deelgenoot van zowel een stukje speurtocht als het App-verkeer. Eerst wat informatie van sites: De Talings als de onze worden aangeboden vanaf circa zesduizend euro. Gereviseerde Sabb motoren vanaf vierduizend en dat gaat je de kop kosten want nieuw past nou eenmaal niet op oud. Dat is echt voor knutselaars. Er zijn nog veel Talings in de vaart. Er is een Taling Vereniging met honderden echte Taling liefhebbers. Kortom, het is een boot die in stand wordt gehouden.

Dan wat Appquotes (een klein stukje, niemand hoeft zich zorgen te maken)

'...veel mensen vinden het een te moeilijk schip...'

'...je moet kans maken in wedstrijden...'

'...lukt niet op deze boot...'

'...wat brengt hij op...''...ik schat tussen de tien en twintigduizend...'

'...is eigenlijk onbruikbaar...moeizame manoeuvres, touwtjes, hendeltjes...'

'... Paisano spreekt aan als idee, maar het boottype moet beter worden ingevuld...'

'...een goed zeilend eenvoudig manoeuvreerend jachtje lijkt mij goed...'

Tja, volgens mij is toch de teneur dat ze zeg- de Paisano te moeilijk te vinden. Ze heb-

ben ongetwijfeld meer dan dezelfde ervaring als die ik zojuist omschreef op scherpe jachten. Maar niet op een boot waarop je vijftendertig jaar geleden zelf moest zeilen, in plaats van je computer aan te zetten.

En daarom vind ik dat de Paisano moet blijven! Om het echte zeilen in stand te houden. En al die whatsAppers moeten hem af en toe lenen.

Als je daarmee kunt zeilen kan je met elke boot zeilen. Er mag best een Contessa, of een X of een Dehler, of wat een donateur ook in petto heeft bijkomen, maar naast de Paisano, niet in plaats van.

De Paisano heeft het recht om van vintage te verworden tot oud, dan van oud tot klassiek. Dan tot antiek. En dan op het droge te worden geplaatst ter nagedachtenis van hoe het begon, zoals je vaker ziet bij pittoreske havens. Dit is mijn bijdrage aan de dynamische discussie die via de WhatsApp startte.

Laten we hem levend houden. Maar in godsnaam niet meer via WhatsApp. Aan de bar!

Joop Schepers.



## ORC Worlds Double Handed 2022 Stockholm met Firestorm

*Nadat Jochem en ik de wedstrijdkalender voor 2022 doorgenomen hebben, valt even een stilte. 'Wist jij dat er een wereldkampioenschap komt voor ORC Double Handed boten?' 'Ja, daar heb ik geloof iets over gehoord...' 'Ik weet donders goed waar 'ie het over heeft, maar nu is het mijn beurt om een stilte te laten vallen. 'Bedoel je misschien dat we zoiets op de agenda moeten zetten?' 'Dat zou wel een goed idee kunnen zijn', zegt 'ie dan. We besluiten het nog even in beraad te houden.*

Onze 2022 wedstrijdkalender begint slecht. Twee ingescheurde enkelbanden zorgen er meteen al voor dat ik de Van Uden Stellendam en vrijwel de gehele NSR moet missen. Op het moment dat ik weer goed uit de voeten kan, begint het ORC Worlds Double Handed daarom steeds aantrekkelijker te worden.

### Vorbereiding

Een WK in Zweden heeft nogal wat voeten in de aarde. De ORC en de Royal Swedish Yacht Club hebben besloten dit WK te combineren met de jaarlijkse Gotland Runt. Een echte Zweedse klassieker van 350 mijl met een honderd jaar oude geschiedenis. De race start midden in Stockholm waarna je door een archipel de Baltische Zee op moet om vervolgens 150 mijl naar het zuiden te gaan, Gotland rechtsom te ronden en dan weer 150 mijl noord naar de finish in Sandhamn. Voor

dat offshore gedeelte zie ik geen bijzondere problemen. Maar die archipel, hoe doe je dat tussen die eilanden?

We gaan op zoek naar info over de Gotland Runt. Mijn eerste stop op internet is de site van Blur. Peter Gustafson is een bekend J/109 en later J/111 zeiler, die altijd veel achtergrond informatie verstrekt over alle aspecten van het wedstrijd zeilen en dus ook over de Gotland Runt. Heel veel pagina's worden door Google Translate gehaald en van elk segment van de route worden aantekeningen uitgewerkt.

Duidelijk is dat local knowledge in de archipel een belangrijke factor wordt. Wat betreft weersomstandigheden is in de zomer de windrichting overwegend ZW met een windsterkte tussen 2 en 4 Bft. We komen op internet veel edities met bijna vlak water tegen.

Daarom besluiten we de #1 genua weer in de meetbrief op te nemen.

### ORCi meting

Het ORC Worlds vereist een zogenaamde ORC international meetbrief. Deze is veel specifischer dan de ORC Club meetbrief die van default waarden uitgaat. De ORC int. vereist bijvoorbeeld een stabiliteitsmeting, waarbij niet alleen de waterverplaatsing, maar ook de voor/achter gewichtsverdeling, oprichtendvermogen en stabiliteitsindex worden bepaald. Het gewicht én zwaartepunt van de mast dienen ook apart van de boot gemeten te worden. Al met al is de International meting een stuk exacter.

Het spreekt vanzelf dat ook de zeilen opnieuw gemeten worden inclusief die genua #1. Dit zeil stamt nog uit de periode waarin binnen

de J/109 eenheidsklasse met vier verschillende voorzeilen gevaren kon worden. De grootste, de #1, heeft een 150% overlap met de mast en is met 39 m<sup>2</sup> zelfs 2 m<sup>2</sup> groter dan het grootzeil. Niet de makkelijkste om short-handed mee overstag te gaan. Maar we hebben er uitgebreid mee gevaren en zijn bereid de zwaardere handicap voor lief te nemen.

### Delivery

Dan is er nog een puntje. De boot moet ook nog even naar Stockholm en 800 mijl is niet niks. Om de vrije dagen een beetje beheersbaar te houden, vaar ik Firestorm heen en Jochem en vriendin Rixt varen haar weer terug en maken er meteen een vakantie van.

Firestorm moet 30 juni in Stockholm zijn en ik had me voorgesteld dat dit, samen met een collega, in negen comfortabele dagen mogelijk moest zijn. In Scheveningen met windje ZW de A2 er op en in de Elbe aanloop er weer af, maar de realiteit is altijd anders. In Scheveningen was geen wind en in Cuxhaven nog minder. Dus tanken en meteen het Kieler Kanal door. Korte stop in Møltenort en daarna pal in de wind naar Rødbyhavn in Denemarken. Dan naar Bornholm, een kruisrakje van 130 mijl. De dag erop met zwakke oostelijke wind naar Visby op Gotland. Daarna een slag van

200 mijl naar het noorden, ideale omstandigheden voor de genua #1. Met een tussenstop in Sandhamn om de finish te verkennen, varen we eindelijk door de archipel naar Stockholm. Kennismaken met de 35 mijl lange route die we over drie dagen moeten varen.

In Sandhamn zie je meteen hoe belangrijk die Kungliga Svenska Segelsällskapet, KSSS is. Het is de grootste club in Zweden, oudste in Europa, in 1830 opgericht en ze hebben meer dan 5000 leden. America's Cup uitdager in 2013 (Artemis Racing) en ze hebben het in 2017 tot in de Louis Vuitton Cup geschopt. Ze hebben in Zweden meerdere jachthavens. Sandhamn heeft zelfs een zeilershotel.

### Stockholm

Na negen dagen en ruim 800 mijl komen we, precies op tijd, in Stockholm aan. Het is er warm, heel warm zelfs. In de Wasahamnen (Wasa Marina) midden in het centrum maken we meteen kennis met de rigoureuze voorbereiding door de KSSS. Jonge leden van de vereniging begeleiden ons naar gereserveerde plaatsen en nemen de lijnen aan. De hele haven blijkt gereserveerd voor deelnemers en er is zelfs een race village opgebouwd. De manier waarop alles is opgezet nodigt publiek uit om op de steigers langs te komen en een praatje

te maken. De haven is gesitueerd in het Djurgården park, midden tussen het Wasa museum, het ABBA museum en attractiepark Gröna Lund. Het Vrak museum voor, jawel wrakken, laten we maar even aan ons voorbij gaan.

Inschrijven gaat soepel en Jochem en ik blijven ruim onder het opgegeven gewicht te zitten. Er vindt een uitgebreide safety check plaats, maar het verbaast me dat een life raft niet tot de verplichtte uitrusting voor deze offshore behoort. De stickers op de zeilen worden vergeleken met de meetbrief en dan blijkt dat mijn stormzeilen nooit officieel gemeten en bestickerd zijn. Gelukkig kan dit nog ter plekke gebeuren. Wij zijn lang niet de enigen. Patrick en Harmen die met Hodspur, de andere Nederlandse boot, deelnemen in groep C overkomt hetzelfde.

De afstand naar Stockholm is een issue en toch zijn er veel internationale deelnemers. Bijna allemaal komen ze van landen rond de Oostzee. Zweden, Finnen en Noren, maar ook Polen, Duitsers, een team uit Lithuania en Estland en natuurlijk twee Nederlandse boten. Hodspur en Firestorm. Het is leuk te merken dat er veel waardering is voor de moeite die we hebben genomen om helemaal naar Zweden te komen.





Het hele DH veld is onderverdeeld in drie groepen. De kleinere boten in groep C en via B oplopend naar de grootste boten in groep A. Drie starts en dus ook drie wereldkampioenen.

#### The Race

De start is op zondag 3 juli. De wind W-ZW conform de verwachting. Niet volgens 'mijn' verwachting is de windsterkte buitengaats. Tijdens het rak naar Gotland wordt 3 to 4 Bft. verwacht, maar zuidelijk van Gotland gaat de wind toenemen en kunnen ZW 6 Bft. meemaken. De genua #1 kunnen we t/m 3 Bft. goed hebben en omdat we in de archipel starten besluiten we met dit zeil te beginnen.

De start is door de KSSS in het centrum van Stockholm goed opgezet met achter elkaar een soort wachtkamer voor hijsen van de zeilen, een startgebied en startlijn. Dit alles goed afgeschermd van de behoorlijk drukke doorvaart naar het centrum. Dat moet ook wel, want behalve de ORC Worlds Double Handed, zijn er ook nog de gebruikelijke deelnemers. De ORC Worlds starten als eerste met achtereenvolgens groep C, B en A. Omdat we voor de wind starten gaat praktisch direct op ons startschot de A2 omhoog. Al gijpend werken we ons naar buiten.

Opmerkelijk is dat er altijd een stroom naar het oosten, naar de Baltische Zee staat. Het

binnenland van Zweden is rotsachtig. Water wordt daardoor slecht opgenomen door de bodem en vloeit van de hogere gedeelten de Baltic in. Deze stroom is een factor in de speed over ground. Jochem gijpt zich een ongeluk en het is door de drukte lastig om een aanvaring te voorkomen.

We proberen logica in de doorgangen tussen de eilanden te ontdekken, maar als die er al is, blijft deze voor ons goed verborgen. Tussen een rijtje recht op liggende boten, zie je er opeens ééntje op z'n kant liggen. Tegen de tijd dat Firestorm op die plek is ziet het er weer heel anders uit. Oxdjupet is een letterlijke bottleneck. Veel boten persen zich door die vernauwing en het geschreeuw is niet van de lucht. Opeens blijken we Hodspur voorbij te zijn gelopen. Hoe en waarom is me geheel onduidelijk. Veel wind is er niet en tussen al die boten is het moeilijk om iets van vrije wind te houden. We varen logischerwijs wat hoger dan het veld en dan opeens ligt Firestorm met een groepje andere boten geparkeerd en moeten we tandenknaarsend toezien hoe Hodspur en een groot gedeelte van het veld onder ons voorbij loopt.

Eenmaal buiten, op weg naar de Alma Grundet vuurtoren blijken we, door de parkeerplaats in de archipel, duidelijk achterstand te hebben opgelopen. Jochem neemt z'n welver-

diende eerste rust en ik ga hoog aan de wind varen. Hier is Firestorm goed in. De automaat op windsturing en ik zit aan de hoge kant op elk vlagje te trimmen ondertussen de performance op de display zo dicht mogelijk tegen de 100% te houden. De lange slag naar Gotland is over bakboord, maar Expedition voorziet een krimpwind waardoor we in de vroege ochtend overstag kunnen. De nacht is kort op deze breedte. Niet meer dan een paar uur.

Met de delivery heb ik twee weermodellen met elkaar zitten vergelijken. Het Duitse Icon EU en op advies van Peter Gustafson het Arpege 9km model van Meteo France. Beiden zijn het voor deze race opvallend met elkaar eens. Zoals Expedition had aangegeven zet de windshift bijna onmerkbaar in. In de vroege ochtend gaan we overstag en tegen de tijd dat we bij Gotland zijn, plukken we de vruchten. Hodspur zijn we weer voorbij en ook één van de Finse J/109's moet er aan geloven.

Gedurende de hele dag tacken we langs de oostkust van Gotland naar de zuidelijkste punt, Hoburgen. Profiteren van kleine wind shifts en ondiepe doorgangen die de Zweden feilloos lijken te kennen. In de avond neemt de wind toe en bij 18 knopen zetten we een rif. Op de Baltic zijn sommige zaken anders geregeld. Navigatie verlichting bijvoorbeeld.

Waar wij gewend zijn 's nachts een driekleur toplicht te gebruiken, wordt door Zweden en Finnen de verlichting op preek- en hekstoel gebruikt. Je ziet op afstand meteen waar een boot vandaan komt. Erger is echter dat Zweden belangrijke betonning gewoon uit onverlichte staken laat bestaan. De zuidkardinaal bij Hoburgen is een zoekplaatje. Zonder plotter is 'ie onvindbaar en met plotter vaar je er zowat bovenop.

Inmiddels, als we via de westkust van Gotland weer naar het noorden gaan, is de wind toegenomen met vlagen tot een eind in de 20 knopen. Met ruime wind, hebben we de jib over stuurboord staan op de whisker pole. Zelfs met rif in het grootzeil moeten we de jib een beetje lozen om uit het roer lopen te voorkomen. We zijn op weg naar Visby waar een special mark, gele staak dus, onder de kust staat die aan bakboord gehouden moet worden.

We kunnen verder afvallen naar het noorden. Gezien de hoek twifelen we tussen de A4 runner en A5 reacher. Het wordt de reacher en de pret kan beginnen. De Baltic heeft een diepte van meer dan 100 meter en de zeegang die daar bij hoort is spectaculair. Met de A5 over stuurboord is het de kunst om die achterop lopende golf aan bakboord te timen, even bereiken om snelheid te maken en als je dan

een vlag pakt downwind, op de golf mee te surfen. Regelmatig zitten we tegen de 18 knopen bootsnelheid en dat kan zomaar een oneindig lijkende 40 seconden blijven duren. De A5 begint door de snelheid in te vallen en met droge mond kijk je naar voren, waar aan weerszijden van de boeg, fonteinen omhoog spuiten. Dit kan ik de hele dag volhouden schreeuwt Jochem!

Helaas gebeurt het ook regelmatig dat je net te laat met de trim reageert waardoor je in een vette broach beland. Op zich geen ramp. Je trekt een J/109 er gemakkelijk uit en dan begint het spelletje opnieuw. Op afstand worden we door een JPK 10.30 voorbij gelopen. Waar wij echt actief op de trim moeten zitten, valt het ons op hoe de brede kont en dubbele roeren die boot relaxed downwind lijken te sturen.

We ronden Alma Grundet dit keer aan bakboord en dan is het nog maar een klein stukje naar de finish in Sandhamn. We zijn 2 dagen, 10 uur en 30 minuten onderweg geweest.

#### Analyse

Er waren 78 inschrijvingen, in GPH rating verdeeld over drie klassen. Klasse B waarin Firestorm voer, had 25 deelnemers.

Opvallend is dat de snelste boten overall in

klasse B zitten. De winnaars van 1e, 2e en 3e prijs in deze klasse varen allen JPK 10.30 en één of beide bemanningsleden heeft een professionele achtergrond in de zeilwereld. Ze zijn verreweg de snelsten van het gehele veld.

Je kunt je afvragen of boten die in bepaalde omstandigheden - downwind met veel wind - die daar zo veel voordeel uit halen, niet een ander soort handicap moeten hebben. De triple number scoring van ORC voorziet in dat soort situaties, maar hoe ga je zoiets bij wedstrijden over meerdere dagen verdelen?

Vermeldenswaard is nog dat Patrick ten Brinke en Harmen de Jong met Hodspur 3e zijn geworden in klasse C. Een geweldige prestatie!

Firestorm werd 15e in de B klasse en 34e overall. De keuze om de genua #1 mee te nemen heeft niet goed uitgepakt. Uiteindelijk zowel in handling als in handicap hebben we er nadeel van gehad.

Het was een geweldig goed georganiseerd evenement en een niet alledaagse ervaring om in Zweden te kunnen varen.

Op naar de volgende wedstrijd.

Team Firestorm



## Officiële opening Clubhuis op 24 juni 2022

*De officiële opening van het clubhuis vindt plaats met een druk op de knop van wethouder Hilbert Bredemeijer, waarmee een oorverdovende sirene over de haven begint te brullen. Ondertussen hijst Fabian de vlag van de Jachtclub. Hilbert is wethouder voor Onderwijs, Sport en Buitenwerk bij de gemeente Den Haag.*

Het is een gezellige bijeenkomst met vele bekende gezichten. Namens de KNRM houdt Arnaud Pronk, jullie weten wel het neefje van Wim v.d. Loo, een toespraak. Hij feliciteert het bestuur met dit prachtige clubhuis en nodigt een ieder uit een donatie te doen in het KNRM bootje. De Kitty is ook aanwezig en legt aan, aan de zijkant van ons clubhuis, om een ieder de gelegenheid te geven mee te varen.

Namens de roeiers neemt Rene Claveux het woord. Ook hij feliciteert het bestuur met dit fraaie clubhuis en hoopt met de roeiers er veel gebruik van te mogen maken.

De vissers laten zich weer van hun goede kant zien, want zij zorgen voor overheerlijk gebakken vis waar je je vingers bij opeet. Daarnaast kunnen we genieten van een super zachte nieuwe haring.

De zon schijnt, het is super lekker weer en het Shantykoor zingt zijn liedjes. Verder is er een stuurwiel waarmee je op de foto kan. Aan het einde van de bijeenkomst blijkt er een erelid jarig te zijn en zingt iedereen uit volle borst voor Peter Anink's 76e verjaardag.

Dan gaan we weer huiswaarts en worden we bij de uitgang verrast met een klein flesje jenever als dank voor onze komst.

Namens de redactie wensen we het clubhuis een glorieuze tijd toe.

Aly Anink-van Driel



**150 JAAR**  
**MAATWERK**



Watersport



Tenten



Terras



Stofferen



Industrie



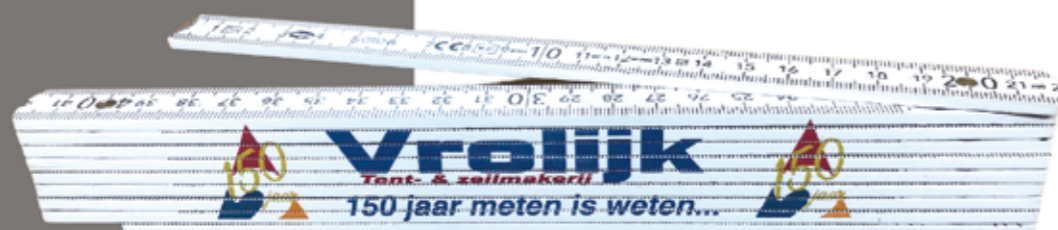
Reparaties

**VAN DUIMSTOK  
 TOT DIGITAAL  
 METEN & SNIJDEN**

**Een zeilmakerij die niet  
 stil is blijven staan**

Al 150 jaar denkt Zeilmakerij Vrolijk vooruit en oplossingsgericht met onze klanten mee. Dagelijks combineren wij het mooie oude ambacht van zeilmaker met de modernste digitale toepassingen.

Door te blijven innoveren en ons te verdiepen in duurzaamheid, zonder op kwaliteit in te leveren, kunnen we ook in de toekomst de service leveren die u van ons gewend bent.



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)



## Zomeravondwedstrijden 2022

*Het zit er weer op. De woensdagavondpret is weer teneinde voor dit jaar. En wat hebben we allemaal genoten. Maar 1 keer konden we niet varen vanwege te weinig wind en zelfs toen waren we allemaal bij de Drains om te kijken of het misschien toch wel kon. Iedere woensdag tegen de avond, meestal al voor 18.00 dus, begint het al druk te worden op de steigers. Per fiets, auto of ander soort vervoer komen de deelnemers naar de haven. Schippers, bemanning en gelegenheid opstappers vinden hun weg naar de boten.*

Onderweg ontstaan gesprekken over de wind, de keuze van de zeilen en de te volgen tactiek. Maar niemand laat het achterste van de tong zien. Eenmaal uit de box begint het tochtje richting de Drains, ons start domein. Nog even melden bij de post en laten weten dat Gamble bereikbaar blijft op 21 tijdens de wedstrijd. In de 1e haven het grootzeil omhoog of zoals bij ons uit de mast rollen. Dan zijn we buiten. Varen naar de startlijn. Kijken wat de stroom doet. De startlijn peilen voor de windrichting en de S1 peilen om de gunstige positie op de startlijn te bepalen. Het spel is begonnen. Ondertussen ook de klok in de gaten houden. Zo rond 19.20 het praatje. Dan om 19.30 het 10 minuten sein. Dan weer 5 minuten besteden aan het voorbereiden van onze start. Net op tijd schiet ik achter de navigatietafel om de 5 minuten te doen. Dan de 1 en daarna de start.

Zodra we gestart zijn komt er een soort van rust over mij, die vaak direct verandert in wedstrijdspanning. Geconcentreerd varen we naar de S1. Verbazingwekkend veel voor de wind dit seizoen. De wind bleef maar uit het noorden komen. Maar goed, wind is wind. Na de S weer terug naar de Drains. Daar vinden mooie en minder mooie duels plaats. Soms net over de rand van wat we willen op de woensdagavond. Soms in een net te klein gaatje duiken. Soms zonder rechten toch de binnenwaartse ruimte claimen. Soms niet goed weten wie er nu precies voorrang heeft. Soms te veel boten op een te kleine ruimte en soms even gewoon niet meer weten wat de stroom allemaal met je schip kan doen. Maar ook dat hoort er allemaal bij. We hebben het allemaal moeten leren, maar het "vallen en opstaan" kan soms een kostbare grap worden. Respect

op het water en vooral bij de boeien hoort bij ons allemaal met een hoofdletter geschreven te worden.

We hebben dit Zomeravondwedstrijdseizoen (3x woordwaarde) het maximaal aantal woensdagavonden gehad. We startten op 1 juni en op 31 augustus was de laatste wedstrijd. Totaal 14 weken en 1 avond niet gevaren. Dus 13 wedstrijden in de uitslag. Over deze 13 wedstrijden verdeeld hebben er 49 schepen mee gedaan. Het gemiddelde was bijna 20 schepen per avond. Daar doen we het voor. De boot met de meeste overwinningen was de Ajeto: 4 starts, 4x 1e. Maar als je aanspraak wil maken op de beker dan is het belangrijk om zoveel mogelijk te varen. Vakantie uitstellen en zorgen dat het schip in top conditie is. Daarnaast zal je het zeilen

rond de tonnen heel goed moeten beheersen. De lat ligt hoog bij Jachtclub Scheveningen. En de schipper die dit het beste voor elkaar had was Do Tetteroo van de Sigarenkist SK01. Samen met Bart en wat wisselende bemanning wist hij 2x een paaltje te zeilen. En door verder constant top 5 of beter te varen was hij met een totaal van 40 punten te sterk voor de rest van het veld. En als jullie het verslag van vorig jaar nog op het netvlies hebben staan: er kan niet gezegd worden dat ik niet had gewaarschuwd. Op de 2e plaats is de Spitfire geëindigd. Na de winst van vorig jaar bleek het vooral in de 2e helft van de reeks lastig om voorin te eindigen. Weliswaar ook 2 overwinningen, maar zoals gezegd stonden daar een paar 10 en 11 punters tegenover. Op 3 zien we dan de immer sterk varende Off Course. Altijd de boot om rekening mee te houden. Al met al weer een mooi podium. En het was een

groot feest bij de prijsuitreiking. Bedankt voor de attenties en zoals al vele jaren beleef ik zelf ook veel plezier aan de serie. Met elkaar hebben we het Zomeravondzeilen groot gemaakt in Scheveningen en zolang er nog bootjes aansluiten zie ik niet in waarom we niet meer kunnen groeien. En vooral met de sfeer in het clubhuis na de wedstrijden en de winners bardiensten die dit mede mogelijk maken lijkt er geen reden te vinden om weg te blijven.

En dan nog even dit, de tip voor volgend jaar. Flying Fox hou ze in de gaten!

Tot bij de Drains,

Erik, Gamble

### Kort woord van Vera

Van 1 juni tot 1 september komen ze iedere woensdag door het hek: de een op sportschoenen, sandalen of leren (punt) schoenen, de ander op werkschoenen, slippers, zeillaarzen en soms zelfs een enkele op een hakje.

De een is er al de hele dag, de ander scheurt om even na 19.00 uur op de OV-fiets om de hoek van de flats.

De een heeft als 'diner' een krentenbol met koffie, de ander geniet van een maaltijd van de toko of een pizza van Villani.

De een gaat voor de snelheid: maakt wekelijks de onderkant van de boot schoon (of laat dit doen), checkt de wind en de stroming, de ander gaat voor het plezier: kijkt of er voldoende bier aan boord is en gooit los.

De een is om 19.00 uur 'buiten' om de beste startpositie op te zoeken, de ander vindt het wel fijn om te starten buiten de drukte om, of draait buiten mededingen rondjes om het hele wedstrijdveld.

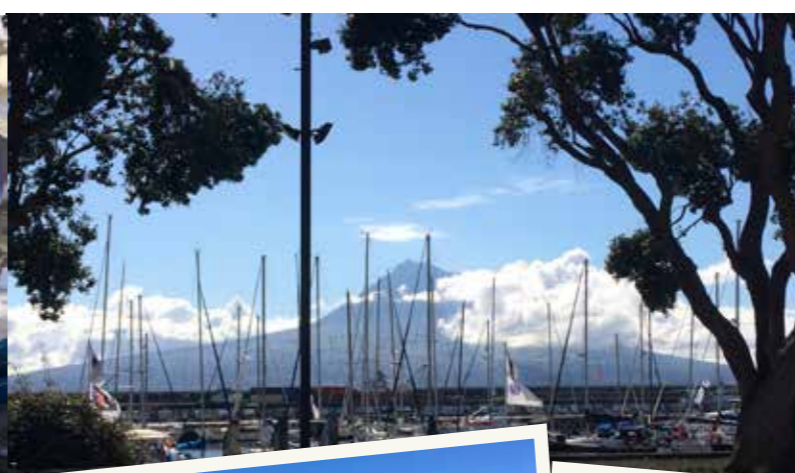
De een is student, in between jobs, of manager, de ander zelfstandig ondernemer of pensionado (sinds kort of al bijna 20 jaar).

De een of de ander... Hoe verschillend ook, allemaal hebben ze één ding gemeen: op hun eigen manier genieten ze van de zomeravondwedstrijden.

Dat het maar weer gauw juni mag worden!

Groetjes Vera (op de Gamble)

## Rondje Azoren



## Rondje Azoren

Tekst: Jaap Barendregt. Foto's: Jaap, Liesbeth Brederode, Wytse Bouma, Marjan Mensert

*Dit jaar willen Wytse en ik met de Midnight Sun een langere tocht maken. Een rondje van 3,500nm langs de Azoren moet in twee maanden kunnen: in vijf dagen naar Brest, in veertien dagen via Coruna naar de Azoren, daar veertien dagen rondzeilen, in tien dagen naar Falmouth en in vijf dagen terug naar Scheveningen.*

Dit jaar willen Wytse en ik met de Midnight Sun een langere tocht maken. Een rondje van 3,500nm langs de Azoren moet in twee maanden kunnen: in vijf dagen naar Brest, in veertien dagen via Coruna naar de Azoren, daar veertien dagen rondzeilen, in tien dagen naar Falmouth en in vijf dagen terug naar Scheveningen.

Piet Bouma en Ester Boverhof gaan mee naar Brest. Wytse en Heidy Zwaan zeilen van Brest naar de Azoren om daar rond te trekken. Marjan wil in de Azoren meezeilen. Liesbeth ken ik van de tocht naar de Carriëb op de Kompaan

en wil graag de oversteken heen- en terug doen. Hans Fleurbaaij is al eens met Wytse naar de Azoren gezeild en gaat nu op de oversteek terug mee. Tenslotte willen Ingeborg Husen, John Frenk en Sevdalina Rukanova, bekenden van JCS, het traject van Falmouth mee terug.

Na de Vuurschepen Race is het schip zo goed als klaar voor de Azoren. De tweede dieseltank moet in gebruik worden genomen en het abonnement voor de Iridium satelliettelefoon afgesloten. Helaas blijkt de IridiumGo ineens niet te werken. Peter van FixSupport weet na

twee pogingen de afgebroken USB-aansluiting van de printplaat te repareren. Als we in Scheveningen losgooien op 12 juli is het schip niet vooruit te branden. Een snelle duik leert dat de schroef en het roerblad zwaar aangegroeid zijn sinds de Vuurschepen Race. Gaan we die middag nog bij Jeroen de kant op of is een onderwater krabbeurt voldoende? We besluiten tot het laatste.

In Vlissingen willen we een korte stop maken, maar bij het aanleggen blijft de boegschroef als een dolle draaien. Gelukkig liggen we al langs de steiger en kunnen we met de hoofd-

schakelaar de boegschroef uitzetten. Piet, onze technicus, roept al direct dat "het relais is vast gelast". Ondersteboven hangend in de anker/zeil bak bevestigd hij dit. Na een korte speurtocht op het internet en enkele telefoontjes, weten we dat dit speciaal type relais uit de UK moet komen. Levering gaat 14 dagen duren na Brexit, tenzij we het relais zelf komen halen. De koers wordt snel verlegd naar Portsmouth waar we inderdaad twee dagen later het relais kunnen monteren. En passant worden de loszittende popnagels van ons lummelbeslag vervangen door monel-popnagels. Pffff ... en ik dacht dat de boot klaar

was voor de tocht. Met hulp van de Code0 ("het roze monster") belanden we uiteindelijk vlot in Brest. De prachtige invaart en lekkere oesters maken veel goed.

In Brest vindt bij tropische temperaturen de eerste bemanningswissel plaats, en besluiten we Coruna over te slaan om direct naar de Azoren te zeilen. Een voordeel van deze route is dat we een ontmoeting met orka's voor de kust van Spanje en Portugal kunnen vermijden. Een groep jonge mannetjes orka's heeft hier de gewoonte ontwikkeld om met zeiljachten te spelen en het roerblad af te breken.

Hierover later meer ...

**20/7/22** - We ontvluchten de hitte in Brest met een schip vol water, diesel en proviand. De voorspellingen lieten een sterke daling in temperatuur zien en harde windvlagen tot 30kn. Na onze weercursus had ik moeten weten dat er een koufront aankwam. Door de hitte bevangen en zonder wind dachten we er niet aan om alvast een kleiner voorzeil te zetten. Om 01:00 's nachts sloeg de windstille plotseling om in keiharde regenvlagen en was het hard werken om vlagen te pareren, zeilen te reven, lei-ogen te verzetten, zeilpak aan te





trekken en zaken te borgen. De rest van de bemanning lag lekker te slapen. Wytse zou het om 05:00 ook flink te verduren krijgen met vlagen van 50kn, en onweersbuien. Gelukkig nam ik dit keer de tijd om mijn zeilpak aan te trekken, voor ik hem ging helpen de zeilen verder te reven.

De volgende dag leggen we een bizar traject af door de vele windshifts, en wind uit de richting van ons doel. Toch komen we die eerste dag bijna 100nm dichtbij de Azoren. Ik sliep wat minder goed in de voorkajuit vanwege de harde klappen op de golven waar we met 7-8 kn overheen denderden.

**22/7/22** - 's Nachts voeren we een windstilte in en hebben we een paar uur op de motor gevaren. Weer tijd gehad om de planeten en sterrenbeelden te bekijken. Wytse en Heidi zagen nog een schip voorbijkomen, maar verder bleef de horizon leeg.

Overdag pikte de wind weer wat op en varieerde deze tussen 2 en 4 Bf. Aan de wind en met vol tuig liep dit best lekker. Alleen verliezen we tijd doordat we moeten opruizen. Vandaag zagen we Corey Shearwaters (een type pijlstormvogels die op de Azoren broeden), dolfinen en Portugese Man-of-war (gevaarlijke kwallen die op drijvende plastic zakjes lijken boven water).

Wytse probeert met zijn nieuwe hengel verschillende typen kunst-vissen en inktvissen uit om er een grote tonijn mee te vangen. Voorlopig moeten we het met de ingeblikte variant stellen.

Vandaag gezocht naar het pakje crêpes dat ons als toetje was beloofd maar kennelijk is kwijt geborgen. Wel is het me gelukt het verdwenen "wc-eend-pastille-pistool" terug te vinden die weggeslopen bleek uit het wastafel kastje en zich onder de vloer had verstopt.

**26/7/22** - Ik zit scheef in de navigatie stoel. Knieën vastgezet tegen het zijpaneel om niet weg te schuiven. Met een arm tegen de rand van de kaartentafel gesteund kan ik de iPad vasthouden, en met de andere hand typen. We doen mooi 7 knopen over de grond met een knik in de schoot en windkracht 4. Over vier uur gaan we overstag en dan recht op ons doel af.

Met weinig wind is het relatief rustig aan boord. We hebben zelfs gezwommen in kraakhelder water. De aangroei op de romp bleek inderdaad mee te vallen. Er stond toch nog een trage deining die de boot tijdens het zwemmen flink liet dompen en schommelen. Daardoor was het aan boord klimmen niet eenvoudig. Gelukkig hoefden we geen takel operatie uit te voeren om iedereen weer aan boord te krijgen. Gister zag Heidi twee zwarte grienden van ver.

In ruim negen dagen bereiken we de Centrale Groep van de Azoren (Terceira, Pico, Faial en Sao Jorge) die op slechts 50-100nm van elkaar liggen. Al deze eilanden hebben vulkanen, maar die van Pico is wel bijzonder fotogeniek, als hij tenminste uit de wolken komt. De Azoren kennen toerisme, maar het is niet overheersend. Het klimaat is er ook in de zomer prettig. De lucht is er heel zuiver en het

zeewater helder. Op een aantal eilanden huren we een auto om de mooie vulkanen, bossen, kusten en dorpen te bezoeken. Op Sao Jorge is een weggetje zo steil dat we alleen met een aanloopje in onze eerste versnelling er tegenop komen. Porta da Vela op Sao Jorge heeft een kleine maar mooie marina waar een kolonie Corey Shearwaters in een rotswand nestelt. 's Nachts vliegen ze rond en maken ze bijzonder vreemde klagende geluiden die Heidi uit haar slaap houden. Horta op Faial heeft een grote marina met alle faciliteiten en duizenden bezoekende jachten per jaar. Cafe Peter Sport is er niet voor niets bekend onder zeilers. We drinken er vele gin-tonics en wijntjes bij de lokale kaas-, vis- en vleesgerechten. Op Terceira zijn twee grote marina's maar is er geen (werkende) dieselpomp bij de haven.

Vaak ankeren we in de baaien als de havens vol zijn. De nacht dat Wytse om 04:00 zijn vlucht moet halen ankeren we in een extreme regenbui die al drie dagen duurt. In zwembroek, zeiljas, en reddingsvest met koplampjes en bagage verpakt in vuilniszakken, roeien we in het donker ons rubberbootje met harde wind naar de kant. Tot de enkels door het water op de kade wadend vindt Wytse de huurauto om naar het vliegveld te rijden, terwijl ik tegen de wind terug roeiend probeer uit te vinden welk ankerlicht van ons is. Gelukkig wijst Heidi de weg met een schijnwerper op de boot.

Bij aankomst en vertrek moeten er in elke haven in- en uitklaringsformulieren worden ingevuld door de havenmeesters. Gelukkig hebben de computernetwerken vaak storingen of

hebben de havenmeesters vrij. Beiden zijn een geldig excuus om zonder het juiste formulier in de volgende haven aan te komen.

Vissen in de havens knabbelen hier de aangroei van onze romp. We zien groepen Corey Shearwaters met dolfinen jagen op scholen visjes.

**22/8/22** - Met lichte wind zeilen we geduldig door de nacht. De volgende dag valt zoals verwacht de wind helemaal weg door de Azoren Hoog. Circa twaalf dolfinen zwemmen voor de boeg met ons mee. Het water is zo helder dat het lijkt of ze door de lucht vliegen. Het vlekkenpatroon op hun lijven suggereert dat dit waarschijnlijk Atlantic Spotted Dolphins zijn, die veel voorkomen bij de Azoren.

Minder leuk zijn de kuren van de dynamo. Eerst vinden we een losse stekker op een van de regeldraden. Daarna blijkt dat de spanningsregelaar de dynamo niet uitschakelt als de accu's vol zijn. We meten 32V ipv max 28V op de 24V accu's. We vinden een manier om de dynamo met de hand uit te schakelen als de accu's vol zijn.

Zondag zitten we zo'n 400 nm ten noordoosten van Terceira. Een groep van 8 orka's komt ons schip inspecteren. Twee grote jongens zwemmen naar ons toe, onder het schip door en duiken vlak naast de boot weer op. Na alle verhalen over orka's die roerbladen kapot slaan, houden we onze adem in. We praten met fluisterstemmen en gluren voorzichtig over de rand van de kuip. Het zijn prachtige gestroomlijnde beesten met haarscherpe

zwart-witte tekening. We zeilen zacht kabbelend verder en gelukkig buigen de orka's af. Twee uur later zien we fonteinen en ruggen van een paar vinvissen op zo'n 250m. Vorig jaar dook er in de Golf van Biskajie een enorme vinvis op twee meter naast de boot op.

**24/8/22** - Vannacht kwam een koufront over met veel regen en vlagen van 24kn. We hadden uit voorzorg de kleinere genua gezet en twee reven in het grootzeil.

Slapen lukte niet best in de voorkajuit. De boeg van het schip maakt vaak wilde bewegingen waar de slaper (ik) zich schrap tegen moet zitten. Gelukkig mocht ik van Hans en Liesbeth de achterkajuiten gebruiken tijdens hun wachten. Zij klagen over kraak en piepgeluiden in hun kooien, maar hebben duidelijk het gebonk en geklots in de voorkajuit nog niet gehoord.

We downloaden regelmatig gribfiles en weerkaarten, en voeren hele discussies of we nu een koufront, warmtefront, oclusiefront, of misschien toch een trog zien overkomen. Gelukkig staan er een paar weerboeken aan boord en is weerman Henk Huizinga per sms bereid advies te geven.

De voorraad groenten en fruit loopt nu op zijn einde, ook omdat we regelmatig beschimmelde exemplaren over boord moeten gooien. Er brak lichte paniek uit toen we de laatste waterflessen van onder de kajuit-vloer haalden. Voortaan moet de koffie gezet worden met water uit de tanks. We zijn het er niet over eens of er te weinig of te veel chloor in dat water zit.

Vandaag zit ik voor het eerst met lange broek aan. Maar nog wel met blote voeten. De temperatuur is flink gezakt na het overtrekken van het koufront.

We zitten nu op een halvwindse koers en tikken regelmatig 8kn snelheid aan. Toch gaat het nog ruim twee dagen duren voor we de laatste 350nm naar Falmouth hebben overbrugd.

Gisteravond zagen we ineens een zeilboot achter ons langs varen. Hij had geen AIS-signaal en reageerde ook niet op onze oproepen. Een donkere nacht zien we hoe dolfinen fluorescerende sporen trekken onder water wanneer ze als torpedo's op ons afkomen. In negen dagen overbruggen we de 1,165nm naar Falmouth. Vlak voor de kust worden we geïnterd door de RIB van een patrouilleschip en ondervraagd door de UK Border Force. Gelukkig ben ik juist bezig het ingevulde formulier C1331 op te sturen.

Na een voorspoedige tocht langs de Engelse zuidkust met stop in Dartmouth, komen we op 4 september om 5:35 aan in Scheveningen. Tim Lemeer verwelkomt ons onverwachts op zee met finish-biertjes en andere lekkernijen.

Uit Scheveningen deden ook Roderick en Monica in de Baloo, en Peter Jongepier met de Kompaan, deze zomer de Azoren aan. Het lukte helaas niet om onderweg op zee een ontmoeting te regelen.



## Scheveningenweek

*Van zondag 14 tot en met donderdag 18 augustus heeft de Scheveningenweek plaats gevonden van Team-West (een samenwerkingsverband tussen KVV de Kaag, de Zoute Optimist en Jachtclub Scheveningen)*

We begonnen de Scheveningenweek op zondag met tropisch weer en een lekker briesje! Er was een grote groep enthousiaste cursisten aanwezig met verschillende niveaus. Van kinderen die nog nooit in een boot hebben gevaren tot en met fanatieke wedstrijd zeilers. De CWO-zeilers hebben gevaren in de haven en de wedstrijdzeilers gingen meteen heel dapper de zee op. Ondanks de hitte hebben de kids een hele leuke eerste dag gehad en daarom is er uiteraard veel gezwommen.

Maandag en dinsdag was de wind perfect. De cursisten hebben hierdoor heel erg veel kunnen leren. De optimisten hebben overstagen gedaan en ze hebben leren gijpen, sommige kids deden dit voor het eerst, wat altijd wat spannender is maar de kids deden het super goed!

Maandag en dinsdag hebben we een goede start gemaakt voor de beginners en de basis

herhaald voor de kids die al iets meer ervaring hadden om de rest van de week samen het beginnende zeilen onder de knie te krijgen en heel veel plezier te maken om de zomervakantie af te sluiten. Tussen het fanatieke varen door hebben we samen geluncht en een gezellig spel gespeeld met de optimisten. Tijdens het zeilen in de middag is er zelfs een zeehond gespot in de haven die erg dichtbij kwam kijken hoe we aan het zeilen waren!

Woensdag hebben we jammer genoeg niet gevaren. Het regende bijna de hele dag en de kans op onweer was te groot, door deze omstandigheden konden wij niet varen. Woensdag konden dus alle kids dus thuis binnen uitrusten om de volgende dag weer enthousiast het water op te gaan om te leren en plezier te maken.

Donderdag was een hele mooie dag. Het was erg warm weer, dat betekende veel insmeren

en veel water drinken maar vooral heel veel zwemmen en afkoelen. De Pico's konden vandaag ook even kijken hoe het buiten de haven op zee was. Dit was een indrukwekkend uitstapje, waarbij de golven een hele nieuwe uitdaging voor hen waren. Tijdens de lunch werden we verrast door een bezoek van de Eendracht dit vonden de kids erg indrukwekkend.

We sloten deze fantastische week af in het nieuwe clubhuis van Jachtclub Scheveningen waar de cursisten allemaal hun welverdiende CWO-diploma kregen. Het was dus een week met soms lastige weersomstandigheden, maar met veel water pret, waarbij we er weer veel kinderen enthousiast zijn geworden van de zeilsport en geïnteresseerd zijn geraakt in het wedstrijd zeilen.

Dino van der Meer Mohr en Pippa Craft

## Team West gaat de zee op!

*Deze week hebben we met een groep zeilers gebruik gemaakt van onze uitvalbasis in Scheveningen. Terwijl de cwo optimisten en de laser pico's hun eerste zeilmeters hebben gemaakt in de 3e haven hebben we met de wedstrijd optimisten en lasers het ruime sop opgezocht.*

Voor een aantal deelnemers (en coaches) was het de eerste keer op zee, dus nadat iedereen een hele zomervakantie heeft gehad om op te laden hebben we zondag ochtend met de coaches samen gezeten om de weersvoorspelling en de verwachte stroming te bespreken samen met de nodige veiligheidsmaatregelen.

Wanneer de voorbesprekingen allemaal gedaan zijn konden alle zeilers zichzelf vastknopen in de sleep en konden we voor het eerst deze week de zee op. Op zee werden een paar van de zeilers voor het eerst in hun zeil carrière geconfronteerd met echte golven, maar er werd al meteen erg goed met de golven meegezeild zodat aan het eind van de eerste dag bijna elke zeiler wel minimaal een keer van een golf af "gesurft" heeft.

De volgende dag begonnen we nog met wat rommelend onweer in de verte, maar is het

uiteindelijk de hele dag droog gebleven. Het waaide ook lekker waardoor alle zeiler goed hun hangtechniek hebben kunnen oefenen en er weer grote stappen gezet zijn in het boot-handelen op de golven. De dinsdag was qua weersomstandigheden de perfecte dag, we hebben bijna de volledige dag op zee kunnen liggen en veel zeilmeters kunnen maken en veel kunnen oefenen.

Op woensdag hebben we jammer genoeg de beslissing moeten maken om niet te zeilen vanwege de harde wind, maar daarom was iedereen goed uitgerust om donderdag nog even alles te geven!

De laatste dag was een echt een zeeziekte test voor de kinderen en de coaches gezien er nog redelijke grote golven waren vanwege de storm van de dag ervoor. Jammer genoeg hebben om die reden een paar kinderen eerder moeten stoppen vanwege zeeziekte en

zijn de optimisten eerder naar binnen gegaan wegens dezelfde reden. Maar we hebben de dag af kunnen sluiten met wedstrijden in de 3e haven en natuurlijk een heel gezellige afsluitende borrel in het clubhuis van jachtclub Scheveningen waar we meer dan 50 kinderen hun welverdiende CWO diploma hebben mogen overhandigen!

Ik wil alle zeilers ouders, coaches en begeleiders bedanken voor een zeer geslaagde zeilweek en weet zeker dat de lessen die geleerd zijn deze week zullen worden gebruikt om het aankomende wedstrijd seizoen om mooie resultaten te behalen met team west!

Tot volgend jaar op de Scheveningenweek

Fotografie: Wim Haze



## Sailmon JR – La Drheam Cup

*Tja. Na de Fastnet van vorig jaar en alle tijd en energie die we in de boot gestoken hadden voor de voorbereiding daarvan, dachten we klaar te zijn voor weer een mooi wedstrijdseizoen, met La Drheam Cup als grote race voor dit jaar. 600NM van Cherbourg, via de zuidkust van Engeland, Wolf Rock, de Atlantische Ocean en de Golf van Biskaje naar la Trinité sur Mer. Samen met Moana (J122, ons 'zusterschip') en Il Corvo (JPK1180) die deze wedstrijd ook op hun lijstje hadden staan. Mooi vooruitzicht!*

Maar toen werd in april onze trailer gestolen van het terrein van Malherbe. Slechte samenloop van omstandigheden; de trailer moest plaats maken voor een boot waar aan gelast moest worden en was dus tijdelijk verplaatst naar het hoge deel. En voor zover wij begrepen hebben, heeft het hek 1 weekend open gestaan. Dat was net het weekend van de Van Uden Reco in Stellendam, waardoor de arge-loze voorbijganger kon denken dat we met trailer en al op pad waren. Maar helaas. En op het moment dat wij in de gaten hadden dat 'ie weg was, gingen de camerabeelden niet meer ver genoeg terug...

De verslagenheid was groot en héél even hebben we er over gedacht het bijtje er bij neer te gooien. Want een groot deel van onze wedstrijdzeilen lag in de trailer, evenals de

deliveryzeilen, stormzeilen, gereedschap, ons reddingsvlot, bootkussens, een duikset en nog veel meer. Maar al gauw besloten we toch te kijken wat er nodig was om toch te kunnen varen. Gelukkig bleken alle wedstrijden die we gepland hadden OSR CAT3 te zijn en konden we dus volstaan met een heavy weather jib en life raft. Stormzeilen waren niet verplicht. Maar zowel onze trainings-J3.5 en wedstrijd-J3 waren weg en nieuwe zeilen zouden nooit op tijd komen. Gelukkig konden we een reserve J3.5 overnemen van de Ajeto was ons grootste probleem opgelost – we konden in ieder geval meedoen! Dus vol goede moed gingen we weer aan de slag om de boot klaar te maken. En dan merk je pas echt wat je allemaal kwijt bent. 'Hebben we een... (vul zelf maar in)?' 'Ja, in de trailer...' 'En een ...?' 'Ja, ook in de trailer...'

Na de Vuurschepen en North Sea Race als trainingsronde togen we vol goede moed naar Frankrijk. En dan blijven Fransen toch echt Fransen... De Prologue op vrijdag was verplicht, maar toch niet echt (bericht van le Président: "omdat het een feestelijk evenement is, zullen we een zekere souplesse tonen naar boten die problemen hebben om deel te nemen"). En terwijl het grootste deel van de crew nog onderweg was, hebben we de Prologue uiteindelijk toch maar gevaren – met 3 man. Op het gemakje, met alleen de jib en een grootzeil, want het was tenslotte een feestelijk evenement en meedoen was belangrijker dan winnen.

Toch kunnen ze in Frankrijk wel een wedstrijd neerzetten. Ook weer verplicht een hele serie vlaggen hijsen in de haven, maar daardoor



ziet het geheel er wel gezellig uit. Wat daar dan allemaal ligt – Class40's, Figaro's, Ocean 50s – dan is de Sailmon ineens maar een heel simpel bootje. De hele stad loopt uit om de boten naar de start te zien varen, het startschip is een Frans marineschip en ze hadden ook nog dolfijnen geregeld bij de start. En prachtig weer! Na de Fastnet was het een verademing om dit keer te kunnen starten in korte broek en T-shirt. En – ook in tegenstelling tot vorig jaar, toen we met 30+ knopen wind de Solent uit moesten kruisen – kwam de eerste tack nu pas 36 uur na de start. Het grootste deel van de race was downwind, wat met onze boot niet per se ideaal is. Maar het weer (champagne sailing!), de vele dolfijnen en de prachtigste sterrenhemels maakten veel goed. Alhoewel we ook dichte mist en onweer hebben gehad. En een windwak, waarbij er in-

eens een wolk schoof tussen ons en de boten die ca 1,5 mijl voor ons lagen, waaronder de Moana. Zij kregen wel wind en wij lagen nog steeds geparkeerd. Frustrerend!

Bij de boeironding in de Golf van Biskaje was het uiteraard pikkedonker. Terwijl je de hele tijd geen boot in de buurt hebt, kom je daar natuurlijk net tegelijk met twee andere boten aan en zit je ineens spannend dicht op elkaar, alsof het een kortebaarwedstrijd is. En de laatste 20 mijl voor de finish – daar zullen we het maar niet over hebben. De wind viel zakte helemaal in, af en toe zelfs maar 2 knopen. Gelukkig konden we het laatste stukje gebruik maken van wat landwind en wisten we nog een beetje snelheid te houden, maar het was een lange dag. 's Ochtends om 8 uur de baai in varen en de finish zo'n beetje zien liggen en

dan pas om half vijf finishen... Dat biertje in de bar hadden we dus wel verdiend!

En ook al was dit niet ons beste resultaat (16e van 26 in IRC1), La Drheam Cup is zeker een aanrader. Het zou mooi zijn als er in 2024 meer dan drie Nederlandse boten meedoen!

Eva Hermans  
Sailmon JR

PS We hebben nooit meer iets van de trailer gehoord. Dus mocht u ergens nog een paar zeilen met zeilnummer NED9015 tegenkomen, dan horen we het graag!





## ORC worlds Otra Vez

*Een WK ORC vaar je niet zomaar, daar gaat wel wat aan vooraf. Als ik bij het begin zou beginnen dan wordt deze uitgave van het "Spuigat" misschien wel zo dik als de bijbel dus ik zal maar een beetje van de hak op de tak springen.*

Sinds 2010 varen we met een relatieve stabiele ploeg een mix van wedstrijden met de Twee Gezusters. Winterserie Hoorn winnen we twee keer op rij en onze kinderen worden langzaam wat groter en kunnen dus zelf naar hun voetbal- en hockeywedstrijden. Het wordt langzaam wat serieuzer, we doen de Round the Isle of Wight in 2016, 17, 18 en 20 en verkassen naar Scheveningen.

Ik neem de Twee Gezusters flink onderhanden om weer voor een jaar of 20 mee te kunnen doen met wedstrijden en reizen te maken in het Engels kanaal, Scandinavië en hopelijk ook nog wat verder. In 2020 vaar ik met mijn jeugdvriend Hendrik Jan Molenaar de 160 mijls en beland op die manier in de NL-Fastnet app. Helaas eindigt de wedstrijd in windstilte en ondanks creatief management van Paul Manual komt het, behalve voor Moana die de mijlen echt nodig heeft, niet tot een finish. Maar de toon is gezet, we gaan onze ambities nog wat verder opschrijven.

Naar aanleiding van de verkoop van mijn bedrijf is er ook ruimte om na te denken over een andere boot. Na 12 jaar Twee Gezusters

en ruim 20 duizend mijl is die keus niet eenvoudig. Ik ga daar eens rustig de tijd voor nemen... Toen ik jong was wist ik het allemaal zeker, eerst een oude racer veel snelheid voor weinig geld, en dan als alles goed gaat een Koopmans achtige boot met een kotterstag met daaraan een fok als een plank en zo hard als beton. Onder die voorwaarde zou zelfs een rolfook wellicht acceptabel kunnen worden. De eerste stap is wel gelukt maar voor stap twee staat het het vizier toch op een racer waar je ook verdienstelijk mee kunt toeren. Ik begin een beetje mijn huiswerk te doen en X35, X43, J/122 en First 41 komen langs. Praktisch gezien moet ik de ambitie voor een harde kap zoals op de Vendee Globe boten laten varen, is alleen in de incurante markt van racers a la Sec Hayai beschikbaar. Een X43 met carbon mast en 2.5 m kiel in Frankrijk is snel verkocht, jammer dan. De J/122 komt in beeld, vooral ook omdat Moana, Sailmon en Ajeto al in Scheveningen liggen.

### De wending

Eind augustus komt de wending, de Twee Gezusters wordt aangevaren tijdens de 24 uren, is niet beschikbaar voor x weken en dat wordt

snel xx plus of min yy weken. Dan maar tijd besteden aan het zoeken naar een andere boot. Uiteindelijk twee J/122's gespot, een in Engeland waar dan nog een keer extra BTW bij moet, de andere op Malta. Daar moet dan natuurlijk een terugvaar/terugbreng investering bij maar dat is tenminste een leuk avontuur. Ondanks mijn gebruikelijke Calvinistische waarschuwingen dat dit behalve geld vooral ook heel veel tijd gaat kosten vindt mijn gezin het ook een leuk plan. Na een inspectie en sea-trial met Hendrik Jan in oktober is de Otra Vez II op 1 november in eigendom. Ik denk terug aan de frase die een vriendin ooit naar haar hoofd geslingerd kreeg in een turbulente fase van haar leven: "Jacomina, la mujer con dos hombres..." en doop het om to "Uneco, el hombre con dos barcos". Ik zou nu niet meer durven zeggen welk van de twee opties verwarrender is.

### De aanloop

Op 2e kerstdag zit ik na wat ingewikkelde corona perikelen op de Otra Vez "moederziel alleen kersfeest te vieren". Ik zet nog net niet André Hazes op maar een zekere weemoed wordt mijn deel. Niet omdat er geen kerst-

boom is met Maria en de kribbe maar wel omdat de boot helemaal leeg, helemaal vreemd is. Waar ik op de 2GZ elk schoefje en moertje ken en zeker weet dat het goed zit, moet ik dat op de Otra Vez allemaal nog ontdekken, en, wat later ook wel blijkt, maar afwachten. Van de Sailmon had ik al begrepen dat er benedendeks wel het nodige rammelt en dat komt langzaam maar zeker in beeld.

Na twee weken werken aan boord en rond lunch tijd naar de Gauchi Borda (de Vrolijk watersport van Malta), potten en pannen en gereedschapwinkels is de boot op zaterdag 8 januari klaar om richting Italië, Scarlino te gaan. Het wordt een enerverende reis, we breken met ruw weer (25 – 33 knopen wind), maar wel de boot volledig onder controle, tegelijkertijd een roerketting en een voorstag profiel, dit na het demonteren van de WC waarvan de buitenboordskranen niet goed afsluiten. So much for the "certified surveyor". We fixen de roerketting op volle zee, maken een anderhalve dag pitstop in Syracuse om voorstagprofiel te schuren zodat we de tweede gleuf kunnen toepassen en gaan verder op pad naar Italië. Na vijf etmalen zeilen met



af en toe behoorlijk wat wind bereiken we in volledige stealth mode met alleen marifoon, papieren kaart, Navionics en de boordlichten op de preekstoelen, Scarlino. Voor netjes en zeewaterbestendig bedraden moet je duidelijk niet op Malta wezen....

Intens tevreden, maar het is duidelijk dat er nog een en ander moet gebeuren. Een lichte frustratie dat de running bill voorlopig nog niet gesloten kan worden is makkelijker weggeslikt dan de zorg of we dit allemaal wel op tijd af gaan krijgen. We hebben ons op 1 december al ingeschreven voor ORC worlds in juni. Ook aardig om te vermelden dat de boot is gestouwd met 23 zeilen, wat me in Malta ongeveer 30 uur tetris met zeilzakken heeft gekost maar voor de driekoppige bemanning Krijn Degenkamp, Nieke Zeeman en Uneco past het wel. Als je dag en nacht zeilt heb je alleen de twee kooien in het midden nodig. In Scarlino bel ik met Vester Knibbe van tuned rigs maar Krijn, als rasondernemer, stelt voor om vooral in de haven rond te lopen en snel een netwerk op te bouwen, want "hier kunnen ze ook heus echt wel wat". Scarlino is een Swan basis dus dat is alleszins aannemelijk en

de eerste hit is raak. Het is winter dus de boten die nog zeilen hebben mensen aan boord die wat kunnen en wat weten. We ontmoeten Andrea, een fantastische steun en toeverlaat die ons in contact brengt met Antonio voor de electra en Eros voor de rigging. We maken lange to-do lijsten die we in persoon doorspreken en ik besluit dat het tijd is om eindelijk naar mijn grote broer te luisteren en door te pakken op de rolfook. Er ligt een ongebruikte Harken Furler waar alleen nog een profiel voor hoeft te worden besteld. Opgelucht dat het nu alleen nog een kwestie van geld is verlaten we op dinsdag Scarlino, terug naar huis. Aldaar verwelkomd op de stoep, mijn dochter heeft corona en ik moet vrijdag al weer op pad voor mij werk dus ik slaap een paar nachten op kantoor. Maar, wel heerlijk gezeild terwijl de rest van Nederland naar de beslagen ramen heeft gestaard. De Twee Gezusters is ook weer in Scheveningen, 2022 gaat het zeiljaar van mijn leven worden. Ik heb gelukkig nog niet door wat er voor me ligt.

### De marathon

We blijken nog een zogenaamde "natte meting" en een meting van alle zeilen nodig



te hebben om aan een ORC-International meetbrief te komen. Ik besluit nog maar een keer heen en weer te gaan en wordt goede vrienden met de meetofficial Mr. Perdomenico Muzzi, vind last-minute een ongebruikte sporthal voor het meten van de zeilen en het zaakje is weer onder controle, je moet immers een geldige meetbrief hebben om te starten. Op de kant worden de afsluiters vervangen en Antonio(electra) belooft nog een tweede ronde te maken op basis van mijn eerste check. De kachel valt van de lijst, who cares.

Eros, de rigger met wie ik eind maart al heb bevestigd dat alle onderdelen er zijn, geeft taal noch teken. Dat begint me wel zorgen te baren dus ik schakel Andrea nog maar eens in, die komt nog met een laatste en allerlaatste kans optie maar op vrijdag 10 juni, precies 8 dagen voor het geplande vertrek uit Scarlino naar Porto Cervo hoor ik dat Eros definitief de handdoek in de ring gooit. Andrea: "Eros is a very good rigger with proportionally bad planning and communication skills, it is how it goes with these specialists". Tja, opnieuw met schaamrood op de kaken Vester Knibbe gebeld en een heel weekend de Harken Manual uitgeplozen. Michiel (Roohé) heeft al gauw de pagina met de "ROD RIGGING Harken Rod Adapter Stud Required (Sold Separately)" te pakken en 20 what's app pagina's terug vind ik de factuur van Harken en daar staat het ding niet op. Hebben we het ding nodig, ja, nee? We contacten een rigger in Porto Cervo via het race committee maar die ziet het ook niet zitten om onder hoge tijdsdruk de klus aan te nemen. Best verstandig, is overigens een van de weinig verstandige dingen waar we hem op kunnen betrappen. Vesper regelt vanuit de auto een tuf luff, op te halen in Leimuiden en op woensdag ochtend kwart voor acht overhandig ik die op station Utrecht aan Nienke, die als eerste gaat vliegen. Een redelijk handzaam doosje van 1 m x 1 m x 5 cm maar wel

odd-sized bagage en of dat lekker zal vallen als sportpakket bij de el-cheapo Ryanair vlucht is niet zeker. Zij gaat als eerste om te assisteren bij de te waterlating op vrijdag. Op donderdag wordt ik middenin een vergadering gebeld door Emilio over hoe de motor aangaat. Waarom moet de motor aan? De boot ligt te water, per vergissing een dag eerder. Op zich wel lekker voor Nienke maar zij tikt natuurlijk wel weer een overbodige hotelnacht af.

#### De eindsprint

Nienke ontvangt het pallet met gereedschappen, veiligheidsequipment, de rubberboot en nog een hoop ander spul, doet de eerste materiaalboodschappen en begint met het monteren van zeillatten in de wedstrijdzeilen. Pierre en ik vliegen op vrijdag maar te laat voor de laatste trein vanuit Pisa dus overnachten daar. Transavia toont zich zeer servicegericht, vooral omdat ik spontaan de vraag stel of een 3 m lange motorfietsketting die in mij handbagage rugzakje zit wellicht als wapen wordt gezien. Dat is wel het geval. De ketting weegt 3.5 kg en was een vlotte manier om beneden de 22 kg te komen. Na een kwartiertje herschikken van flessen FSOB (oude jenever) en andere zware dingen mogen we uiteindelijk met de hakken "door" de sloot met 1.5 kg overgewicht toch mee. Gewicht zal in dit evenement nog een belangrijke rol gaan spelen. Op zaterdag de eerste trein en vanaf een uur of 10 aan het werk. De to-do lijst is dan nog overzichtelijk: zeilen wisselen, anker ketting kopen, nieuwe start accu, tuf luff monteren, accu's beter vastzetten, toplicht (niet perse verplicht maar naar mijn eigen inzicht wel een must), nieuwe roer-ketting assembleren en monteren en oh ja, de boot een beetje leren kennen, altijd handig. We persen het maximum uit de zaterdag en besluiten zodra Rik en Axel aan boord komen, rond 11 uur 's avonds meteen naar Sardinië te koersen. Een klein moment van synchronisatie

tussen de ploeg die er al 1 of 2 x 12 uur klussen op heeft zitten en de invliegers met "laten we lekker even een Italiaans biertje pakken" maar de bonding gaat snel. Het is een gave boot en we hebben er zin in.

De tocht naar Sardinië verloopt soepel, klein beetje zeeziekte en de raampjes staan open voor wat frisse lucht. "Best gaaf dat ze open kunnen maar daar gaan we nog wel een keer spijt van krijgen" merk ik op. Helaas komt dat moment onverdiend snel, de volgende avond in de straat van Bonifacio trekt de wind een beetje aan. Nienke merkt het op en gaat naar binnen maar wordt nog even gestoord door een vraag van het type "waar is de schaar". Precies als ze het eerste raampje dicht wil doen is die lullige golf daar. We vloeken en lachen een beetje, om 0200 maandag leggen we aan in Porto Cervo alwaar zelfs na nog een keer een box opschuiven de Nelson bar nog steeds koude biertjes schenkt. Het is vanaf dat moment onze stamkroeg. We hebben nog 3 dagen, maximaal 4 om de boot door de keuring en in orde te krijgen en nog een middagje om te trainen. Hoe ons dat lukt? Teamwork en bikkelen, ik kan er eigenlijk nog steeds niet bij.

#### Het evenement

Het is al vanaf het begin de strategie om in de openingswedstrijd, de lange baan wedstrijd van ~36 uur een eerste rake klap uit te delen. Handling is van iets minder belang, strategie, focus en uithoudingsvermogen des te meer. Laten we daar nu net op getraind hebben. De start is meteen klote en het eerste kruisrak ook. Ik maak nog even een beginnersfout door in de bovenboei aanloop over stuurboord te acteren op angst in plaats van: "op tegenkoers past het altijd wel". Met een FDL (f\*\* dead last) om de bovenboei. Downwind en bij de eerste ronding pakken we al 7 boten. Daarna is het slinger-de-slang tus-

sen de Madelena eilanden, snikheet en de wedstrijd start meerdere malen opnieuw. We hameren erg op het thema slapen als er geslapen kan worden. Enkelen van ons pakken een paar uurtjes. Hendrik-Jan schraapt via een rotsje nog even de laatste pokken van de kiel (bijna) en ergens in het midden van het veld spinnakeren we de avond in. Wij hebben wel 5 uur masttop tijd in ons toplicht gestopt maar veel andere boten niet, lekker met twee speldekknop boordlichtjes in de golven en dan de voordekker nog met een rood lampje erbij. De ronding is, mede daarom, een beetje gekkenhuis en wat slordig maar dan begint de lange banaan terug naar de straat van Bonifacio. Het grootste deel van onze 825 kg zit in de rail, met af en toe een tripje naar her en der, voor de ongewenste oprispingen. 18 – 22 knopen, sturen sturen sturen en hard werken met grootschoot en overloop. In de straat in de vroege ochtend beginnen we wat te hallucineren maar gelukkig is daar de verlossende fokwissel, terug naar G3 en iedereen is weer wakker. Michiel van W levert strijd met de WC en dichte kranen, "there is a first for everything" merkt hij droogjes op, met wat onbestemde vlokken in zijn haren.

De Joy zit ons op de hielen en omdat het nog maar een paar uurtjes is, iedereen in de rail. Terug naar de G2. Laatste ronding en basta, line honours J/122, finish biertjes naar boven en naar de haven. 4e Corinthian en 11e overall. De boot van onze (dan al) vriend Lars geeft een hint aan het committee, er komen de nodige exclusion zone DSQ's en het wordt een 1e plek Corinthian, 4e overall. Mission accomplished. Navigator Rik W. Stumpel is tevreden.

Dag 2 eindigt met geen enkele race afge maakt, wel nuttig om het starten te oefenen, ze gaan nog niet heel goed om het zacht uit te drukken.

Dag 3 is dan een fantastische zeildag. We starten inmiddels redelijk, soms best goed hoewel er vrij regelmatig boten zijn die de regels nogal aan hun laars lappen. Ondanks de intentie om problemen te vermijden, gaan we race 3 in met een protest voor de start en zetten daar nog een protest bij vanwege een BB-SB bij de bovenboei. Verder varen we vooral onze eigen wedstrijd, het is weer voor de G3 en de A4, en met 20+ knopen gijpen we buitenom. "Beetje dom" (zou Maxima zeggen) dat we daarbij de basis zeilschoolregel van grootschoot inhalen teveel verwaarlozen.

Kost ons wat pegels om een scheur in het grootzeil te laten maken maar ach, behalve dat we onszelf een beetje dom voelen loopt het met een sisser af. Omdat de halshoek los is gekomen trek ik de grootzeilval nog maar eens goed aan en die breekt (dus). De nodige mast tijd is weer ons deel, Michiel en Pieter fixen het. De protest boot bij de start heeft zich al teruggetrokken maar het protest richting de Joy (J/122) zetten we door. Het wordt ongeldig verklaard omdat de protestvlag niet hing bij de finish, was eraf gewaaid. Dat hadden we wel gemeld aan het finish schip, protest committee zat zichtbaar in zijn maag met de situatie maar kon geen regel vinden waarbinnen dit geplooid kon worden. Na wat stevige discussie werd het uiteindelijk toch gezelligheid en broederschap met de Joy.

Die avond is er dan eindelijk een beetje een feestevenement, crewborrel. Er is zelfs een DJ. Als aanvoerders van het Corinthian veld, met menig pro-boot achter ons maken we met groot gemak en veel plezier het statement dat al dat racen een beetje bijzaak is, het gaat toch vooral ook om een leuke week. Krijn zet op Yacht club Smeralda een nieuwe dresscode neer, zwembroek en teenslippers wat hem helaas wel een gebroken teen oplevert. Maar, Krijn zeurt nooit.

Voor dag 4 schrapt het committee de lange coastal, jammer maar ondanks onze escapades tot een uur of 11 de avond ervoor varen we nog drie verdienstelijke potten. Geen kaskrakers maar genoeg om onze podium plek (Corinthian) vast te houden. Zeilen ook weer in orde. Michiel van Wickeren merkt terecht op dat laat naar bed met > 10 biertjes op geen winning strategy is en ik val hem bij met als extra compliment aan de bemanning dat het desondanks verbazingwekkend goed ging. Maar nu, oogjes dicht en snaveltjes toe.

Dag 5 (laatste) komt nog met twee lichtweer races. We komen nèt niet in de flow. We zien het wel maar misschien niet op tijd en het is sowieso een dag en een weertype van "the rich are getting richer". We glijden net van het podium en eindigen als 4e Corinthian. Jammer, natuurlijk leuk om op het eerste evenement een prijs te pakken maar na de toch wel sfeer-loze prijsuitreiking halen we de schouders op en zetten koers naar het restaurant voor het laatste avondmaal. Bachanaal is overdreven maar we komen dicht in de buurt. We zijn euforisch over team, sfeer, boot, en prestatie en vallen elkaar regelmatig met dubbele tong en natte ogen in de armen. Dit smaakt naar meer, Otra Vez, it's coming home.

We klussen nog ronde 3 van de roerketting en zetten koers naar Italië. Boot helemaal uitgespoeld en dan naar Nederland, er moet her en der gewerkt worden. Mission accomplished, failure was not an option.

Team Otra Vez 2: Michiel van Wickeren, Pieter van Drunen, Krijn Degenkmap, Axel van den Berg, Pierre Birnage, Nienke Zeeman, Michiel Roohé, Hendrik Jan Molenaar, Rik Stumpel, Uneco de Meester (819 kg schoon aan de haak).



## Roeien, New York - Rotterdam

Geachte leden van Jachtclub Scheveningen, Geachte lezers van Magazine Spuigat,

Graag introduceren wij onszelf. Wij, Marcel Nijland, John Opmeer, Gerhard ter Maat, Paul Kuiphof en Chris van Amersfoort, zijn vijf sportieve vijftigers met een missie. Samen vormen wij het oceaanroeitoe team de North Atlantic Four. In mei 2023 gaan wij van New York naar Rotterdam roeien. In ongeveer 60 dagen leggen wij ruim 6.000 km af, om 600.000 euro in te zamelen voor een bijzonder goed doel: het bouwen en inrichten van een nieuwe huiskamer in het Ronald McDonald Huis / Sophia Kinderziekenhuis. Dit doen we voor de gezinnen van de zieke patiëntjes. Zodat zij onder moeilijke omstandigheden toch dicht bij elkaar kunnen zijn in een huiselijke sfeer. Ieder mens verdient een veilige haven! Hiervoor hebben wij een stichting opgericht, genaamd "New York – Rotterdam".

Het bedwingen van de noordelijke Atlantische oceaan met een roeiboort gebeurt maar zeer mondjesmaat. Vele oceaanroeiteams volbrengen jaarlijks de oceaanroeitocht van zuidelijk Europa / noordelijk Afrika naar het Caraïbisch gebied. Maar slechts een enkeling roeit de andere kant op, van Amerika naar Groot Britannië / vasteland Europa. Slechts eenmaal eerder roeide er een Nederlandse crew van New York naar Rotterdam. Dit was in 2005, en gebeurde in drie etappes. Wij roeien in één ruk, van de Big Apple naar een van de grootste havensteden ter wereld: Rotterdam.

We roeien "unsupported", wat betekent dat

er geen volgschip meevaart. We zijn volledig op onszelf aangewezen. Onze oceaanroeiboort is momenteel in aanbouw bij de Belgische oceaanroeiboortbouwer Koen de Gazelle van de firma Whaleboat. Zodra zij gereed en getest is, heeft zij haar ligplaats in de Jachthaven Scheveningen. Wij zijn ongelooflijk blij met deze prachtige uitvallocatie. Scheveningen haven is namelijk de Nederlandse zeehaven waar je in zeer korte tijd, direct op open zee bent. Oceaanroeiboten zijn niet geschikt voor binnenwater, inclusief het IJsselmeer. Vanwege de lage rompsnelheid van maximaal 4 knopen (geen zeil / geen motor, enkel drie roeiers), en vanwege de vorm, zijn zij zeer wind- en stromingsgevoelig. Alleen het ruime sop is een geschikte omgeving voor dit type boten.

Onze oceaanroeiboort is "Alexia" genoemd. Met permissie van Hunne Majesteiten Koning Willem Alexander en Koningin Maxima der Nederlanden, hebben wij haar vernoemd naar de middelste kroonprinses! Alexia betekent namelijk "helper" / "beschermster". Deze naam past erg goed bij het Ronald McDonald Huis, bij onze beroepen (mariniers, verpleegkundige, brandweerman) en bij onze oceaanroeiboort. Zij is ons veilige thuis gedurende de ruim 60 dagen die wij op zee verblijven.

Alexia is een koolstof-kevlar / schuim / epoxy matrix, vacuüm geïnfuseerde roeiboort. 10,4 meter lang en 1,9 meter breed, bedoeld voor vier tot zes roeiers. De boot heeft drie roeiplekken, wat betekent dat er maximaal drie roeiers tegelijk kunnen roeien. Tijdens onze overtocht zijn er in principe twee roeiers aan

het roeien, terwijl de andere twee roeiers rusten. In een blokschema van 2 uur op, 2 uur af. Maar in bijzondere situaties die kortstondig vragen om een hogere roeisnelheid, roeien we met drie roeiers tegelijk en heeft er dus maar één roeier rust. Het blokschema wordt dan 2 uur roeien, 40 minuten rusten.

Naast een prachtig uiterlijk, is Alexia functioneel. Een lange waterlijn zorgt voor snelheid. En de grootte van de cabines zorgt dat zelfs de langste bemanningsleden (Paul en Chris zijn rond de 2 meter lang) comfortabel kunnen rusten, hun lichaam volledig uitgestrekt.

Deze Whaleboat is speciaal ontworpen als roeiboort. Het ontwerp minimaliseert de impact van wind op alle hoeken van de cabines. Zij is -in tegenstelling tot andere oceaanroeiboten- niet specifiek gebouwd om te roeien met de wind in de rug. Ook bij zijwind en tegenwind kan erin geroeid worden.

Alexia is volledig zelfrichtend, zelfs zonder ballast. Dus bij een kapseizing, die we minimaal eenmaal gaan meemaken: geen paniek! Het duurt niet lang voordat de boot weer rechtop staat. De volledige binnenstructuur van de boot bestaat uit vacuüm geïnfuseerde koolstofvezel sandwich panelen. Twee kielbalken, gecombineerd met schotten, vormen compartimenten. Elk van deze drieëntwintig compartimenten is vastgezet aan het dek en aan de romp, waardoor individuele waterdichte zones ontstaan. Zelfs met meerdere gaten in de huid, blijft de boot drijven. Deze extreem onbuigzame en stijve constructie maakt haar



tot een van de meest zeewaardige en veilige oceaanroeiboten.

Alexia is voorzien van een robuuste autopilot (stuurautomaat), bij uitstek geschikt voor de lagere rompsnelheid van oceaanroeiboten. Ontworpen om een groot roer te besturen en de koers continu aan te passen. Zonder oververhit te raken of zelfs te verbranden. De koers wordt bepaald door onze navigator Steven Smith. Hij is de belangrijkste spil in ons onshore team. Meerdere keren per dag bepaalt hij op basis van weersvoorspellingen en stromingsbeelden, onze koers. Steven kan de koers invoeren per internet, of doorbellen per satelliettelefoon waarna wij deze koers zelf invoeren.

Onze oceaanroeiboort heeft 660 Watt aan zonnepanelen die twee lithium ion accu's van elke 200 Ah voeden. Dit is tweemaal zoveel als gebruikelijk voor een oceaanroeiboort. De reden hiervan is een grotere kans op minder goed weer (bewolking / regen) op de Noord Atlantische route. En dus minder zon-uren om de accu's op te laden. De zonnestroom zorgt ervoor dat de navigatie- & communicatie-apparatuur, de autopilot en de watermaker functioneren. In de kapiteinscabine, gesitueerd aan de achtersteven, bevindt zich het navigatie- en communicatiecentrum van de boot. Het merendeel van de scheepscommunicatieapparatuur – route plotter en AIS- en de scheepscommunicatieapparatuur – marifoon (draagbaar en vast) en satelliettelefoons- bevindt zich hier. Het accu-managementsysteem met LED-scherm en de waterdichte bedieningspanelen complementeren het geheel. Alle elektrische apparatuur is ingebouwd in waterdichte IP68 boxen. Zelfs in het geval van instromend water, blijft de elektrische apparatuur werken

Tijdens de roeitocht verbruiken we ongeveer 6.500 kCal per 24 uur. Dit is driemaal de nor-

male dagelijkse hoeveelheid voor een gemiddelde man. Oorzaak: 12 uur per 24 uur roeien! Ons voedsel bestaat voor 80% uit "droog voer": gevriesdroogde en gevaccineerde maaltijden van allerlei aard. Deze worden aangelengd met wat warm / koud zoet water, gemaakt uit zeewater met de watermaker. De overige 20% is "nat voer": instant noedels, gehaktballetjes in satésaus, oplosyoghurt met muesli, chocolade, borrelnootjes, chips, enzovoort. Hoog in de koolhydraten, en erg lekker. De maaltijden zijn namelijk het enige hoogtepunt tijdens een etmaal.

Voor medische problemen nemen wij een medische noodkit mee. Naast allerlei pijnstillers en ontstekingsremmers, zit er ook een paar kilo sudocrème (zinkzalf) in. Zout-waterwonden (schuurplekken in liezen en oksels) en blaren (handen en achterwerk) zullen ons namelijk geselen. Voor verwondingen hebben we verbandmiddelen en zelfs een hecht-set. Onderdeel van de voorbereiding is een cursus wondhechten. Voor spoedeisende medische gevallen waar we zelf niet uit komen, kunnen we 24-7 bellen met een traumachirurg voor medische advies.

Op het Scheepvaart en Transport College in Rotterdam hebben we onze theoretische voorbereiding gehad. Ruim 20 dagen naar school voor MarcomA, meteorologie, navigatie, stromingsleer, stabiliteit en wetgeving op zee. Bij STC-KNRM hebben we onze overlevingstraining op zee gevolgd. Bij de bedrijfsschool van Tata Steel IJmuiden hebben we een basistraining elektrotechniek / storing zoeken gevolgd.

Kortom, aan onze voorbereiding ligt het niet. In totaliteit zijn we ruim 2 jaar bezig met technische voorbereiding. Daarbij komt dan ook nog de fysieke en de mentale voorbereiding. We zijn 1,5 jaar in training geweest bij de studentenroeivereniging Skadi in Rotter-

dam. Onze coach Verie Pijnappel heeft ons de techniek van het rollenbank-roeien geleerd. Vanaf januari 2022 roeien we 1 dag per week, meestal is dit de zondag. In een coastal roeiboort C23, tot het moment dat onze Alexia gereed is. We trainen meestal op het IJsselmeer, een heen-en-weertje Urk-Enkhuizen-Urk, is favoriet. Soms trainen we op de Noordzee, vanuit Scheveningen. Iedere roeier volgt daarnaast nog een eigen trainingsprogramma (cardio en kracht).

Mentaal bereiden we ons voor met onze mental coach Meike Nieuwboer. Tijdens vijf intensieve sessies leert zij ons wat onze rode knoppen zijn, hoe we negatieve gedachten / emoties kunnen ombuigen in positieve, en wat de mores aan boord worden. Want irritaties gaan er komen onderweg, maar deze mogen niet ontaarden in ruzies. Afstand nemen is namelijk wat lastig op een roeiboort van 10,4 meter lang.....

Tot slot. We zien uit naar onze tijd in de Jachthaven Scheveningen. Vanaf oktober tot ongeveer eind maart 2023 zijn we hier te vinden. In april 2023 wordt de Alexia per zeecontainer vervoerd naar New York. Wanneer u beweging op de boot ziet, veelal in het weekend, dan bent u uiteraard van harte welkom voor een kennismaking en een praatje. We zijn nieuwsgierig naar onze varende Jachthavengenoten.

Mocht u meer informatie willen over deze bijzondere oceaanoversteek, of ons een hart onder de riem willen steken, dan verwijzen we u graag naar onze website: [www.newyorkrotterdam.nl](http://www.newyorkrotterdam.nl). De QR-code komt ook uit op onze website.

Hartelijke groet,

North Atlantic Four  
Marcel, John, Gerhard, Paul en Chris



*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