

SPUIGAT

augustus 2019

North Sea Regatta
Scheveningen 500
WK Sibenik
En nog veel meer!



Officieel cluborgaan van Watersportvereniging Jachtclub Scheveningen

VOORDEEL

maritiem watersport

Cilinderfenders



STAR 15
12x45cm

~~€ 10,95~~
€ 9,30

STAR 25
15x58cm

~~€ 15,95~~
€ 13,55

STAR 35
21x62cm

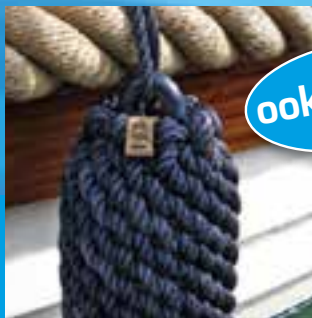
~~€ 23,95~~
€ 20,35

STAR 45
24x70cm

~~€ 33,95~~
€ 28,85

STAR 55
30x90cm

~~€ 56,95~~
€ 48,40



ook online!

Nautiqo geknoopte touwfenders

Fenders omkleed met traditioneel knoopwerk.
Voor meer info ga naar onze webshop.

www.maritiem-watersport.nl

Visafslagweg 1 (hal 18-20) • 2583 DM Scheveningen • 070-338 4500

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



INHOUD

Iedere uitgave

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

Artikelen

- 6 North Sea Regatta 2019
- 12 Engineering Challenge Cup
- 12 Aankondiging IJspiegel
- 14 Nieuw Clubhuis
- 18 WK Sibenik
- 21 Indian Summer Cup
- 22 Vuurschepen Race - Andere kant
- 24 100 mijl Bruine Bank Race
- 26 Scheveningen 500
- 32 J70 Opstapdagen
- 34 Vuurschepen Race - Firestorm
- 36 ZOP
- 39 Adriaan van Stolk
- 42 EK Star
- 48 KickOff WK 2022
- 49 Aankondiging IJskegel

Colofon

Jaargang 2019

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

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

Fotografie: Aly Anink-van Driel, Sander vd Borgh, Jasper van Staveren, laurens morel en anderen.

Voorpagina: Foto: Sander van der Borgh
Advertentieopgave: info@jachtclub.com

Opmaak: Alexander Heemskerk- www.lexgv.nl

Sluitingsdatum kopij volgende nummer:
15 oktober 2019

Jachtclub Scheveningen
Hellingweg 98
2583 WH Den Haag / Scheveningen

tel: 070-3520017
fax: 070-3506260

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

Van de REDACTIE



Beste Leden,

Het is weer voorbij die mooie zomer... Dat liedje spookt de hele tijd door mijn hoofd, maar voor de fanatieke zeilers onder ons maakt dat niets uit. Zij hebben genoten van alle zomerwedstrijden en maken zich op voor de winterwedstrijden de ijspegels, ijskegels en de Indian Summer Cup het zeilen houdt na een mooie zomer niet op.

Jazeker ook de fanatieke redactie is vroeg begonnen met vergaderen, Monique en Aly hebben zich behoorlijk ingespannen, zij krijgen deze keer alle eer, het resultaat mag er zijn, en ligt een lekker, leuk, informatief dik nummer voor u. Natuurlijk danken we ook alle mensen die hebben meegewerkt aan het aanleveren van hun verhalen en prachtige foto's. Zonder deze input was het niet gelukt!

De avonturen met de Blondie is een hoofdstuk dat we afsluiten, de Blondie is verkocht. Ze gaat naar Denemarken, nieuwe avonturen tegemoet.

Alex heeft de stap gezet om weer eens te gaan zeilen. Hij heeft voor het eerst weer deelgenomen aan de zomeravond wedstrijden met Ben op de Mermaid, flink windje en lang niet gezeild, hij moest wel weer even wennen. Ze waren laat binnen dus een biertje in het Spuigat zat er niet meer in. Maar hij heeft de smaak weer te pakken, dus jullie zullen hem weer regelmatig tegen komen in het Spuigat. Aarzel niet om hem aan te spreken als je ideeën hebt voor een artikel in het Spuigat alle input is welkom.

Jammer genoeg kon het jaarfeest niet meer meegenomen worden in dit nummer maar dat verslag lezen jullie in het volgende nummer. Het volgende nummer verschijnt rond de feestdagen.

Namens de redactie nog een fijn staartje zomer!

Henny Abbenhues

Evenementen Kalender



21 augustus Zomeravondwedstrijden
28 augustus Zomeravondwedstrijden
31 augustus Jaarfeest
6 september 100 MIJLS BRUINE BANK
6 september Klaverjassen
7 september ZOP
7 september Muziek in t Spuigat
8 september ZOP
14 september ZOP
15 september ZOP
21 september ZOP
21 september Visbakken
22 september ZOP
26 september Clubavond

28 september ZOP
29 september Indian Summer Cup
29 september ZOP
5 oktober ZOP
5 oktober Muziek in t Spuigat
6 oktober ZOP
12 oktober ZOP
13 oktober IJspiegel
13 oktober ZOP
20 oktober IJskegel
25 oktober Klaverjassen
27 oktober IJspiegel
31 oktober Clubavond

Kijk voor de volledige kalender op:
www.jachtclubscheveningen.com

Wie doet wat?

Bestuur Jachtclub Scheveningen

Voorzitter: Marcel Schuttelaar
Secretaris: Wytse Bouma
Penningmeester: Paul den hoed
Bestuursleden: Jaap Barendregt, Wim van der Loo, Liesbeth van Oort

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

Commissies:

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

Geschillencommissie
Voorzitter: Daan Wouwenaar, Frederik Pieters,
Wim Dingjan, Ferry Spaans

Financiële commissie
Leden: Lan Leezer- Khoe, Pieter Hoog
Tessa de Bruin, Peter Anink

Haven- en Toewijzingscommissie
Voorzitter: Jaap Barendregt
Lid: Miech Pronk, Martin Guittet
Huub de Haer

Spuigatcommissie
Voorzitter: Wim van der Loo
Beheerder: Huib Hoogenraad Lid: Paul den Hoed

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

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

Zeilcommissie
Voorzitter: Liesbeth van Oort,
Leden: Michel Molsberger,, Radboud Crul,
Raymond Roessink, Wim van Slooten,
Erik van Houten, Robert Jockin

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

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

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

Redactie clubblad het Spuigat
Hoofdredactie: Hennie Abbenhues
Redactieleden: Mariëtte Antvelink, Monique Eggink,
Alexander Heemskerck, Aly Anink-van Driel,

Beheerscommissie website
Raymond Roesink, Huub de Haer



Eb en vloed van het bestuur

Leven met de wind.

Het is vrijdag 9 augustus. Het einde van de vakantie is nabij. IJsvogel ligt in Oostende. De schipper is wat vermoeid maar voldaan na drie weken varen. Zo'n 1100 mijl hebben we de afgelopen periode afgelegd. Vijf geliefde boeken mee, maar geen regel gelezen. Zelfs geen tijd gevonden mijn zomercolumn over de Scheveningen 500 race te schrijven. Tot de mail van hoofdredacteur Henny Abbenhues binnenkwam. Waar blijft het voorwoord?

In Oostende schuilen we voor naderend slecht weer. Eindelijk wat tijd. Morgen komt er tot 40 knoop wind en een heftige zee. Even een rustpauze pakken in deze gezellige stad en dan maar op maandag de laatste 80 mijl naar Scheveningen varen. In de buitenhaven van Oostende is het een gezellig weerzien van leden. Aly Anink met de Eva Stella herinnert me ook aan het voorwoord voor het Spuigat. Zij gaat met Peter twee weken zuidwaarts. Maar twijfelt door het onbestendige weer. Wytze Bouma is net gearriveerd met de Happy Forward. Een Koopmans Victoire 1200, robuust opvolger van de tijdens de Ostar gezonken Happy. Samen met Aly helpen we de Victoire aan een plekje aan de steiger. Om zes uur s'ochtends leek de haven hier op Vlieland op hoogtijdagen. De meeste Nederlandse boten wilden met het tij mee naar huis, voor de 'zomerstorm'. Tezamen met lossende vissers, krijsende meeuwen en wat wilde manoeuvres van passanten, een boeiend spektakel bij het wakker worden. Ook de lijnen van Aly en Peter maar even aangepakt. De slaap halen we later wel in.

De Scheveningen 500 is een race en een rally naar de beste tradities. Een waar we als Jachtclub Scheveningen trots op mogen zijn. Een tocht met meer dan dertig boten waarbij schippers en bemanning grenzen verleggen. Nieuwe gebieden zien en zeezeil-ervaring opdoen. IJsvogel voer met een relatief onervaren crew. Doel was nu de race sportief uitzeylen en leren van de praktijk. Dat is ruim gelukt. Gestart op zaterdagmiddag met onweer en hakken tegen ruim 30 knopen wind, met in korte tijd vier zeezieken. Gevolgd door honderden mijlen kruisen in wat lichtere omstandigheden tegen diezelfde wind in. Ankeren in 50 meter diep water bij het eiland Wight in de potdichte mist. Dolfijnen bij de vuurtoren van Eddystone Rock. Gevolgd door stevig en scary onweer met tal van frontpassages op de oversteek van Zuid Engeland naar de Franse kust. De bemanning van IJsvogel was duidelijk niet en-

thousiast over dat onweer. Een beetje aangeslagen werd deze overtocht wat terughoudender ingezet. Woensdag 20.00 uur, de laatste 2 mijl voor de finish viel de wind compleet weg. Alsof iemand de knop had uitgezet. Op de stroom en de laatste rimpelingen wisten we na vijf dagen en nachten varen letterlijk tot op 20 meter van de finishlijn te komen. En toen duwde de stroom ons langs de boei. Tezamen met de Zwerver, die op dat moment op de eerste plaats overall stond. Na drie uur ankeren, zo rond een uur s'nachts, kwam er even iets wind en konden we de finish passeren en de boot aan twee meerboeien vastmaken. Met de bemanning van de Zwerver en Dirk en Simone van de Germane tot in de vroege ochtend een feestje gevierd. En ja, de bemanning van de IJsvogel heeft veel aan zeewaardigheid gewonnen. Die jonkies hebben verdraaid goed leren sturen.

De terugtocht met mijn partner brengt altijd andere uitdagingen en belevenissen. Dit maal prachtige havenplaatsen en een boeiende rondrit op kanaaleiland Jersey. Navigeren op stevige stroom en een heftig tijverschil, het was natuurlijk springtij. Een hardnekkige elektrische storing die de helft van de navigatie apparatuur stillegde. Dus kaart en kompas maar weer gebruikt. Gezellige borrels met de crew van de met ons opvarende Germane en Happy Forward. En een geluksmomentje. De bulletalie zat klem. Ik leunde even tegen de giek om hem los te krijgen. En ben door de losschietende grootschoot precies op het kantelpunt van mijn lijf op de zeerailing beland. Ik dacht nog even er op mijn 65e toch nog in te gaan voor die Franse kust. Maar het rommelige water maakte precies een zwiep de goede kant op, waardoor ik terug kon veren. Het kleine rukje aan mijn been van partner Mia hielp in ieder geval psychologisch. Uit de ISAF training heb ik als lijfspreuk overgehouden; 'naast de boot is dood!' Mijn dame moest dus even rustig op adem komen. Ik zelf vond het wel grappig maar ook erg stom. Niet goed gecheckt of de schoot echt vastzat in de kop van de lier. Het leek! of hij vastzat. Nooit te oud om te leren.

Ik schrijf over deze reis omdat die het gevoel weer geeft waar het ons als club om gaat. Of je nu visser, roeier, duiker, motorbootvaarder, toer- of wedstrijdzeiler bent, het gaat over het beleven van de zee, het weer, de natuur en om de onderlinge collegialiteit. Daar gaan we de komende jaren nog wat extra energie op zetten. De verjonging van de club begint op stoom te komen. Enthousiaste nieuwe

jonge leden komen ons versterken. Het experiment met de jeugdboot J70 was een groot succes. En ook het studenten zeilen tijdens de Scheveningen 500 leidde tot veel enthousiasme. Andere evenementen die er aan staan te komen zijn bijvoorbeeld de Bruine Bank race in september. Zo'n 100 mijl de zee op voor een middellange baan wedstrijd. De zomeravondwedstrijden zijn bijzonder gezellig en een groot succes. De Zoute Optimist laat ook dit jaar honderden kinderen proeven aan zeilen met bootjes op de Noordzee. Op 31 augustus organiseert de club weer het jaarfeest met zeilwedstrijden in kleine bootjes en een BBQ. Zodat iedereen zijn vakantie verhalen uit kan wisselen en kan laten zien of wie de beste kleine-boten-zeiler is.

In het Spuigat zijn ook afgelopen maanden tal van gezellige evenementen georganiseerd, zoals visbakken en life-muziek. De bouw van het nieuwe clubhuis, vordert langzaam maar gestaag. En samen met de ondernemers en bewoners in de haven proberen we met de gemeente een convenant te sluiten over de toekomst van de haven. We hebben ruimte nodig voor onze evenementen, om te parkeren en die ruimte komt steeds meer onder druk te staan. De trend naar meer woningbouw proberen we af te stoppen. Maar voor de laatste resten van het Norfolkterrein komt dat te laat. We proberen daarnaast voor bv passanten ruimte te garanderen in het noordelijk deel van de tweede haven, dat ziet er goed uit. Het overleg met Cees Duvetkot en collega's loopt uitstekend.

Voor de winterperiode komen IJspiegel en IJskegelwedstrijden er aan. De clubavonden, lezingen en gezelligheid. Zover is het voorlopig nog niet. Eerst genieten we van de staart van de vakantie en een hopelijk mooie nazomer. Nog een vraag aan u: Het besturen van de club kost veel tijd en kracht. Wij zoeken enthousiaste en pragmatische doeners die ons en de commissies willen helpen om weer een volgende stap te zetten om de club en haar activiteiten te versterken. Voelt u zich aangesproken meldt u dat dan even bij Huub de Haer, havenmanager of Wim van der Loo, bestuursverantwoordelijke voor evenementen. Laten we er samen een nog krachtiger en vitalere club van maken, waar ieder die zilt in de aderen heeft zich thuisvoelt. Leven met de wind...

Marcel Schuttelaar, voorzitter bestuur Jachtclub Scheveningen.

North Sea Regatta 2019



North Sea Regatta 2019

Ook in 2019 was de North Sea Regatta weer een geweldig evenement, de goede organisatie en een fantastisch deelnemersveld maakten ook deze editie weer tot een groot succes! Enkele van de deelnemers van onze vereniging hebben een verslag gemaakt over wat en hoe zij deze NSR hebben beleefd. Naast de verhalen en foto, van de deelnemers ook wat fraaie beelden van de hand van Sander van der Borch.

Gastvrij

NSR 2019

Waarom doen we eigenlijk mee? De plussen en de minnen op een rijtje. Natuurlijk willen we bier drinken in de Butt & Oyster en gin tonic's bij de RHYC. Al staat daar een brakke bemanning op de terug reis voor garant. Om de vergrijzing binnen de club (en ook op de Gast-Vrij) een beetje tegen te gaan, is de helft van onze bemanning onder de 30 en tevens trainer bij de coolste jeugdzeilvereniging in Nederland, de Zoute Optimist! Helaas kost het allemaal ook wel wat centjes en dan rijst ook direct de vraag, wat moet er aan de bemanning worden doorberekend? Daarnaast weet een ieder die wedstrijd zeilt dat de boot op z'n lazer krijgt en terwijl ik dit stukje schrijf ligt de Gast-Vrij zijn wonden te likken en te genieten van een heerlijk verdiende vakantie in St. Vaast. Al blijft de NSR een tof evenement en hopen we op een groter ORC 3 veld de komende jaren. Maar boven al willen we die super mooie



zilverenbekers weer winnen, want het is bijzonder grappig om met bepaalde personen in een rijtje te worden genoemd.

De Crew

Wie nemen we dit jaar eigenlijk mee? Zoals eerder gerefereerd willen we verjongen, dan moeten we ze ook de kans geven. Op de Gast-Vrij dit jaar een mooie mix tussen jong en oud, al verkoos een enkel jonkie Marco Borsato boven de offshore. Maar hoe jong mag de bemanning zijn dan? Naast de ZOP-instructeurs

varen er soms ook ZOP cursisten (lees vooral minderjarigen) met de Gast-Vrij mee op diverse zeildagen. Persoonlijk vind ik het best spannend om verantwoordelijk te zijn voor een kind van iemand anders, vooral als een van zijn of haar ouders er niet bij is. Respect en wel verdiende complimenten aan Pieter van de Off Course hoe hij hier mee om is gegaan. En gezien de resultaten is het wellicht voor elke boot een aanrader.

Voordekperikelen

Het leven van het voordek gaat niet altijd over rozen. Het grootste gedeelte kun je zelf voorkomen. De hoeken en schoten goed aanslaan. De boom op tijd zetten (mits de call final goed gegeven wordt natuurlijk) en een mooie gijp. Maar daar waar je afhankelijk bent van de rest van de bemanning, bijvoorbeeld bij de drop van de spinaker, dan wordt het interessant. Terwijl de rest van de bemanning al met het volgende (up wind) rak bezig is, zijn er nog een paar belangrijke handelingen van diezelfde



de bemanning nodig om dit te kunnen doen. Bijvoorbeeld de Loef en lij schoten LOS! Als dat op tijd lukt zitten ook de voordekker en de mast-man op tijd in de rail voor het up-wind rak.

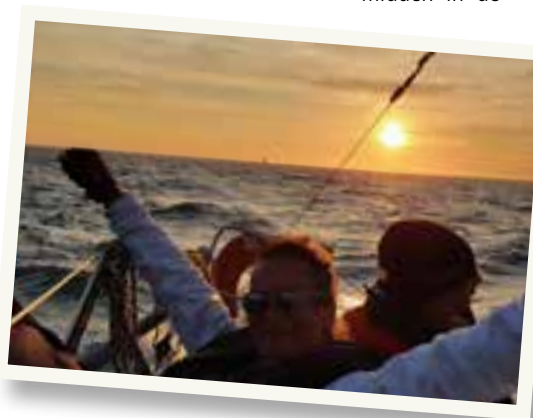
De bootschapenlijst

Wat eten en drinken we aan boord? Is twee liter water per persoon per dag niet wat veel? Moet naast de normale oplossing ook de cappuccino variant mee? En wat drinken de niet koffie liefhebbers? Wel of geen droogvoer maaltijden? Toch maar de gewone ovenmaaltijden zoals; lasagne, stampot andijvie met spek en bami met saté balletjes. Noedels soepjes maar hoeveel dan? De pannenkoeken als ontbijt doen het overigens erg goed en dan hebben we het nog niet gehad over diverse soorten repen, chocola & natuurlijk plastic snoep.

Vuurschepen

Ongeveer een maand na de laatste IJspiegel wedstrijden is het dan zover. Iedereen is druk bezig de laatste spullen aanboord te hijsen of pakken nog even hun momentje rust voordat ze uitvaren voor de start. Het is een leuke sfeer in de haven. Ook dit jaar waren we lekker op tijd klaar en konden we in alle rust genieten van een laatste warme maaltijd voor de wedstrijd, zoals elk jaar een vette hap en de laatste voorbespreking om alles op scherp te zetten.

We varen uit met lekker veel wind en dan begint het spel. Het pingen van de startlijn, spieken bij de start van de dual handed, keuzes maken voor je eigen start (vrije wind of kortste route) en voor je het weet zit je met je maatje midden in de



nacht op het voordek met elk een spieschoot in de hand te proberen elk zuchtje wind dat voorbij komt te vangen. Na een schitterende zonsondergang begint dan de magische nacht. Van lichtgevende plankton tot de Melkweg. Het kijken naar het veld, zie we rode of groene lampjes (wat voor koers varen ze ten opzichte van ons), nachtzeilen is weer een hele andere ervaring.

En als het dan weer licht wordt is beginnen zicht de eerste windmolenparken voor de kust van Engeland zichtbaar te worden maar voor-

dat er daadwerkelijk LAND INZICHT komt zijn we toch enkele uren verder.

North Shipwash, toch maar even een zeilwissel want het is inmiddels weer behoorlijk gaan waaien. Het blijft een verraderlijk stuk met alle zandbanken met veel stroming als gevolg. Tussen de visfuisen door slingerend zoeken we onze weg naar de volgende boei en de volgende en de volgende op weg naar de finish. 22 uur na de start gaan we over de streep (dit jaar met licht), onze race zit erop. En dan begint het zenuwen, waar is de concurrentie, zit er genoeg afstand tussen ons, we hebben het zelf niet meer in de hand. Zoals na elke wedstrijd komen er nu ook weer wat goudgele verstekelingen uit het luik naar boven terwijl we inmiddels genieten van het schilderachtige glooiende landschap dat de rivier Orwell omlijst met als eindbestemming de Woolverstone Marina. Na de laatste hindernis ("Could you spell your boat name") zetten we voet aan land opzoek naar meer versnaperingen. Vlak voor dat de uitslag officieus bekend wordt komen onze twee verkenners terug en kunnen we met onze 'koffie' proosten op de winst. Maar ook dit jaar hebben we de dolfinen uit de brochure niet gezien.

Frank Baetens, Anita Bakker en Laurens Jan Pille.

North Sea Regatta 2019



HUBO

De rust van Pin Mill, die ene lekkere verplichtte vrije dag in het jaar, de wandeling door het woud naar de pub, dat is voor ons al een reden om aan de Vuurschepen Race mee te doen. Dit jaar was het onze eerste race doublehanded met de Hubo, met Yvonne Beusker werd ik nipt tweede en brachten we de Hubo op speed. Tijdens de imshores maakte ik de pret met Kees van Uffelen compleet, we wonnen we de meeste races en de Yeoman Cup. We zagen op en rond het water blije gezichten van hardwerkende vrijwilligers; dan weet je dat het event ook voor hen is geslaagd!

Erik van Vuuren



Marlijn

Ook de Marlijn heeft dit jaar weer gevaren met de NSR Inshores. En wát een feestje was het weer: zowel op het water als op de kade!

Ondanks een aantal hele topstarts, uitstekende communicatie tussen de bemanning en een praktisch vlekkeloze boathandling... liet de uiteindelijke ranking toch nog wat te wensen over. Maar niet getreurd: eenmaal (bijna) aan de kant werd dat kleine ongemak weer dubbel en dwars goedge maakt! Ondanks de afgezaagde tandenborstels en de kortgeknipte haren, waren we immers wel zo slim geweest wat

'reservedrinken' mee te nemen voor het laatste stukje na de finish. Dus u begrijpt: ruim voldoende plezier aan boord en aan de kade dus we hebben ons dit Pinksterweekeinde weer fantastisch vermaakt. En wat was het weer gezellig in de tent en op het terras. Twee duimen omhoog voor Huib en de andere vrijwilligers van de club die ook deze NSR weer tot een geweldig feest hebben gemaakt! Enneh...Vangrail houden we erin hoor!!

Veel groeten van het team van de Marlijn en tot ziens bij de Zomerwedstrijden!

Walter van Helvoirt



De deelnemers van de JCS waren deze editie:

Ajeto	John en Robin van der Starre-Verhoef
Double Edge	Chris Schram
Firestorm	Wim van Slooten
Gamble	Erik van Houten
Gast Vrij	Anita Bakker
Griël	Robert Jockin
Hubo	Erik van Vuuren
Joule	Arjen van Leeuwen
Lucifer	Tessa de Bruin & Ilya van Marle
Marlijn	Pieter Hadjidakis
Rapketel	Arnoud van der Wijngaard
Rosetta	Radboud Crul
Sea's Out	Fedde Andela
Visione	Nikolaus Knoflacher

North Sea Regatta 2019



Sea's Out

Tja de NSR dat was me wat...

We hadden helemaal geen plan om naar de NSR te komen we zouden een lang weekend Terschelling doen met pinksteren, totdat we bericht kregen over mogelijke introductie langebaan wedstrijden in de SW klasse., Dat is wellicht een buitenkansje, overleg met het thuisfront, weekenden omgedraaid we kunnen, inschrijven die hap. Word ik daags van vertrek gebeld door de organisatie, helaas geen SW, Te weinig deelnemers sht wat nu ?? Dual handed geen optie, full crew ORC geen optie....besluiteloosheid ten top, tot ik een paar bekenden op de haven aansprak, verdraaid de jongens gingen rennen na 1 uur geregeld we kunnen varen zaterdag 5 man zondag nog 4 maar komt goed. Ik naar het

wedstrijdoffice huppettee omgezet naar ORC we werden weer enthousiast maar ergens had ik zoiets waar beginnen we aan. Maar goed nu doorzetten de zaterdag werd nutting besteed door de tactic door te spreken, nee dus, wel werd de wedstrijd afgelast wat iedereen al aan zag komen 40+ knopen wind, geen optie dan maar de boot leeghalen was helemaal in toermodus. Allengs groeide de berg spullen op de steiger.

Zondag eerste wedstrijd dag mooie omstandigheden starts waren eigenlijk wel prima maar bootsnelheid nee, telkens raakten we langzaam maar zeker achterop, aai. Maandag dan iets meer wind we zaten midden in het veld dit komt goed dacht ik nog totdat we

door de gate moesten met 20 boten geduw getrek geen ruimte wel binnen liggend, dat werd een extra rondje voor de ton, we willen niet botsen tenslotte. Maar ja aansluiting was weg, pech. daarna nog 2 wedstrijden waarop we niet echt in de voorhoede eindigden. Desalniettemin op de steiger was de teleurstelling gauw vergeten en verdronken we hadden leuk gezeild sterker nog het waren fantastische dagen, de stemming leed er zeker niet onder het feest was prima georganiseerd helemaal naar ons zin.

Volgend jaar toch maar weer de lange baan....

Fedde Andela.

gamble

Gamble – Noordzee race 2019

De Vuurschepenrace naar Ipswich en de North Sea Race terug zijn natuurlijk geweldige offshore races voor iedere wedstrijdzeiler en zeil-enthousiast. Net als vele andere, begon de Gamble al vroeg met haar voorbereidingen om alles in orde te maken voor de oversteek en de bijbehorende veiligheidseisen. De zeilgarderobe werd uitgebreid, bijpassend zeilbeslag werd geïnstalleerd, en de bemanning werd klaargestoomd. Daarnaast werden de voorspellingen beter, dus alle ingrediënten waren er voor een mooi race.

Dinsdag net voor 19.00u krioelt het van de bootjes aan de start met hoge verwachtingen en goede moed. De Gamble komt goed mee met de start waardoor we een goede aansluiting houden met onze directe concurrenten. Met 15-18 knopen wind zit de snelheid er goed in waardoor we in volle vaart de nacht en de sterren tegemoet varen.

De pret kon echter niet blijven doorzetten. Zoals voorspeld, zakt de wind steeds verder in tot een praktische windstilte. Het echte gevecht begint nu, want de Gamble is moeilijk op rating te varen met weinig wind. We blijven strijden om de gang er in te houden, maar deze strijd maakt het allemaal erger.

Alleen de rust kan je helpen in dit soort momenten: de boot rustig in het water zodat hij bij ieder klein zuchtje optimaal kan benutten. Helaas bedenken we ons dit pas bij de biertjes in Ipswich en onze concurrenten lopen dus ook uit.

Als eenmaal de brul-buoy gerond is voor de kust bij onze westerburen, trekt de wind snel aan. Alle hens aan dek voor de laatste etappe van deze race. Met volle snelheid passeren we de buoys bij de invaart bij Ipswich. Een goede finish volgt dan ook snel. Wij zijn voldaan, maar de moeheid slaat ook in. Een warme douche in Ipswich doet wonderen, maar iedereen ligt snel in zijn kooien om de nodige slaap bij de halen.

De befaamde lunch bij de Butt & Oyster in Pinmill staat voor donderdag op de planning. Zoals gewoonlijk stelt het niet teleur. Het bier vloeit rijkelijk waardoor alle verhalen ook snel volgen. Naast de sterke zeemansverhalen wordt er ook veel gesproken tactieken en de race van de volgende dag. Men lijkt nu compleet ontspannen, maar iedereen weet dat ze pas halverwege zijn. De prijsuitreiking met de traditionele haring wordt dan ook gevierd, maar de meeste zeilers weten bijtijds hun kooi weer te vinden.

Op vrijdagochtend is het dan ook weer druk bij de start. De two handed wordt als eerste gestart waarna de ORC 3 mag vertrekken. De Gamble komt niet ideaal weg bij de start, maar we proberen aansluiting te houden in het kruisrak naar de bovenbuoy. Na de ronding van deze buoy worden snel de Spi's en Gen's gehezen en splitst het veld. De two handed, ORC 1 en ORC 2 trekken de zee op voor de lange baan, terwijl ORC voor de kust met voor de wind gaat richting Smiths Knoll. Wij verliezen onze aansluiting door op zee te blijven waardoor we de zuiderstroom compleet tegenhebben. Na het ronde van Smiths Knoll moet onze inhaalrace starten. De aanval wordt ingezet door te kiezen om meer afstand te varen met meer druk. Gewoon de rest volgen kan namelijk alleen maar zorgen dat de positie hetzelfde blijft. Uiteindelijk mag het niet baten, maar dat heeft de pret geen moment gedrukt. De kust van ons vaderland begroet ons met een mooi zonnetje en een lopende wind. Uitgeput, maar voldaan finisht de Gamble. Volgend jaar weer en dan voor de winst.

Erik van Houten



**Kampioen
E.C.C.**



Zeilteam uit Scheveningen wint de Engineering Challenge Cup in Athene.

Sinds 1994 wordt er jaarlijks in de Middellandse Zee een zeilwedstrijd gevaren, de Engineering Challenge Cup. Wat begon met slechts 4 deelnemers is uitgegroeid tot een evenement van 50-60 boten met deelnemers uit heel Europa.

Dit jaar werd het evenement in Griekenland gevaren vanuit Athene inde golf van Egina.

Het team van Jachtclub Scheveningen, Pieter Hadjidakis, Eddo Cammeraat, Jan Peter Feenstra, Cees Panen, Leen van den Ende en Frank Smith, wisten dit jaar de overwinning te behalen.

Uit 20 landen wordt er met 300 mannen en vrouwen, merendeel engineers, op circa 50 jachten van 42 tot 56 foot, 6 dagen lang wedstrijden gevaren waarbij 's avonds gezellige havens worden aangedaan.

Dit is het grootste, niet professionele zeilevenement, in de Middellandse zee.

Zeilen is het belangrijkste, maar er wordt ook druk genetwerkt en veel plezier beleeft. Het weer in de Middellandse zee in mei helpt daar natuurlijk een handje aan mee.

Naast de mooie prijs wint het team ook de organisatie van dit jaarlijkse evenement. Het evenement moet echter op een andere plaats in de middellandse zee worden gehouden, een nieuwe Challenge voor team om weer 50 jachten bij elkaar te verzamelen.

De voorbereidingen voor 2020 zijn al in volle gang. Dan wordt het evenement gehouden in Kroatië en wordt er gevaren van Trogir naar Dubrovnik.



IJSPEGEL ACADEMY PRESENTEERT

BOOT KAMP

© Laurens Morel - saltycolours.com

11 WEDSTRIJDDAGEN, 33 WEDSTRIJDEN
3 KORTE BAAN WEDSTRIJDEN VOOR FULL CREW
1 COASTAL RACE VOOR DE 2H KLASSE
16:30 UUR UITREIKING VAN DE DAGPRIJZEN EN 1 BORREL

13 EN 27 OKTOBER

11 EN 25 NOVEMBER

9 EN 16 RESERVE DECEMBER

27 JANUARI

10 EN 24 FEBRUARI

10 EN 23/24 ATOOM CUP MAART

31 BAGGER CUP MAART

ZORG DAT JE ER BIJ BENT
BEGREPEN?



Maarten van der Toorn

Stand van zaken bouw Nieuwe Clubhuis

Bent u ook zo benieuwd hoe het nu staat met de vorderingen van het nieuwe clubhuis? Ook de redactie wil graag weten wat er allemaal, na de Bijzondere ALV over het Nieuwe Clubhuis, gebeurd is en zoekt contact met Wytse Bouma, voorzitter Stuurgroep. Hij vertelt een en ander maar adviseert om te praten met Maarten van der Toorn, voorzitter bouwcommissie en met Jaap Barendregt, die de interieurcommissie in zijn portefeuille heeft.

Op zaterdag 13 juli liggen we met de EvaStella in Scheveningen en is Maarten uitgenodigd om een en ander te komen vertellen. Hier geeft hij gevolg aan en komt rond 11.00 op de koffie. We gaan van start. Zoals verwacht is een ieder na de Bijzondere ALV over het clubhuis als een bezetene aan het werk gegaan. De bouwcommissie bestaande uit André Bruintjes, Piet de Bruin, Wim van der Loo en Maarten van der Toorn en de leden van de Stuurgroep: Wytse Bouma, Wim van der Loo, Jaap Barendregt en Paul den Hoed hebben al het nodige werk verzet. Ter verduidelijking: de Bouwcommissie is vooral uitvoerend, de Stuurgroep is adviserend en sturend in dit hele proces. In de Stuurgroep zitten ook nog ledenadviseurs. Zij hebben hun eigen expertise en worden ingeschakeld als hun expertise ingezet moet worden. Het zijn: George Jautze, Miech Pronk, Robert Jockin en Daan Wouwenaar. Ook Maarten van der Toorn, als voorzitter van de Bouwcommissie, Piet de Bruin als Bouwmanager van Bureau Bouw Management en de architecten van Buro Komma zitten als adviseurs in de Stuurgroep.

Wat is er zoal gebeurd. Voordat de contracten met de bouwers kunnen worden getekend moeten de nodige vergunningen van overheidswege worden verleend. Een belangrijke daarin is de Omgevingsvergunning. Deze vergunning heeft heel veel tijd gekost. Maar uiteindelijk wordt hij op 10 mei 2019 verleend. Dan is er na het verlenen van deze vergunning nog een Bezwarenperiode van 6 weken waarin de buurtbewoners bezwaar kunnen maken tegen de bouw van het Nieuwe Clubhuis.

Er zijn geen bezwaren tegen de bouw van het clubhuis ingediend en op 21 juni is de goedkeuring van de Omgevingsvergunning een feit. Helaas heeft het wel zolang geduurd dat de bakkenbouwer al weer aan de bouw van nieuwe bakken is begonnen en onze bak nu pas in de planning van oktober staat. Enige vertraging in het proces is dus al weer opgelopen. Verder vertelt Maarten dat de Gebruiksvergunning door de brandweer is verleend. Het Clubhuis mag 245 personen toelaten in de clubruimte, 30 personen in het Regatta Office, en op het terras 288 personen. En voor

het geval er een walvis de haven komt in gezwommen en we allemaal, om dit spektakel te zien, aan één kant van het clubhuis gaan staan mogen dit niet meer dan 400 personen zijn. De stabiliteit van het clubhuis is dan nog gegarandeerd.

Wat ook interessant is om te horen is dat er vergunning is verleend om maximaal 95 Decibel geluid te mogen maken in het Nieuwe Clubhuis. Niet op het terras, maar binnen. Nou Albert, dan kan je wel optreden met de Bigger Band.

Dan vertelt Maarten over de stand van zaken aangaande de contracten. We gaan met de Bakkenbouwer De Blauwe Wimpel uit Diemen in zee. Het contract voor de bouw wordt waarschijnlijk nog voor de Bouwvakvakantie getekend. De Blauwe Wimpel bouwt al sinds 1951 bakken en wij staan voor oktober dit jaar op de planning. Als het dan goed gaat wordt de bak in maart 2020 over zee naar Scheveningen gesleept om daar verder afgebouwd te worden.



Jaap Barendregt

Dat afbouwen gebeurt door een bouwkundig aannemer, de firma Verbakel uit Poeldijk. Zij hebben de verantwoordelijkheid en coördinatie voor de opbouw, elektra en werktuigbouwkundige installatie voorzieningen. Ook de afspraken met onderaannemers en coördinatie daarvan ligt in verantwoordelijkheid bij de firma Verbakel. Het definitieve contract is in een ver gevorderd stadium.

Als de bak in Scheveningen ligt heeft de bouwkundig aannemer nog 20 weken nodig om het gebouw te realiseren. We leven dan in augustus 2020. De ligplaatsen die ingenomen worden door het Nieuwe Clubhuis worden gecompenseerd aan het uit einde van de F steiger tegenover de A steiger. Voor betere toegankelijkheid naar het Nieuwe Clubhuis wordt een zelf-te-bedienen draaisteiger onderzocht. Hoe staat het dan verder met het interieur?

Daarvoor is Jaap uitgenodigd om een en ander hier over te vertellen. We bedanken Maarten voor het komen naar de EvaStella en zetten de volgende middag het gesprek voort met Jaap Barendregt, bestuurslid en voorzitter van de interieurcommissie.

Ook Jaap vertelt dat er al flink wat werk verricht is door de interieurcommissie voor het Nieuwe Clubhuis. In deze commissie zitten

Jaap, Maarten van der Toorn, Wim van der Loo, Yvonne Bal. Mia Gores, Marjan Mensert, Daan en Hennie Wouwenaar. Elk lid weer met zijn eigen expertise.

Allereerst hebben ze zich bezig gehouden met te kijken wat er allemaal is aan materialen. In diverse opslagruimtes ligt er nog het nodige uit de inventaris van At Sea. Met verbazing is er gekeken naar de grote hoeveelheid spullen. Of het echter allemaal bruikbaar is moet nog worden gezien.

Keuken en bar apparatuur van At Sea en Spuigat zijn geïnventariseerd en gecontroleerd op bruikbaarheid. Uiteraard moet je dan ook weten wat je allemaal nodig hebt aan apparatuur in de keuken en is de interieur commissie aan de gang gegaan om een keuken indeling te maken. Wat is logistiek het handigst? Waar brengen we de vuile vaat naar binnen en waar vandaan gaan we de eventuele clubhap serveren? Waar wil je stopcontacten en waar komen de lichtpunten? Waar zetten we de biervaten neer zodat er zo min mogelijk gesjouwd hoeft te worden? En noem maar op. Marjan Mensert, zij is architect, heeft tenslotte het eindresultaat getekend met alles erop en eraan. Er is wel geconcludeerd dat er een paar nieuwe apparaten aangeschaft dienen te worden. Zo is de bestaande Visbak op gas. He-

laas mogen er geen gasaansluitingen komen in het clubhuis en zal er een elektrische frituur gekocht moeten worden.

Verder heeft de commissie de indeling van de clubruimte uitgebreid bekeken en zijn er plattegronden gemaakt voor elektrische aansluitingen. Uiteraard komt er sfeerverlichting, maar Daan en Hennie wezen erop dat er ook de mogelijkheid voor fel licht moet zijn zodat de schoonmaker zijn werk goed kan verrichten. Voor het bepalen van alle elektrische aansluitingen is men drie avonden aan het vergaderen geweest. Voor deze aansluitingen is het belangrijk te weten hoe je de clubruimte gaat indelen. Waar komt de bar, waar komen de tafels, waar komt de lees-en lounche hoek? Hoeveel wandkasten wil je en waar zetten we ze neer? Werkbladen langs de ramen met aansluitingen voor de computer. Komt er een podium? Zo ja waar en hoe voorkomen we dat het teveel ruimte inneemt? Ga er maar aan staan, de interieurcommissie heeft er allemaal over nagedacht.

De soorten vloerbedekking die nodig zijn in de diverse ruimtes is ook al aan de orde geweest. Keuzes te over, maar wat is het beste, het mooiste en voor een redelijke prijs. Veel tijd wordt hier aan besteed.



Clubhuis



Dan komen we op de sfeer en daarbij behorende inrichting in het Nieuwe Clubhuis. Jaap noemt daarbij dat ze denken aan een 'moderne nautische mix-en-match uitstraling' waarbij oud en nieuw gecombineerd wordt. Keuzes moeten hier nog in gemaakt worden. Het bestaande meubilair zal gecontroleerd worden op bruikbaarheid en eventueel worden opgeknapt. Uiteraard kan dit gecombineerd worden met nieuwe lampen, wandkasten en meubilair. Ook is er al aan de pronkstukken uit het Spuigat gedacht. Zij zullen een prominente plek in de clubruimte krijgen.

In het najaar hoopt de interieurcommissie wat meer concrete plannen te kunnen presenteren. En gaan zij op zoek naar vrijwilligers die

kunnen helpen bij de uitvoering van de plannen. Maar ook staan zij open voor nieuwe ideeën. Heb je ineens een brainwave, meld je aan bij de commissie. Maar straks zijn er ook timmerlieden nodig, leden die helpen bij het opknappen van het meubilair. Mocht je van de winter niet veel plannen hebben meld je aan. De club kan je goed gebruiken.

En zo zijn we door Jaap en Maarten aardig op de hoogte van de stand van zaken van het nieuwe clubhuis. Allebei heel erg bedankt voor jullie tijd en inzet.

Aly Anink-van Driel





Flying Dolphin op het WK in Sibenik

Na vele NSR's .. en het WK in Kopenhagen en Scheveningen leek het me leuk om ook eens met de Flying Dolphin wedstrijden te varen in de Med. Helemaal toen ik hoorde dat het WK na Scheveningen in Sibenik, Kroatie, zou worden gevaren. Dat is echt een fantastisch mooi vaargebied.

Na wat onderzoek over transportkosten ging de kogel door de kerk. De boot zou eind april op transport gaan naar Koper, Slovenië (dit is de logische plek als je die kant op gaat). Het WK in Sibenik (met een oefenwedstrijd ervoor) en dan door naar Palma om de Copa del Rey te varen (ook een bucketlist item).

Vooralsnog is het plan om na de Copa naar Marseille te varen en de boot weer op transport terug naar Scheveningen te brengen. Terwijl ik dit schrijf overwegen we om ook de Voiles van St Tropez mee te nemen.

Competitief varen in een WK is niet zomaar vanzelfsprekend. Daar gaat veel voorbereiding aan vooraf. Gelukkig hebben we daar in de afgelopen jaren al veel aan gedaan. Maar ook dit jaar had weer wat kritische momenten. In Nederland varen we in ORC2 op basis van gph. Op een WK is de klasse indeling op basis van CDL. Dit getal zou moeten aangeven hoe snel een boot bij de eerste bovenboei is en is bedacht om kleinere snelle boten zoals de mum30, M34 en Melges 32 niet tegen veel grotere boten te laten varen.

Aangezien de ORC formule ieder jaar verder evolueert is het altijd weer een verrassing wat er nu weer nodig is. Voor het WK in Scheveningen moesten we de P maat (en dus de lengte

van het grootzeil verkleinen).

Wanneer de 2019 formule bekend is, blijkt dat we ineens best veel over de grens van klasse C zijn .. en het ORC besluit de grenzen niet bij te stellen. Dat zou betekenen dat we na 2 wk's in C nu in B moeten gaan varen. Daar zijn we by far de langzaamste boot en de dynamiek van zo'n wedstrijd is heel anders. Lange tijd puzzelen we op een oplossing. Uiteindelijk blijkt deze relatief simpel .. we moeten 100kg bemanningsgewicht eraf halen. Dat betekent èn dat we met zijn 8'en gaan varen èn dat we ook nog redelijk strak in de bemanningskeuze zitten. We komen uit op een CDL 9,799 (de grens is 9,800).

Voor de oefenwedstrijd kiezen we de Trofeo de City de Monfalcone Regatta. We zijn net op tijd in Monfalcone. Zaterdag draait echter uit op een deceptie. De voorspelling is weinig tot geen wind, de werkelijkheid nog minder en na een dag dobberen varen we weer terug naar binnen .. zonder ook maar iets als een proefstart te hebben kunnen doen. Hoe anders is de volgende dag. Het is eind april en het heeft gesneeuwd in Nederland en in de Alpen. De wind draait naar het noord/noord-oosten en dan komt wat de locals noemen .. de Bura. Dit is een wind die door de nabijheid van de bergen enorm sterk kan zijn en die ook bekend staat als een 'slaande' wind omdat hij

heel shifty is. Afijn .. zondag staat er dus 50kts ... We hebben absoluut een gezellig weekend maar van racen komt niets terecht.

De boot wordt van Monfalcone naar Pula gevaren waar ze daags voor het WK nog uit het water gaat om het onderwaterschip superglad te maken.

Het WK

Op vrijdag verzamelen we allemaal bij de boot. De spullen zijn op orde dus de keuring is gelukkig zo klaar.

Zaterdag willen we nog een training doen .. maar helaas .. de wind sterft af. En bovendien regent t en is t koud. Daarvoor zijn we niet naar Kroatie gekomen. Dan maar de practise race als training beschouwen.. De practise race is niet voor niets een practise race .. Ondanks dat het startschip aangeeft dat er een general recal is, vaart de helft van de vloot door. Wij gaan mee met de officiële start en starten dus opnieuw. Nu geeft het startschip aan dat in een echte race het weer een general zou zijn maar vaar vooral door. Bij de bovenboei zitten we er heel goed bij. Dit voelt goed. S'avonds is de opening op een mooi plein in de oude stad van Sibenik. Een supergrote pan met mosselen, heerlijke Prsut (lokale ham) en lokale kaas vergezeld van lekkere wijn.



We gaan vroeg naar bed want maandagmorgen start de lange offshore van maximaal 36 uur. We starten als laatste groep en gaan als een speer. 4e of 5e boot bij de bovenboei. Daarna is het een reachrak. We zijn iets sneller maar kunnen er niet lekker langs. Sommige boten zakken wat naar beneden om zo vrij te varen. We zitten nog tussen de eilanden en in Kroatië betekent dat hele lokale effecten. Ons tactisch team (Nic Bol, Yves de Block, Tim de Weerd en onze "local knowledge" Alen Cehic) wil graag hoog blijven onder de eilanden. Een deel van de vloot kiest meer richting zee. Niet veel later maakt Kroatië haar reputatie weer waar. Wij varen over bakboord met de A1.5. Links van ons .. heel dichtbij vaart men hoog aan de wind over stuurboord... en we varen exact dezelfde koers.. We houden zo lang mogelijk hoog en crossen zo laat mogelijk door de windzone. We varen door het zuidelijke puntje van de Kornati en gaan dan richting Mali Veli. Daarna gaan we met een kruisrak weer omhoog naar de Kornati. Als de zon zachtjes maar zeker begint onder te gaan moeten we weer de keuze maken. Rumbline varen of hooghouden en dichtbij het eiland blijven. Als je rumbline probeert te varen, zak je er onder maar het eiland aanhouden is best wel een grote hoek. We proberen te middelen tussen beide strategieën maar halve maatregelen blijkt half werk. We verliezen op de bo-

ten die het eiland aanhouden maar herstellen goed. Wanneer we om het eilandje gaan met de vuurtoren gaan is het inmiddels donker. De wind is licht, de A1.5 gaat er weer op. Maar dat is maar heel even want ineens draait de wind en is het volgende waypoint stik in 20 knopen wind. De vloot wordt alle kanten uitgewaaierd en het is lastig oriënteren. De rest van de race is verzameling van interessante keuzes, wegvallende winden, windstilttes, lokale winden uit alle hoeken en langs prachtige eilanden. De weervoorspellingen blijken iets minder gunstig dan de werkelijkheid .. gelukkig. Na net iets minder dan 24 uur finishen wij moe maar voldoen. Dit is echt een van de mooiste en meest veelzijdige offshores die we ooit hebben gevaren. Uiteindelijk blijken we vijfde te zijn. De zon schijnt en we genieten van echte prsut en lekkere wijn bij het zwembad.

Woensdag hebben we 2 inshores die goed gaan. We liggen nog steeds 5e. s'Avonds hebben we een feestje dat gesponsord wordt door Salona in een oude burcht die boven stad ligt. Een adembenemend mooi uitzicht en heerlijk eten en drinken. Echt superleuk! Donderdag moeten we naar Alpha course. De wind is stevig en uit het zuidoosten. Dat betekent lagerwal van open zee en dus golven. De startschepen komen pas om 10:45 aan. Ze zijn

nog 2,5 uur bezig om te ankeren en uiteindelijk alleen nadat de pinboot (ook een zeiljacht) is vervangen voor een rib. De wind is inmiddels toegenomen tot 24-28kts. Bij de eerste bovenboei zetten we wel de S2 maar zien veel boten de mist in gaan. De S2 is eigenlijk niet bedoeld voor deze wind en moet de rest van de week nog mee, dus we varen conservatief, droppen voor de gijp en hoisten de C0 voor het laatste stukje naar de benedenboei. Bij de volgende downwind gaat sowieso de C0 erop. Dat kost iets maar alles blijft heel. Na de finish is het no more racing that day. De Principal Race Officer vindt 25-30kts een beetje teveel van het goede. Door conservatief varen, varen we die dag een 12. Als we wel vol gas hadden gegeven was t waarschijnlijk iets van een 7 of 8 geworden. Overall staan we nu 6. We zijn wel bezorgd want de verwachting is dat vrijdag en zaterdag er weinig tot geen wind zal staan. Daarom waren er 3 in plaats van 2 races gepland.

Vrijdag is er een korte offshore gepland die maximaal 12 uur zal duren. De windverwachting is dat er smorgens wel wat staat maar dat hij daarna heel dun wordt en weggaat. De baan is 47nm en begint met een kruisrak van 10nm (na een boei op 0,8nm). We komen niet lekker weg en moeten best wel even knokken door naar zee te gaan voordat we onszelf vrij



kunnen varen. We willen echter richting de kust. Dit is een hele lange slag. We varen gemiddeld fractioneel lager maar wel harder. Na 10nm gaan we als 7e boot om het eiland. Vanaf dat moment is het een kamelenrace wat erg jammer is. De wind zakt inderdaad weg maar er blijft gelukkig wel iets. Tegen het einde van de middag ronden we de laatste mark. Vanaf daar is het een 12nm reach. Gelukkig komt er toch nog een klein briesje aan het einde van de middag waardoor we rond 19:00 finishen. We blijken uiteindelijk 8e .. mede doordat de achteropkomende boten profiteren van het middagbriesje. Gelukkig zijn we gefinished want 1,5 uur later is het volledig blak.

De laatste dag zijn er 2 races gepland. We moeten weer naar Alpha. De windverwachting is niet best, erg licht en de zee is niet supervlak (je mag het ook geen chop noemen). We staan overall 6 maar 5 is nog mogelijk en zelfs 4 is in theorie nog mogelijk. 7 is vrij dichtbij maar daarachter is het gat wel heel groot. En gelet op onze prestaties tot dan toe hebben we alle vertrouwen.

We besteden extra aandacht om onze timing naar de lijn goed te krijgen en starten in het midden. We komen met snelheid aanvaren maar wat daarna gebeurt is een hele slechte film. De wind is zo dun en verstoord dat we nauwelijks meer vooruit komen en we kun-

nen onze lane niet houden. Iedereen heeft hier overigens last van maar omdat de Flying Dolphin nogal ondertuigd is hebben we het extra moeilijk. We komen over stuurboord bij de bovenboei aan. We moesten wel omdat links meer wind is en we veel moeten repareren. De baan is echter maar 1.1nm lang en er is een hele trein die over bakboord aankomt. Andere boten proberen er tussen te komen maar het is één grote chaos. Waardoor ook boten uit het treintje het niet halen, wegdraaiende boten, aanvaringen. Alles kan. Even denken we nog een gaatje gevonden te hebben maar dat gaat ook mis waardoor ook wij moeten wegdraaien. Uithuilen en als zo n beetje de laatste boot aansluiten dan maar. Dit zal onze aftrek zijn en zo varen we ook naar de finish.

We evalueren, passen de strategie aan en zijn supergebrand op de laatste race. Alleen .. de windshift is eerst 50 graden naar rechts, komt dan een beetje terug en zakt er daarna helemaal uit. No more races en dus geen aftrek betekent dat we overall als 10e finishen met een 37 als resultaat van de laatste race. We hadden echt meer verdiend en zijn best wel zuur.

Het betekent echter ook dat niet HEBE V (een M37) maar Sugar 3 (de nieuwe Italia 11.98) wereldkampioen wordt. HEBE heeft de hele week alleen maar 1 en 2 gevaren maar vaart

nu een 13. Zij kwamen kennelijk ook slecht weg. Sugar lag bij de start naast ons maar weet nog net over stuurboord vrij weg te komen, speert in vrije wind over de baan en wint de laatste race. Matteo Polli is dus nu 2x wereldkampioen met 2 verschillende boten die hij heeft ontworpen.

Hoewel het een zure laatste race is, kijken we wel terug op een heel mooi evenement waarin we echt goed gevaren hebben. Het veld was supercompetitief en we zaten continu bij boten als de Italia's 11.98 en 9.98, de M37, de nieuwe Neomania 350 en Grandsoleil 37 met carbonmast en 2m40 kiel (die overigens echt slim en goed voeren en overall 3e worden). Ik ben trots op onze prestaties, trots op mijn fantastische bemanning en trots op de Flying Dolphin. Die is nu omgebouwd tot vakantieboot en de bemanning geniet nog even van prachtig Kroatie en vaart de boot dan naar Palma voor het volgende avontuur..

Team Flying Dolphin

Indian Summer Cup



Off Course, winnaar vorige editie Indian Summer Cup

Indian Summer Cup

Als er gevraagd wordt om eens uit te leggen wat nu precies de Indian Summer Cup is dan is mijn eerste reactie , waar was je de afgelopen 2 jaar?

Jaja, alweer 2 seizoenen geleden zag deze wedstrijd het levenslicht. Als organisator van de zomer- en winterwedstrijden miste ik een soort van aansluiting tussen zomer en winter. Eind augustus varen we de laatste zomeravondwedstrijd en pas eind oktober starten we weer met de ijskegels. Wat doen we in die 2 maanden? Varen natuurlijk! Tenminste ik wel. September kent immers vele mooie dagen en oktober ook meestal. Soms lijkt er geen einde aan de zomer te komen. Toen ik 2 jaar geleden het idee had om een extra wedstrijd te organiseren om het gat op te vullen had ik de naam nog niet bedacht. Vrij snel kwam Pieter Hoog met de Indian Summer Cup op de proppen. En eigenlijk dekte deze naam de lading.

Sinds vorig jaar is het dus de Indian Summer Cup. De eerste editie verschenen er 12 sche-

pen aan de start en werd gewonnen door de Sea Berryl van Bertus Buijs. Vorig jaar waren we met 26 schepen en was het de Off Course die er vandoor ging met de hoofdprijs. De wedstrijd heeft zich genesteld in de agenda van de clubzeiler van de Jachtclub Scheveningen. Op de laatste zondag van september varen we in het stramien van de winterwedstrijden. Om 10 uur een bakkie in het Spuigat. Rond 10.30 palaver en om 12.00 starten tussen de Drains. De baan die we varen kan variëren. Voor het palaver kijken we naar wind en stroom en bepalen zo de lengte en richting van de te varen baan. Ook de deelnemers spelen hierbij een rol. Het idee is om ca. 3 uur te varen. De snellere boten wat korter. De langzame broeders misschien een beetje langer, maar ook niet teveel. We moeten tenslotte ook nog een biertje kunnen drinken en de prijzuitreiking doen. We

varen altijd om de vaste tonnen die voor de kust van Scheveningen liggen. Start en finish tussen de Drains. Verder mag er met lichtweer zeilen gevaren worden. Uiteraard worden deze verrekend in de rating.

Voor zondag 29 september staat de komende ISC op de kalender. Inschrijven kan vanaf nu en kan tot ca. 3 dagen voor de wedstrijd. Als je bent ingeschreven dan kom je in de app groep. Ondertussen een bekend proces bij de clubwedstrijden. Op de app geef je ook je finishtijd door en daar maak ik dan weer een uitslag van. Hoe makkelijk kan het zijn. Tot 29 september.

Tot bij de Drains,

Erik na Houten (Gamble)



Vuurschepenrace – Van de andere kant

Na een paar jaar andere dingen te hebben gedaan met het hemelvaart weekend, werd ik dit jaar weer gevraagd voor de North Sea Regatta. Liesbeth van Oort belde al snel of ik het ook leuk vond om mee te gaan naar Engeland tijdens de Vuurschepenrace. Een paar dagen Engeland en daar ter plekke de uitlagen doen. Het klonk mij heerlijk in de oren. De wedstrijdleider Tim de Held leek het ook leuk, dus hij boekte zijn overtocht en een terugvlucht en ging ook mee.

Dit jaar dus niet zeilend, maar met de ferry en de auto. Dinsdagavond eerst met de Estrella mee om de vloot naar Engeland te starten. Dat was nog wel een ding. De laatste geplande start was om 19:30 en wij moesten met z'n drieën uiterlijk om 21:15 in Hoek van Holland zijn om op de ferry in te checken. Tijd zat zou je denken, maar de Estrella is niet heel snel met afmeren en de gasten willen natuurlijk ook goed uitzwaaien en niet gelijk omdraaien en terug naar de haven. De oplossing werd snel gevonden. Arjan Korving wilde ons wel van de Estrella afhalen en met de rib naar de haven varen. Zo kon de Estrella lekker nog even buiten blijven en wij richting de ferry. Arjan nog een keer onwijs bedankt.

In de haven de zeilpakken in de auto en naar Hoek van Holland gereden. Veel speling hadden we niet, maar we waren op tijd. Auto achterlatend op het autodek en snel de overnacht spullen in de hut en op naar de bar. Zon technisch moet dat dus voorin want daar is de zonsondergang, maar achter bleken de

stoelen veel relaxter te zijn. Zon of relax... de keuze is dus simpel relax. En zo varen we rond zonsondergang de waterweg uit. Nou ja varen, het voelt meer als een soort glijden. De wereld glijdt voorbij, je vraagt je steeds af wanneer gaat het gas erop. Maar ja de zeiler komt boven en met de navionics app op het achterdek ontdek je dat je maar 15 knopen gaat. Het voelt nog steeds traag. Langzaam wordt het donker en op de tracker zien we dat we ten zuiden van de ORC 3 en SW vloot langsvaren. Uiteindelijk gaan we toch maar slapen om de volgende morgen afgemeerd in Harwich wakker te worden.

In de auto genieten we van het Engelse landschap. We rijden eerst even bij de Royal Harwich Yacht Club langs. Liesbeth en ik slapen op de boot van , die is daar lid, en heeft de NSR in het verleden ook slaapplekken gegeven. Tim heeft een airbnb geregeld op fiets afstand. Nadat we wat spullen hebben verplaatst eerst maar eens een ontbijtje scoren bij de Butt & Oyster. Terwijl wij daar zitten weten

we dat de eerste boten al zijn gefinished. Het was een snelle overtocht. Dus snel weer terug richting de RHYC. Zeilpak en reddingsvest aan en daar gaan we met de rib die we hebben geleend richting de finish. De deelnemers, die we op de rivier al tegen zijn gekomen, zijn blij verrast. De vorige avond zaten we nog op de Estrella en nu op de rivier in Engeland om ze welkom te heten.

De heren van de RHYC waren blij met wat afleiding en wij met het kopje thee dat we kregen. Uiteindelijk werd het toch tijd om terug te gaan. Bram zou Liesbeth en mij uitleggen hoe alles aan boord werkte. Rustig varen we weer stroomopwaarts en praten wat met alle deelnemers die net zijn gefinished. Het was een rustig nacht met iets te weinig wind. Sommige geven aan dat ankeren eigenlijk wel nodig was, maar dat ze dan gewoon even niet naar de apparatuur keken tot ze toch weer de goede kant op dreven.

Wonderlijk om te merken hoe belevingen ver-



anderen. Vanaf een uur of 5 was de wind bij de finish 35 knopen. Niemand had het meer over een windstille nacht, maar de hoeveelheid wind bij de finish werd het gesprek van de dag.

Aangekomen op bij de RHYC snel de resultaten, die we ondertussen gekregen hadden, in de computer geklopt en daarna een hapje en drankje en lekker slapen. Donderdag met Raymond Roesink afgesproken om de laatste boten in te voeren met behulp van de race declarations. En dan loop je opeens tegen een probleempje op. Manage2Sail doet niet wat we verwachten. Een mail naar Tsjechië gestuurd en dan snel naar Pinmill voor de Noordzeeclub Lunch. Onderweg krijgen we al een antwoord, dus kunnen we het probleem straks oplossen en gewoon de prijsuitreiking houden.

De lunch in Pinmill was op z'n zachts gezegd verrassend. Je verwacht daar toch weer die felroze garnalen die onder de eitjes zitten. Maar

de lunch is veranderd en ik mag zeggen: dat was een absolute verbetering! Een lekkere hamburger met een biertje erbij. Gezellig kletsend tot het moment echt komt om de uitslagen af te maken. We wandelen terug, voeren de voorgestelde oplossing uit en het werkt.

Voor de prijsuitreiking uit is de traditionele GiTo (gin tonic) receptie op het grasveld die door de RHYC wordt aangeboden. Voor deelnemers, die voor het eerst mee doen, een leuke verrassing en voor de andere een heerlijk gevoel van herkenning. Na de prijsuitreiking is er heerlijke haring en korenwijn. Met dank aan de Germane van Simone en Dirk, die zo lief waren dit mee te nemen.

Vrijdag morgen is er al vroeg levendigheid in de haven. De deelnemers maken zich klaar voor de start van de RORC North Sea Race. Wij hebben weer rubberboten geregeld. Tim vaart met de RORC mee en wordt daarna gelijk naar de bus gebracht om het vliegtuig te halen. Liesbeth en ik varen zelf richting de start

en maken zo hier een daar nog een praatje. Bij de Gast-Vrij van Anita en Frank krijgen we een kopje koffie en zo zwaaien we iedereen weer uit.

Daarna lekker luieren op het grasveld om zaterdagochtend weer met de ferry terug te varen. Alweer een vlakke zee, maar nu bij daglicht. Wonderlijk is het om te zien dat palen waar je met de wedstrijd langs bent gevaren en best wel groot waren, opeens heel klein blijken te zijn.

In Scheveningen aangekomen moeten er nog 5 protesten worden behandeld en daarna snel naar huis om lekker te slapen. Zondag weer vroeg op de haven om de uitslag van de North Sea Race over te nemen in ons systeem en daarna de prijsuitreiking van de RORC. Wij noemen dat thuis altijd het prijzen festijn. Nog een weekje werken en uitrusten om dan weer heerlijk te gaan genieten van de inshores.

Monique Eggink.

**100 mijl
Bruine Bank**

Linksom of rechtsom,
jij mag het zeggen.

**100 Mijl
Bruine Bank Race
6-7 september 2019**

**ORC 1/2/3 Shorthanded - Full Crew
SW Shorthanded - Full Crew
Classe Mini 6.50**



Scheveningen

100 mijl Bruine Bank Race op 6 en 7 september 2019

Dit jaar zal de jachthaven van Jachtclub Scheveningen de plaats zijn waar van uit de 100 mijl Bruine Bank Race gevaren gaat worden. Voorgaande jaren werd de wedstrijd gestart vanuit IJmuiden. Nu hebben wij het voorrecht om de start van deze race voor de kust van Scheveningen te laten plaats vinden. Het parcours van deze wedstrijd zal ongeveer 100 mijl lang zijn en gaat in principe om de Bruine Bank. De eerste start van de deelnemers is op vrijdag 6 september 2019 rond de klok van 1300 uur. Deelnemende boten zijn ORC 1-2-3 Full Crew, TwoHanded ORC, SW klasse (ongemeten klasse) Full Crew en Two Handed SW. Ook de eenheidsklasse boten van de Classe Mimi 6.50 kunnen inschrijven voor deelname. Voor ORC boten die ook een IRC meetbrief hebben wordt er ook een IRC "schaduw klassement" gemaakt.

De snelste boot in deze race was ooit de Moonpalace van Adriaan van Oord, die in 2009 de 100 mijl in 11 uur wist af te leggen.

Hopelijk schrijven veel leden van de Jachtclub in voor deze wedstrijd. Even lekker stoeien met de golven, wind en stroom op de Noordzee. De prijsuitreiking zal zijn op zaterdag 7 september. Dan wordt er ook een maaltijd georganiseerd waaraan men kan deelnemen. Kosten € 15 pp. Dit vindt allemaal plaats in het clubhuis van JCS "t Spuigat.

Het comité zal bestaan uit leden van de Jachtclub met Tim de Held als wedstrijdleader.

Inschrijven:
<https://www.manage2sail.com/nl-NL/event/100Mijl2019#!/>

Namens de redactie

Aly Anink-van Driel

Golden Hands

ARK IN COMPLEXE VERHUIZINGEN

Golden Hands Verhuisservices is een gerenommeerde onafhankelijke verhuisspecialist. Wij zijn sterk in complexe verhuizingen en hebben op dit gebied meer dan 25 jaar ervaring en expertise.

Onze specialismen:

- Museale verhuizingen en kunstverhuizingen
- Bibliotheek- en archiefverhuizingen
- Project- & ICT-verhuizingen
- Particuliere verhuizingen
- Opslag
- Materialenverhuur
- Transport

Bij Golden Hands services hechten we grote waarde aan een goede samenwerking en overleg. Onze doelstelling is bereikt wanneer U als klant met een tevreden gevoel op uw verhuizing terugkijkt!



Golden Hands Verhuisservices

Grevelingen 117

2401 DT Alpen a/d Rijn

Telefoon: +31 – (0)172 – 476971

Mobiel: + 31 – (0)6 – 4613 6812

info@goldenhands.nl

www.goldenhands.nl

Scheveningen 500 - 2019



Scheveningen500 2019

Scheveningen - St. Malo, 20 - 26 juli 2019. Race 500 Nm, Tour 350 Nm

Op 21 november 2017 had ik mijn eerste afspraak met Wytse Bouma, Stichtingsvoorzitter van Zeilrace & Rally, om eens te praten over toetreden als bestuurslid.

We spraken af voor een lunch in een cafe aan de Oude Gracht. We moesten beiden voor zaken in Utrecht zijn, delen elkaars passie voor het lange-afstand-zeilen, verhaalden over onze ervaringen en ik vertelde wat ik van de Stichting Zeilrace & Race zo boeiend vond. Namelijk de combinatie van wedstrijd & toer gehonoreerd met bourgondische waardering voor geleverde prestaties door alle deelnemers.

Wytse voegde daar nog een nader te ontwikkelen dimensie aan toe: Voor een nieuwe wedstrijdklasse met studenten in "studentenboten" in welke vorm dan ook. We vonden elkaar in deze visie om een jongere generatie kennis te laten maken met het zeezeilen over grotere afstanden. De Student League was geboren!

Studenten die niet over een boot beschikken, maar wel over enthousiasme en lef om met elkaar een uitdaging aan te gaan op enkele vierkante meters hellende ondergrond. Zich onderwerpen aan de voorbereiding en het leven op een zeiljacht met het doel optimaal te presteren, juist ook nog steeds na twee keer 48 uur levert een ervaring voor het leven op, zo is onze gedachte. In ieder geval brengt het binnen het steeds grijzer wordende deelnemersveld een levendige dynamiek te weeg tijdens het walprogramma.

We hebben op het moment van onze ontmoeting nog anderhalf jaar te gaan om dit allemaal te realiseren, het lijkt nog veel tijd ...!

Uiteindelijk zijn we uitgekomen bij schippers die hun boot beschikbaar stelden om samen met studenten de zeilwedstrijd van 500 mijl te volbrengen. Bij deze pilot waren er voor het eerst drie boten met in totaal 12 studenten met elkaar in competitie. Oneiros was één van hen. Onze Kaskelot, 34 voet, moest in de

Student League onder ORC concurreren met Suzie Wong een C-Yacht 1250i en Happy Forward een Victoire 1200 met scheelkiel.

Maar natuurlijk waren er ook nog de klassen ORC-1, ORC-2, Race-2-Handed en de Toer klasse-1 en -2. Uiteindelijk samen 36 boten die gingen voor de best mogelijke prestatie binnen hun mogelijkheden.

Naast dat alle deelnemende boten uiteraard moeten voldoen aan de voorgeschreven uitrusting, met dit jaar voor het eerst allemaal een verplichte AIS-transponder, hebben de Student League boten extra aandacht aan de voorbereiding besteed. Je gaat als schipper uiteindelijk op pad met onbekenden, die nog weinig of geen zeezeilervaring hebben en met een bemanning die nog niet vertrouwd is met het betreffende schip.

Oneiros heeft ter voorbereiding een tocht naar Harwich v.v. gevaren. Bij een harde westwind en de Westerschelde stroomafwaarts



moest één van de vier studenten van de Marietiemee opleiding van de HZ Universiteit of Applied Sciences echter afhaken wegens forse zeeziekte. Hij heeft besloten in Oostende af te stappen en na enkele uren slaap hebben we met schipper en de drie overige studenten de tocht naar Woolverstone hervat. Na een vlotte oversteek, waarbij Genua-3 plaats kon maken voor Genua-2 en als laatste Genua-1, liepen we met nog weer toenemende wind Harwich binnen en voeren we de rivier de Orwell op richting Woolverstone. We zouden daar de bemanning van Bliss ontmoeten, maar omdat de weersverwachting weinig wind voorspelde was de Bliss voortijdig uitgevaren. Om uiteindelijk nog een beetje concurrentie te ervaren zijn we ter plekke omgedraaid en hebben non-stop de volgende 90 Nm gevaren, voor ons wederom naar Oostende met alle zeilwissels – inclusief spinakers aan toe. Zo hebben Johan, Han en Jelle in ieder geval met elkaar een lange baan non-stop met twee nachten en oversteken van Shipping Lanes gevaren ter oefening voor de 500 mijl van de Student League van de Schevingen500.

Bij Suzie Wong heeft de studentenbemanning zelfs instructie van een professional gekregen en ook Happy Forward heeft vooraf een enkele nacht met de studenten doorgezeild.

Daarmee hebben de betrokken schippers hun verantwoordelijkheid genomen om met hun nog jonge en relatief onervaren bemanning zo veilig mogelijk aan de wedstrijd te kunnen deelnemen.

Voor de keuring moest in de voorafgaande maanden een lijst van 47 controlepunten worden afgewerkt. Voor veel studenten een eye-opener, omdat zij ook na voorbereiding toch niet op alle vragen van de keurmeester een antwoord wisten. De conclusie is dat eventuele boten van eigen ouders niet altijd aan alle voor een zeezeilwedstrijd noodzakelijke punten voldoen.

De ISAF-reglementen zijn streng en nog strenger geworden naar aanleiding van recente ongelukken met jachten op zee en oceaan. Dat heeft onze wedstrijdleiders veel hoofdbreken gekost, zelfs tot op het laatste moment voor de start van de Schevingen500.

Je kunt je zo langzamerhand afvragen of de verjuridisering van onze maatschappij, met op het hoofdmenu de Wettelijke Aansprakelijkheid, niet aan het doorschieten is. Waar iedere verantwoordelijke zich voor wil of moet indekken. De Notice Of Race is een omvangrijk epistel aan het worden, met het kennelijke adagium: "Hoe meer regels, hoe veiliger!" Het

geloof in maakbaarheid vervormt langzaam onze illusionaire opvatting van veiligheid. In vroeger tijden regeerde het noodlot met Securitas en haar olijftak als reddende Romeinse Godin. Nu 'beheersen' we veiligheidsrisico's, althans dat is de maatschappelijke opvatting zonder m.i. een voor elk evenement gepast onderscheid te maken tussen safety en security. Hier ligt een uitdaging voor verantwoordelijke besturen waarbij common sense van mij weer hoogtij mag vieren.

Aanwijzingen voor het vergroten van 'safety' zijn uiteraard voor een enerverende sport als zeezeilen nuttig en nodig. Niet alle moderne jachten voldoen aan de categorie-A vereisten als voldoende oprichtend vermogen en de uitrusting voor dit zeilgebied (oceaan). Denk bijvoorbeeld aan een snel handmatig afsluitbare ingang en voor water afsluitbare boot als geheel, twee lenspompen zowel van buiten als van binnen te bedienen, 9 Liter water in een 10 L jerrycan (voor drijfvermogen). Reddingsvesten met kruisbanden en voorzien van verlichting bij te water raken, naam van het schip en eigen naam in het vest en zo meer. De keurmeester van Jachtclub Scheveningen ondervroeg mijn studentenbemanning zeer grondig over hoe te handelen als ... en waar dan wel alle veiligheidsmiddelen aan boord



zouden liggen, etc. Het was een leerzame ontmoeting én we kregen na een klein uurtje het goedkeuringsstempel. Nu pas waren we verzekerd van deelname en konden we met een gerust hart op vrijdagavond 19 juli, de dag voor de start mee doen aan het captain's dinner. Een mooie gelegenheid om de bemanningen van de overige 35 schepen te ontmoeten.

Na dit heerlijke en gezellige Captain's Dinner bij Oma Toos met bemoedigende woorden van voorzitter Wytse Bouma en oud-voorzitter Evert Lagerwijn op vrijdag, is de dag van de start - zaterdag 20 juli - toch altijd een wat andere dag dan alle andere. Je voelt iets van "het gaat nu eindelijk gebeuren". Welke weersomstandigheden hebben we? Welke zeilvoering is het beste? Om 11:00 u was de briefing voor de startprocedure en de laatste informatie over verboden vaargebieden. Onze

kustwacht en die van de aangrenzende landen is momenteel erg streng voor georganiseerde wedstrijden en zij volgen de vloot nauwgezet.

De starttijd voor het wedstrijdveld was zaterdag 27 juli om 16:00:00 u en voor de toer 16:10:00 u. Om 14:30 u voeren alle deelnemers in kiellinie de haven van Scheveningen uit. Het weer werd gedurende de volgende anderhalf uur zeer slecht. Regen en onweer. Voor Nederland gold code geel. In de stromende regen met een enkele onweersklap, bleek dat Oneiros eigenlijk te veel zeil voerde. We vertrokken 1 minuut te laat met Genua-2 in plaats van onze High Aspect. De benedenwindse ton konden we zelfs met een slag net niet ronden. Dit kostte ons een aantal posities. De wind nam vervolgens toe tot schijnbaar 25 tot 30 knopen. Na enkele uren varen en min of meer haaks op de Shipping Lane richting

de Engelse kust, zijn we overgestapt op onze HA. En op een gegeven moment voeren we zelfs met twee reven. Oneiros begon toen pas echt goed te lopen en langzaam maar zeker zeilden we onze concurrenten voorbij en namen we onze eerste voorsprong. De zee was zeer onrustig en veroorzaakte tijdens het koken van onze eerste avondmaaltijd toch even twee katterige bemanningsleden. Na het offeren aan Neptunus knapten ze weer op. En zeeziekte was daarna niet meer aan de orde.

Het werd 48 uur aan de wind vechten aan de Engelse zijde van de Shipping Lane richting Dover. Het lukte Oneiros om bij Dover stroom mee te hebben na een oneindig aantal keren tacken met uiteindelijk afnemende wind en stroom tegen. Nog steeds liepen we voor op de concurrerende boten uit onze klasse. De wind viel echter vrijwel volledig weg en er



ontstond mist. Bij Selsey Bill hebben we uiteindelijk 10 uur gedobberd en gepoogd om uit de baai tegenover Brighton te komen. Dat lukte uiteindelijk, maar had heel wat voeten in de aarde. Suzie Wong koos de route dicht langs de kust met meer stromingsvoordeel en Oneiros wat meer de route naar buiten met meer windvoordeel. Happy Forward lag nog in de buurt van Dungeness. De snelle wedstrijd-schepen waren rond deze tijd Isle Wight al voorbij. De toerschepen hoefden niet langs de Engelse kust te varen en hadden hun kortere route naar St. Malo.

Suzie Wong nam de leiding van Oneiros over, maar uiteindelijk bleven beide boten om elkaar heen drijven en moest in potdichte mist tegen achteruitvaren geankerd worden.

Vroeg in de ochtend van dinsdag 23 juli - in de mist - is Oneiros door haar studentenbe-

maning (de schipper lag te slapen) heel attent ankerop gegaan en op enkele scheepslengten afstand langs Suzie Wong geschoven. Door de dichte mist onzichtbaar voor elkaar werd zo toch weer een kleine voorsprong gegenereerd. Oneiros kampte met stroomproblemen, omdat de motor tijdens stroomdraaien te heet werd. Daarom moest op alle stroomverbruik bezuinigd worden. Marifoon via de handheld, koelkast uit, alleen hoofdlampjes gebruiken en met noodnavigatieverlichting door de nacht. Telefoons mochten alleen via aanwezige powerbanks opgeladen worden om de laatste Gribfiles te kunnen downloaden en om spaarzaam met het thuisfront te communiceren (het is overigens een interessante vraag wat hier met 'spaarzaam' wordt bedoeld). Het valt dan ineens op hoe slordig we met energie aan boord omgaan en hoeveel we niet noodzakelijkerwijs verbruiken

met alle moderne (navigatie)apparatuur aan boord.

Door de langdurige windstille dreigde dat onze klasse niet voor vrijdag 26 juli de volledige baan van 500 Nm (het rond van Eddy Stone Rock, voorbij Plymouth) zou kunnen afleggen. Daarom besloot de wedstrijdleiding op dinsdag 23 juli om 10:00 u in de morgen om de wedstrijd baan voor de Student League in te korten. Zo konden we vanaf Selsey Bill rechtstreeks naar St. Malo koersen.

Tot onze vreugde ontwikkelde zich een mooie westelijke wind toenemend van 3 naar 5 à 6 Bft. en zijn we onder eerst lichte en later zware Spi richting de Alderney Race bij Cape de la Hague gevlogen. Precies op tijd met nog hooguit een uur stroom mee, zijn we met 10 knopen over de grond door deze doorgaans heftige Race en verderop tussen Guernsey en



Jersey door gevaren. Omdat onze concurrenten Suzie Wong en Happy Forward later bij de Alderney Race aankwamen en de kentering al was ingezet, konden we onze voorsprong tot zo'n 13 Nm uitbouwen.

Alsof we onderweg nog niet genoeg verschillende weersomstandigheden te verduren hadden gehad, kwamen we in een groot onweersveld terecht. De lucht werd pikzwart en lichte voortdurend op met vele ontladingen in de lucht. Het bleef bij ons droog maar we kregen wederom 25 tot 30 knopen aan de wind te verwerken.

Omdat bij Oneiros het grootzeilval-schijfblok in de top van de mast door de krachtige bemanning deels was verbrijzeld, konden we niet meer reven en alleen nog naar een kleiner voorzeil zetten. Dus werd Genua-3 tevoorschijn gehaald en in de schemer voor Genua-1 gewisseld. Een goede keuze. Met 8 knopen voortgang door het water stoven we inmiddels tegen de stroom in langs Jersey, tot dat in de vroege ochtend de wind weer volledig wegviel. Met moeite dreven we om de ondiepe rotsen ten zuidwesten van Jersey heen en dreigden we de finish voorbij te stromen. Deze en nog volgende windstiltes speelden de snelle wedstrijdzeilers ook parten. Ternauwernood konden de laatste 500 mijl zeilers tijdig binnen zijn, waaronder onze eigen wedstrijd-

leider. Daarmee hebben 33 boten St. Malo en drie een andere haven veilig bereikt, een van de hoofddoelstellingen van onze stichting.

Gelukkig kon Oneiros op tijd nog de lichte spijzen – in eerste instantie min of meer met de hand omhoog gehouden - om op woensdag 24 juli 12:58:23 u te finishen, ruim 2 uur en vijf minuten voor onze eerste concurrent. In 3 dagen, 17 uur en 1:37 minuten hebben we 471,1 Nm afgelegd, dat is een gemiddelde van 5,3 kn over de gezeilde afstand en met de vele windstiltes niet onverdienstelijk.

Na nog twee dagen chillen in het gezellige St. Malo, zeker ook voor de jonge bemanning samen met die van de andere twee Student League boten en tweemaal een 'happy hour' was op vrijdag 26 juli de prijsuitreiking in combinatie met een heerlijk buffet met 175 deelnemers en andere belangstellenden in het chique hotel Chateaubriand. Er werden foto's en filmpjes van onderweg getoond en alle deelnemende boten en de Student League in het bijzonder, werden in het zonnetje gezet. Oneiros won niet alleen de eerste prijs, maar ook als eerste de Evert Lagerwei wisseltrofee, die als het even kan niet alleen in de Jachtclub Scheveningen maar ook een tijdje in het clubhuis in Vlissingen getoond mag worden.

Al met al een geslaagd evenement, waaraan

alle leden van ons bestuur en daar omheen een grote groep vrijwilligers, hebben bijgedragen. De berichten op sociale media, het volgen van de vloot op Marine Traffic en onze site, het voorbereidende werk in Nederland en Frankrijk, het rondkrijgen van alle formaliteiten en uiteraard de hulp van onze sponsoren, heeft weer een mooie editie van ons evenement opgeleverd. Ik ga met Wytse na de vakantie nog een keer in Utrecht afspreken eens goed na te praten. Over het evenement met een mooie pilot om jonge mensen te enthousiasmeren voor het lange-afstand en wedstrijd-zeezeilen..

En als dit bij de Scheveningen500 kan, dan is het volgens mij ook bij zeilverenigingen mogelijk. Marcel Schuttelaar, voorzitter van JCS, heeft met zijn woorden tijdens de prijsuitreiking in St. Malo ons hiervoor een stevig hart onder de riem gestoken.

De studentenbemanning van Oneiros schreef in het logboek: "Op naar de volgende mooie tocht..." en dat lijkt me het mooiste compliment dat ons Stichtingsbestuur zich kan wensen.

Rony Grooten
Schipper Oneiros
8 augustus 2019



J70 Opstapdagen



J70 Opstapdagen

In het kader van het verjongen van de Jachtclub, is er een nieuwe Jeugd Commissie actief. Zij hebben de eerste stappen genomen om te kijken of er animo is voor club-boten. En dat is er zeker!

In het kader van het verjongen van de Jachtclub, is er een nieuwe Jeugd Commissie actief. Zij hebben de eerste stappen genomen om te kijken of er animo is voor club-boten. En dat is er zeker!

Op 25 en 26 mei hebben 40 mensen kennis gemaakt met het zeilen in J70 boten. Het evenement was georganiseerd door de Jeugd Commissie en ons eigen Eredivisie Team. Vanwege de grote belangstelling moest er al snel gestopt worden met adverteren en werd er een wachtlijst worden ingesteld.

De deelnemers vormden een zeer gemêleerd

gezelschap: leeftijd tussen 15 en 70 jaar (de Jeugd van tegenwoordig), leden en niet-leden, ervaren wedstrijdzeilers en complete beginners.

In twee J70 boten, met Eredivisie teamleden als trainers en onder begeleiding van twee RIBs, gingen de teams de zee op. De eerste dag was het relatief rustig en kon er geoefend worden met de gennaker, maar de tweede dag hadden we vlagen tot 25 knopen en bleven de gennakers, na een enkele poging, onderdeks. In het Spuigat werd de theorie behandeld. Na afloop werd er nog lang nagepraat en was het gezellig aan de bar.

Op beide dagen waren de reacties unaniem positief. Op zondag zag je enkele twijfelende smoeltjes, die terug in de haven snel veranderden in brede grijnzen van overwinning!

Onder de deelnemers is een enquête gehouden om inzicht te krijgen in hun drijfveren om mee te doen. Een ding is duidelijk: zeilen in clubboten is aantrekkelijk voor een grote groep mensen, jong en oud. De Jeugd Commissie en het Bestuur gaan nu bekijken wat de volgende stappen zijn om clubboten op een verantwoorde manier te realiseren.

Jaap Barendregt



Zomeravond met de mermaid

Woensdag 7 augustus had ik Ben Hoebee van de Mermaid aan de telefoon over jurydienst bij het pico matchracen op het jaarfeest 31 augustus aanstaande, toen het idee bestond om weer eens mee te gaan op een zomeravond wedstrijdje met de Mermaid.

Rond 7 uur verzamelden we, Ben Hoebee, Erik Sanders en ondergetekende. Na de boot klaar te hebben gemaakt, hebben we de trossen losgegooid en zijn we uitgevaren.

Er stond een behoorlijke wind (geen idee hoeveel knopen, geen werkende meter aan boord, echte goede zeemannen hebben die meters niet nodig) dus een rif in het grootzeil gezet en de fok klein gehouden.

Op naar de start, en die ging perfect. toen naar de S1 er stond een behoorlijke stroming dus het was een behoorlijk lang rak. Na wat slagen te hebben gemaakt eindelijk gerond. Terug naar de drains ging het ineens een stuk vlotter, gek he?

De eerste van de drie rondes om de drains ging ook vrij moeizaam omdat we iets te enthousiast

te vroeg overstag gingen en daardoor de boei door de combinatie van de harde wind en met name de stroming niet haalden. Na ruim 2 uur gevaren te hebben hadden we t parcours afgelegd. Dik een uur later dan de eerste, dus konden we langer genieten.

Terug in de haven, de boot weer aan kant gemaakt en een finishbierje gedronken, we vergaten de tijd en misten daardoor de prijsuitreiking in het Spuigat, dus als we nog een prijs tegoed hebben dan horen we dat nog wel.

Al met al een hele leuke zomeravondwedstrijd met voldoende wind en stroming...

Groet,

Alex Heemskerck



Vuurschepen



Vuurschepen Race 2019

Een Two Handed verslag vanaf Firestorm

Dinsdag 28 mei was het weer tijd voor de jaarlijkse bedevaart naar de Orwell. Iedere keer weer een ervaring om na zo'n 24 uur racen deze rivier op te varen en we zijn bepaald niet de enigen. De auteur Eric Arthur Blair was zelfs zo door deze rivier gegrepen dat hij zijn naam veranderde om voor altijd bekend te blijven als George Orwell.

Jochem Hamstra en ik moeten deze wedstrijd inmiddels zo'n keer of zes met z'n tweeën gevaren hebben. Maar dit jaar was anders. De komst van de kleine Filippa Fleur gooide roet in het eten. Na zoveel jaar samen varen kun je dan toch een beetje spreken van het opbreken van een buitenechtelijke two handed relatie. En dat vul je niet zomaar in. Ik speelde zelfs een tijdje met de gedachte dan maar solo deel te nemen. Gelukkig kon ik Jorden van Rooijen op tijd interesseren voor dit 2H avontuur. Ik ken Jorden al zo'n jaar of vijf. Hij heeft als Heiner Talent ruimschoots zijn sporen verdiend en inmiddels heeft 'ie zo'n beetje alles waar Rolex voor staat gevaren - Fastnet, - Middle Sea Race, - Caribbean 600 en - Sydney Hobart. Dat 'ie hard gaat en niet alleen tijdens zeilen, blijkt wel uit het feit dat 'ie nog maar 21 is. Kortom tijd voor het echte werk bij Team Firestorm.

Vanaf een dag of twee voor de start klinkt het op de steiger; "En, ben je d'r al een beetje klaar voor?". Nee denk ik telkens, natuurlijk niet, je bent nooit klaar! Welk weersysteem gaat 't worden, blijft alles heel en bovenal, wat voor soort wedstrijd gaat het worden? Binnen de vol bemande ORC klassen vaar je altijd binnen de rating bandbreedte van je boot. Bij de 2H is dat anders. Groot of klein, langzaam of snel, alles wordt in één klasse geduwd en hopelijk zorgt de rating voor een gelijk speelveld. De consequentie is natuurlijk

dat boten tijdens het verloop van een wedstrijd te maken kunnen krijgen met zeer uiteenlopende wind en getij. Als het weerbeeld z'n definitieve vorm begint te krijgen, ga ik de wedstrijd in Expedition routeren. Het lijkt weer een echte Vuurschepen Race te worden. Prima wind aan het begin en eind van de race, maar met een enorme dip in het midden.

De 2H start om 19:00 als eerste klasse. De NAM22 is praktisch upwind en we zoeken de kust op om de zuidgaande stroom een beetje te ontlopen. In theorie een prima idee, maar in de praktijk is Arethusa, ook een J/109 ons bij de NAM nipt voor. En dan begint het lange stuk west naar het virtuele hoekpunt van het Maas North TSS. Een koers, tegen halve wind aan, waar weinig eer aan te behalen valt. Bij het rondenvan dit virtuele waypoint, valt op hoe goed die exclusion zone tegenwoordig door iedereen gerespecteerd wordt. De 20% penalty die twee jaar geleden door de NSR ingesteld werd, zou hier best wel eens mee te maken kunnen hebben.

Het is wat betreft verkeer rustig boven het TSS en dat is wel eens anders geweest. Ik kan me meer dan eens herinneren dat hier een hele vloot in het donker lag te dobberen terwijl tankers en containerschepen daar met lange sonore hoornstoten dwars doorheen voeren. Mocht iemand ooit aan het nut van de AIS

twijfelen, dan is hier het antwoord. Ook nu neemt de wind af en we zetten de code 0 zodra dat kan en lopen onder Arethusa door. Bij de MN4, stuurt Expedition ons naar het ZW en we voeren een gennaker peel uit van code 0 naar A2.

In de nacht valt de wind helemaal weg. We zagen het aankomen. De snellere boten in de 2H klasse worden in Expedition middels Boat Tracking gevolgd en hun 10 minuten gemiddelde SOG zagen we al een tijdje afnemen. Noordwestelijk van ons zien we Ajeto en Double Edge op de AIS een merkwaardige 'pas de deux' uitvoeren, waar bij ze om elkaar heen lijken te draaien. Ze liggen praktisch stil.

Via Iridium halen we rond 03:00 nieuwe grib data op. De wind is inmiddels 180 graden geruimd en moet vanuit ZO weer wat invullen. Prima, want daar liggen we. Punt is wel dat het een grote boten race lijkt te worden. De langzamere boten krijgen te maken met alsmaar naar het ZW ruimende wind, die pal tegen komt te staan tijdens de aanloop naar Harwich. Maar zo ver is het nog niet.

Voorlopig zitten we in een windstilte waar we toch het beste van proberen te maken. De A2 is er al lang af en met veel moeite lukt het richting te vinden met de jib. Op zeker moment merk je toch dat 'ie aan stuurboord



wil staan. Dan is het een kwestie van alsmat schijnbare wind proberen te vinden. En dat lukt. Ik zie het log oplopen naar bijna één knoop. Samen met de stroom varen we bijna 2 knopen naar het ZW. Yeehaa! Het wordt weer licht en langzaam beginnen we Junique en Hubo te naderen. Zo gauw het kan trekt Jorden de code 0 er weer op en lopen we een dikke 3 knopen SOG. Langzaam kruipen we Avanti voorbij en naderen Junique en Hubo tot op een mijl afstand. Dat is goed nieuws, want we zitten inmiddels op de helft van de wedstrijd. Natuurlijk duurt dat niet lang, Junique en Hubo zetten ook gennakers en beginnen van ons weg te lopen. In het NW begint nu ook wind te komen. Double Edge gaat onder het East Anglia windpark door, maar Ajeto ligt zo ver NW dat ze besluiten over dit windpark heen te gaan. Een gewaagd plan en we zijn benieuwd hoe dat uitpakt.

Inmiddels doet Firestorm goede zaken met de code 0. Deze kan nog geruime tijd blijven staan en sleurt ons naar de North Shipwash. Al voor die kardinaal moeten we terug naar de jib. De wind ruimt steeds meer ZW en neemt bovendien nog toe. Het wordt spannend of de aanloop naar Harwich niet in een pittig kruisrak gaat veranderen. Vanaf de North Shipwash moeten we nog wat zuidelijker en varen al flink hoog. We worden voorbijgelopen door Decatur en Moana. Helaas missen wij dat

volle bemanningsgewicht aan de hoge kant en dat merk je nu juist in snelheid en hoogte. Toch lukt het net met één slag South Bawdsy te halen en dan kunnen we wat afvallen. Er zijn ons inmiddels wel wat boten voorbij gelopen, maar we zijn vooralsnog de eerste J/109.

Wadgate Ledge komt in zicht, het punt waar we de shipping lane van Felixstowe moeten oversteken. Deze meetpaal staat in het geheugen gegrift. In 2015 ontving ik, net toen we bereik hadden onder de Engelse kust, een SMS'je van mijn vrouw. 'Jullie staan op de tracker eerste in de 2H'. We hadden inderdaad weer lopen knokken in zo'n windstille nacht en zagen weinig boten om ons heen. Maar eerste...? "Het enige wat we nu nog moeten doen, is geen fouten maken" roep ik tegen Jochem. Luttel minuten later bij een gijp om de geul over te steken, blijft de A2 om het voorstag hangen. Met man en macht hangen we met z'n tweeën aan de gennaker en als 'ie weer staat hebben we opeens een meetpaal aan SB. Een meetpaal? Ik ren naar de plotter en realiseer me de fout. "We moeten terug" schreeuw ik naar boven. Gennaker naar beneden, jib er op en een kruisrak terug. Chaos. Met, tot overmaat van ramp, natuurlijk stroom tegen. Na het op de juiste manier ronden, toch nog derde geworden. Maar het blijft jammer.

Dit keer hebben we onze les geleerd. Na het

oversteken van de geul worden we in die laatste mijl opgelopen door de Flyer. Ze varen een kardinaal voorbij, aan BB. Bakboord? Holy shit, ik twijfel. Dit is de Flyer met een flinke crew. Zij moeten het weten, toch? Jorden schiet naar beneden en checkt Expedition. Nadat wij Landguard aan SB hebben gehouden, zien we de Flyer terugkomen om deze alsnog op de juiste wijze te ronden. We vallen iets verder af en zien de finish bij South Shelf. Jack Rabbit is nu pal achter ons en begint een gennaker te zetten. We hebben nog een halve mijl. Jorden wil de A2 hijsen, maar voor mijn gevoel levert dit niets meer op. Teveel handling en Jack Rabbit vaart met negen man/vrouw. Dan, na een paar zenuwslopende minuten finishen we pal voor Jack Rabbit. Heel andere klasse, maar toch, het is ook een J/109.

Ajeto is op briljante wijze over het East Anglia windpark gekomen en wordt eerste. Hubo komt op een ijzersterke tweede plaats en Firestorm finished na 21uur 32min. en 20sec. gezeilde tijd als derde in de ORC 2H. In het bijzonder sterke Two Handed veld van dit jaar, zijn Jorden en ik daar in ieder geval heel tevreden mee.

- Wim van Slooten

ZOP



SUCCES & BEDANKT

Moving Intelligence
sponsor De Zoute Optimist

2015 - 2019



**Adriaan
van Stolk**



"SPIRIT OF RAMPFISH"

The View
of Cow



De spannende avonturen van Adriaan van Stolk

Wie kent hem niet, Adriaan van Stolk. Als je in de afgelopen twintig jaar geballoteerd bent, om lid te kunnen worden van JCS, kwam je hem tegen als voorzitter van de Ballotage Commissie. Heb je als geïnteresseerd lid de afgelopen jaren de ALV's van de club bezocht dan weet je dat Adriaan als laatste in de vergadering het woord neemt, daarbij het bestuur bedankt en deze de aanbeveling doet om op kosten van JCS alle aanwezigen een glaasje bij de bar te laten bestellen.

Verbaasd keek ik echter toen ik onlangs de Zeilen aan het lezen was en artikelen las, waarin verhalen rond Adriaan opdoken als oceaan zeiler. Ik wist hier niets van en wilde daar meer over weten. En zo zitten Adriaan en ik op een zondagmorgen in juli in het havenkantoor van de Jachtclub en vertelt Adriaan vergezeld van een stapel fotoboeken over zijn avontuurlijke leven.

In 1932 ziet Adriaan het levenslicht in Hulst, Zeeuws Vlaanderen. Hij is, zoals u uit kunt rekenen, één van de oudere leden van onze club. Zijn ouders komen allebei uit Klaaswaal, een plaats in de Hoekse Waard waar ondergetekende, welliswaar vele jaren later, ook het levenslicht zag. Adriaan groeit echter op in Breda waar zijn vader bij de marechaussee is. Daar is het leven warm en zonnig, leert hij omgaan met paarden van de marechaussee en wordt elke dag met de auto naar school gebracht. Aan het begin van de oorlog gaat zijn vader mee met het transport van Koningin Wilhelmina naar Engeland. Met als gevolg dat de vader pas in november 1944 weer in Breda terug keert. Adriaans moeder en 4 kinderen hebben die tijd het zonder man en vader moeten stellen. Na de oorlog verhuist het gezin van Stolk naar Den Haag.

Ha, denk ik, dat is dichterbij de zee, hoewel

de Jachtclub toen nog niet bestond en er ook nog zeker geen ZOP was. Adriaan, vraag ik, wanneer is je interesse in het zeilen begonnen? Nou, zegt hij, ga maar even goed zitten, dan zal ik je het vertellen. Ik was al, zei hij, in Breda bij de Padvinderij lid geweest en in Den Haag had je de Maurits groep. Daar ben ik lid bij geworden. Deze groep fuseerde met de Haagse Waterscouts. En zo gaat de kennismaking met het water beginnen. Ze zeilen op de Kaag en fietsen elke zaterdag, eerst 's morgens nog naar school, van Den Haag naar de Kaag om 's avonds weer fietsend terug te keren. Want op zondag is daar de gang naar de Gereformeerde Kerk. Met Pasen en Pinksteren gaan ze voor meerdere dagen zeilen en verblijven dan op het Verkennerseiland. Adriaan moet echter op zaterdagavond terug fietsen naar Den Haag en mag maandagmorgen weer gaan zeilen. Zo gaat dat in die dagen. Hij vertelt over een vloot, met heel veel bootjes, waarmee ze van IJmuiden over het IJsselmeer naar Terhorne varen. Zo leer je wel de grondbeginselen van manoeuvreren met bootjes en overleven met varen en zeilen.

Maar, vertelt Adriaan verder, in de beginjaren van mijn eerste huwelijk (1958) hebben we in Oostenrijk en Zwitserland veel bergwandelingen gemaakt. Tijdens één van deze wandelingen ontmoeten we een Duits echtpaar.

Met de man van het echtpaar raak ik zeer dik bevriend en met hem ben ik begonnen om bergen te gaan beklimmen. Samen doen ze een IJsklimcursus. Ze klimmen met touwwerk over de Noordkant van de Wildspitze, de hoogste berg van Oostenrijk. Zitten meer onder sneeuw dan erboven en bouwen onderweg een Iglo. Als ze boven aan de berg zijn is Adriaan sneeuwblind. Ook de Dufourspitze, berg van 4634 meter hoogte op de grens van Italië en Zwitserland, wordt met touwwerk en houwelen bedwongen. Om aan de behoefte, in de bergen te zijn, te kunnen voldoen wordt er door de familie van Stolk een huis gekocht in het district Wallis in Zwitserland.

En dan is daar ineens een Hiswa. Zijn vrouw vertelt op een avond, zomaar uit het niets, aan een kennis die naar de Hiswa is geweest dat zij en Adriaan een boot hebben gekocht. Als de kennis weg is zegt Adriaan: Morgen gaan we naar de Hiswa en kopen we echt een boot. En zo is het verlopen. De boot komt er. Het wordt een Suncoast van 40 feet met boegspriet. Ze heet de Spirit of Ramfish. Al gauw komen er meer boten en gaat de eerste boot in de charter. Dan komt er een oceaanracer die ook Spirit of Ramfish heet en worden er plannen gesmeed om de Parmeliarace te gaan varen. Deze race gaat van Plymouth, via Kaapstad, naar Perth. Er worden sponsors gezocht



en in augustus 1979 zet de Spirit of Ramfish koers naar Plymouth. Tijdens deze reis krijgen ze te maken met de hevige storm die ook de Fastnet Race teistert en moeten ze uitwijken naar Dover waar ze in de voorhaven achter hun anker liggen te bonken. Als zij daarna in Plymouth aan komen zien ze de grote schade aan jachten aangericht door de storm. En dan moet jij nog beginnen aan de race naar Kaapstad en Perth. Eind augustus is de start uit Plymouth en gaat de reis naar Kaapstad. Tijdens de race liggen ze nog een keertje eerste, maar door een foute aanwijzing van het kompas sturen ze bijna Kaapstad voorbij en verliezen daarbij hun koppositie.

Daarna gaat de race naar Perth in Australia. Deze race wordt gekenmerkt door zeer zwaar weer. Adriaan vertelt dat hij dacht dit niet te overleven. Huizen hoge golven die je over Stuurboord op vaart en over Bakboord weer afvaart. Tijdens één van deze manoeuvres komt er een schreeuw van de roerganger. De druk op het roer is weg. Het roer blijkt verbogen en moet worden gerepareerd. Noodroer erop, waar eigenlijk niet mee te sturen valt. Gelukkig vinden ze een stukje ijzer waarmee het roer professorisch wordt gerepareerd. Adriaan vertelt verder dat hij 's nachts in zijn kooi wakker wordt omdat ze opgeroepen worden door een Australisch Marineschip. Eén van de

bemanningsleden heeft een Mayday uitgezonden. Nou zegt Adriaan tegen het Marine schip: Ik heb nog geen natte voeten, dus we maken nog geen water. Het Marineschip wil toch een kijkje bij ze nemen en probeert hen te plotten. De golven zijn echter zo hoog dat ondanks de range van 450 mijl het schip hen niet op de radar krijgt. Er komt een persbericht over dit voorval en in Nederland zitten ze in zak en as. Gelukkig hebben we nog Scheveningen Radio en kan Adriaan het thuisfront wat geruststellen. En voort gaat de Spirit of Ramfish op weg naar Perth. Maar zegt Adriaan het ergste komt nog. Tijdens de race moet er op een bepaald moment gereefd worden. Adriaan wordt erbij geroepen en is nog niet helemaal goed aangelijnd als een bemanningslid roept "BREKER". Een golf spoelt over het dek en Adriaan voelt dat hij wordt opgetild. Spijt als haren op zijn hoofd dat hij niet goed is aangelijnd, want dit is het einde van zijn leven, denkt hij. Dan blijft hij met zijn lijn hangen aan de Lewmar lier en zet een bemanningslid direct een voet boven op Adriaan. Gelukkig blijft het bij een kapotte zeerailing en is het harnas in Adriaans zeiljack aan beide zijden 30cm ingescheurd. Het bemanningslid Andre de Nijs houdt er een paar gekneusde ribben aan over en kan helemaal niet meer lachen.

En dan komen zij aan in Perth. Ze zullen op

zondagmorgen tussen 9 en 10 uur lokale tijd finishen. Een uur voor de finish hangt er al een helikopter boven hun hoofd, die TV opnames maakt. Heel veel boten komen hen tegemoet en bij de finish is daar de Hollandse vlag, het Wilhelmus en borden met Welcome Heroes. Aan boord van de Spirit of Ramfish huilt één bemanningslid tranen met tuiten en pinken de overige bemanningsleden een traantje weg. Op de wal is er een party bij de rijke wijnhandelaar van der Hoek. Deze heer, zegt Adriaan vraagt aan mij wat hij voor me kan doen. Nou denk ik, ik ben platzak en kan wel wat gebruiken. En zo krijgen ze een auto voor gebruik en meerdere zaken aangeboden. Maar deze heer wil ook graag de Hollandse vlag hebben die meegevaren is van Nederland naar Australië. Ja, dat vindt Adriaan nog wel een dingetje. Tenslotte verkoopt hij de vlag voor enige honderden guldens aan deze rijke wijnhandelaar in Australië. Van spinakerdoek wordt een nieuwe vlag gemaakt.

Als het feesten voorbij is, brengen ze de Spirit of Ramfish naar Singapore. In die tijd is er een Brits echtpaar op dramatische wijze in de buurt van de Molukken op hun zeiljacht vermoord door piraten. Tijdens deze actie stond de marifoon open en konden de schoten gehoord worden. Zij hoorden dit op Christmas Island waar Spirit of Ramfish een tussenstop



maakte. De politie aldaar komt voor vertrek aan boord van de Ramfish en verzoekt de bemanning voor deze tocht een geweer mee te nemen. Adriaan overlegt met zijn bemanning en besluit dit niet te doen. Aan boord heeft hij wel een nieuw bemanningslid uit Portugal. Onderweg komt er op een bepaald moment wel een snel varende boot op hen af. Spanning stijgt, de bemanningsleden verkleeden zich en de Portugees, verkleed als piraat, komt voor de 2de keer aan dek. De man in de snelle boot roept iets tegen de Portugees. Deze roept iets in het Portugees terug en de aanvallers draaien weg en verdwijnen. Opgelucht, maar vooral nieuwsgierig wat er is besproken vraagt Adriaan: Wat zei jij precies? De Portugees antwoordt: Ik heb ze al geënterd!! Met knikkende knieën achter het roer varen zij verder richting Singapore.

Dan worden er plannen gemaakt om de Specerijenrace te varen. Een race van Jakarta naar Kaapstad en van Kaapstad naar Rotterdam. Adriaan vindt op het allerlaatste moment nog een sponsor en de Ramfish gaat deelnemen als de Lexington in de specerijenrace van Nedlloyd in 1980. Andere deelnemers zijn o.a. de Prodent met Dirk Nauta en de Flying Wilma met Gerard Dijkstra. De eerste etappe naar Kaapstad wordt geteisterd door stormen. Uitschieters naar windkracht 11 worden ge-

meten. De een na de ander deelnemer verliest zijn zeilen en Kaleo zijn mast. Sommigen vallen uit en varen naar de dichtsbijzijnde havens. Ook de Lexington wordt niet gespaard. Het grootzeil gaat aan gort en met aangepast noodzeil weten zij Kaapstad te bereiken. Over het traject Kaapstad naar Rotterdam vertelt Adriaan dat toen zij gefinisht waren, het bleek dat ze geen schroef meer hadden en ze naar hun ligplaats in Rotterdam gesleept moesten worden.

Ondertussen zitten Adriaan en ik nog steeds in het havenkantoor en heb ik al vele foto's bekeken. De William en Mary race komt langs. Vol trots vertelt Adriaan van de overwinning in de inshore races op de Philips Innovater van Dirk Nauta. Ik zie een leuke foto van Adriaan verkleed als admiraal. Bij de prijsuitreiking schudt hij de hand van Prins Philip en Koningin Elisabeth.

Foto's in de Pampus passeren de revue. Adriaan vertelt over de zwarte pagina in zijn leven die hij samen met zijn tweede vrouw Miep beleefde. Ongeveer 22 jaar geleden gaat er op een zaterdag onverwachts een zware storm over Nederland. Ook de Braasem wordt geteisterd, waar op dat moment zeilwedstrijden plaats vinden. De zoon van Miep, Erik, is deelnemer en slaat tijdens het noodweer om. He-

laas heeft hij dat niet mogen overleven. Adriaan raakt geëmotioneerd bij het vertellen van het verhaal. Hij heeft met Erik 5 jaar Pampus gezeild en ook nog 7 jaar met iemand anders. Ik vraag hem ook nog wat te vertellen over zijn activiteiten bij de Jachtclub. Nou verteld Adriaan, ik ben rond 1983 penningmeester van de club geweest. Daarnaast ben ik rond de tijd van sponsoring met Groupe4 voorzitter geweest van de North Sea Regatta. Adriaan gaat als voorzitter van de NSR voor het water gebeuren. Hij houdt van lange afstandsbanen en dat loopt niet synchroon met de korte banen en wal plannen van Frans Sluyters. Op een wat ongemakkelijke manier heeft hij toen afscheid moeten nemen van het voorzitterschap van de NSR. Verder is hij nu, zoals eerder genoemd in dit verhaal, al jaren voorzitter van de Ballotage Commissie.

Het wordt tijd om de fotoalbums weer in te pakken. We kiezen er een paar foto's uit om het verhaal mee op te kunnen fleuren. Na 2,5 uur neem ik afscheid van Adriaan. Hij heeft ons een mooi kijkje gegeven in zijn avontuurlijke leven.

Dank je wel Adriaan!!

Aly Anink-van Driel

EK
STAR



2019 Star European Championship Riva del Garda

Begin januari wordt ik gebeld door een vriend: "Huib, we hebben het er al jaren over en nu gaan we het doen!! Heb je zin om het EK Star met mij te varen?"

We zijn de jongste niet meer en we kunnen het (fysiek) nu nog doen. Jij stuurt trouwens". Niet aan dovemansoren gezegd, dus het antwoord is JA. Er is een klein probleempje, weliswaar kan ik aardig zeilen maar ik heb slechts één keer een rondje in een Star over de Kaag gevaren.

De Star is een ontwerp uit 1911 en werd Olympisch in 1932 en bleef dat tot 2012. Het schip heeft een lengte van 6.92 een grootzeil van 24.1 m² en een fok van 4.6 m² het gewicht van de boot is 671kg.

Hoewel het ontwerp inmiddels meer dan 100 jaar oud is kenmerkt de Star zich als een zeer geavanceerde zeiler, is volledig overpowered en uitermate gevoelig voor trim (met name via de bakstagen) en een hoog risico op mastbreuk. Om de boot te kunnen handelen is gewicht (100kg pp) van de bemanning en atletisch vermogen vereist. (Hebben we allebei niet (meer)).

De zeileigenschappen van de Star maken dat boot nog steeds gezeild wordt door de absolute wereldtop. De klasse is georganiseerd in een professionele divisie "Star Sailors League" en in een amateurdivisie via de internationale klasseorganisatie.

Voor het EK staat een ongekende eregalenij aan deelnemers genoteerd.

🏆	4x	OLYMPIC GOLD MEDALIST
🥈	5x	OLYMPIC SILVER MEDALIST
🥉	10x	OLYMPIC BRONZE MEDALIST
🏆	24x	WORLD CHAMPION IN STAR CLASS
🏆	11x	WORLD CHAMPION IN OLYMPIC CLASS
🏆	1x	LOUIS VUITTON CUP WINNER
🏆	1x	VOLVO OCEAN RACE WINNER
🌟	8x	SSL EVENT WINNER

Dat zijn 64 titels en gemakshalve moet je voor 65e plek al de "best of the rest" zijn. Een Jachtclublid reageerde met te zeggen: "Dit is alsof je gaat tennissen tegen Federer". De concurrentie is dus moordend in een veld van 96 ingeschreven boten waar ook nog eens

100.000 dollar aan prijzengeld te verdelen is.

Om een beetje mee te kunnen doen en vooral om de boot (lees mast) heel te houden hebben we een hoop trainingsuren nodig. Boothandeling inslijten wordt het adagio en de crux zit hem in de bediening van de bakstagen die heel bepalend zijn in de aandewindse snelheid en bij de boeirondingen van aandewind naar voordewind omdat de mast dan extreem voorover getrokken wordt en bij de benedenwindseboei waar de mast weer achterover moet worden getrokken in de aandewindse stand.

We plannen twee weekenden een training op Loosdrecht onder leiding van twee Nederlandse Starzeilers die in de internationale top meedraaien. We leren een hoop over de setup van de mast maar van boothandeling komt het beide weekenden niet echt wegens gebrek aan wind. Rest ons alleen nog een training op het Gardameer onder leiding van de professionals van de Star Sailors League. De windomstandigheden tijdens onze trainingsweek zijn niet des Garda's waar met name in de middag de Ora (een zuidenwind) opsteekt en die kan oplopen tot ruim boven de 20 knopen. De hele week blijft de wind steken onder de 15 knopen maar is ideaal voor ons Rookies om



aan de boothandeling te werken. We worden stevig aan het werk gezet en maken gemiddeld vijf uur per dag aaneengesloten aan trainingsuren. We hebben ook een mazzeltje, de hoofdtrainer is de Deen Christian Rasmussen die ik nog ken uit de Ynglingklasse, dat levert ons een hoop extra aandacht en tips op waardoor we met name als het om bootsnelheid gaat flinke stappen maken. (En hoe leuk is het dan om na een gewonnen trainingswedstrijd van de trainer te horen: "Are you aware that you did not only beat them all, but you also have beaten a two time Olympic Gold Medal Winner, a Worldchampion and an European-champion". (Every dog has it's day denk ik dan, maar stiekum is dat toch kicken) Fysiek gezien komen we erachter dat ook onder medium omstandigheden de boot een flinke aanslag doet op het uithoudingsvermogen. (we zijn natuurlijk niet in topconditie) Op de afsluitende dag, na vijf dagen trainen bestond de training uit up-down baantjes varen naar het 30 kilometer zuidelijker gelegen Brenzone waar we dat weekend nog een wedstrijd zouden varen. Na zes uur varen (en dus vol hangen) waren we er eigenlijk wel klaar mee. We dachten het laatste stukje in een rechte lijn richting Brenzone te varen. Maar dat was niet de bedoeling "No Mercy" van een van de meevarende Olympiërs die mij als volgt aanspreekt: Huubbbb this is not a pussyclass, HIKE!! Hilarisch en zegt iets over het fanatisme waarmee gevaren wordt. Huub en Jent hadden echter geen zin meer en trokken alsnog de rechte lijn naar Brenzone. Het weekend hebben we geen wedstrijden meer gevaren nadat de boot schade had opgelopen in noodweer op de vrijdagavond. Het weekend gebruikt om

de boot en ons zelf te herstellen en vliegen op de zondagavond terug naar Amsterdam met de bedoeling om 10 dagen later weer terug te vliegen naar Verona om dan nog een paar dagen te trainen voordat het EK aanvangt.

Het loopt anders.

De avond na terugkomst wordt ik gebeld door mijn zeilmaat dat hij wegens dringende zakelijke redenen het EK aan zich voorbij moet laten gaan. Hij dringt er op aan dat als ik een vervanger kan vinden het EK toch vaar. Dat is toch wel even een dingetje: Het is zijn boot en die wil ik graag weer onbeschadigd terugbrengen en om dat te bereiken heb ik absoluut een ervaren Starbemanning nodig. Met alleen iemand die heel goed kan zeilen gaat dat niet lukken. Ik heb ook nog eens heel weinig tijd, binnen een week moet ik een vervanger hebben want anders wordt het terugvliegen, auto, boot en zeilspullen halen en terugrijden naar Nederland. Ik waag er een telefoontje op met de hoofdtrainer van de Star Sailors League in Riva del Garda. Hij zal er over nadenken. Even later appt hij mij een voornaam en een telefoonnummer van een volgens hem geschikte Italiaanse vervanger. Nu stikt het van de professionals in deze klasse dus mijn eerste zorg is dat dit geen jongen is die wel mee wil ad € 1000,00 per dag. Ik wordt argwanend als hij reageert met te zeggen dat hij eerst wil kijken of hij een andere wedstrijd kan afzeggen en "then we can negotiate". Gelukkig kan hij meedoen, hij blijkt een student (23jaar) jacht-architectuur te zijn en zijn financiële eisen blijven bij een tegemoetkoming in de reiskosten en een bijdrage voor een dikker wetsuit. (Het water van het Gardameer is rond de 5 graden

en omdat hij uit Zuid-Italië komt heeft hij niet zo'n pak.) Gezien zijn gewicht van 103 kg zal de voedingsbijdrage ook nog wel enige omvang hebben. Maar soi we kunnen varen!!

Op Vrijdag 10 mei arriveert Nicolas mijn bemanning. Qua postuur de ideale bemanning voor een Star, hij zit nog niet zo lang in een Star en heeft vooral met lichtweer gevaren. Ook hij heeft een Star Sailors League training gevolgd en zat toen in de boot bij Freddy Loof die de laatste Olympische spelen in de Star heeft gewonnen. Nicolas heeft ze op een rijtje, heeft zijn eigen bijbeltje met data over de Star en de set-up van de mast. We moeten de zalingen vervangen die gebroken waren op de laatste trainingsdag. Dat heeft als gevolg dat we op de millimeter alle stagen opnieuw moeten stellen. Een tijdrovend werkje. Maar het lukt ons de mast er goed op te krijgen. We doen nog wat aanpassingen aan de uitrusting en willen de volgende dag gaan zeilen. We moeten immers in korte tijd een team worden en de communicatie is natuurlijk ook een dingetje. Hij spreekt goed Engels maar om in de boot nu zo even alles goed in het Engels bij zijn naam te noemen en zodanig dat het over en weer begrepen wordt daar moet nog wel even aan gewerkt worden.

Zaterdag moet dan de dag worden waar we van wal kunnen steken en wat uren kunnen maken op het schitterende water van het Gardameer. Helaas geen spatje wind. Er valt gewoon niet te zeilen. Van de nood een deugd gemaakt en met zijn tweeën in de boot gaan zitten en de commando's doorgenomen. Om zeker te weten dat we elkaar begrijpen. Ook alle Engelse termen voor de uitrusting. En dat



zijn er in een Star nogal wat; Outhaul mainsail, cunninghamhole, kicker, ram, lowerbackstay of checkingbackstay, upperbackstay of runner, jib halyard, jibdown, pole, jibcars, finetune jibsheet, finetune jibhalyard, uppershrouds, lowershrouds, spreaders, forestay, maststep etc. We wijzen over een weer en benoemen wat we bedoelen. Misverstanden kunnen fataal zijn dus we doen er alles aan om de handeling duidelijk te kunnen aangeven. Later gaan we droog oefenen met de mast. Voorover trekken en weer achterover om zo commando's en handeling een beetje in te slijpen. Meer kunnen we deze dag niet doen. Morgen dan maar varen.

Zondag. Het weer is omgeslagen. Het is koud en er staat een hele straffe zuiden wind. Dik boven de 20 knopen. Er zijn lokale wedstrijden waaraan we niet meedoen omdat ik eerst wil trainen. De eerste boten met een gebroken mast lopen binnen. Ik neem geen risico en we blijven aan de kant die dag. Er rest nog een dag om te kunnen trainen. Dinsdag is de practice-race. De entourage op de haven neemt steeds meer vormen aan. Botenbouwers, zeilmakers en suppliers bouwen hun stands op. Er

wordt een enorm scherm opgezet waarop de rest van de week de wedstrijden live te volgen zijn. In het clubhuis wordt een TVstudio ingericht en de eerste interviews vinden op de steigers al plaats. Onwater reporter is Shirley Robertson (Tweevoudig Olympisch kampioen) De wedstrijden zijn live ook via Youtube te volgen via het kanaal van de Star Sailors League. Marathon uitzendingen worden het, waarin niet alleen de wedstrijden schitterend in beeld zijn gebracht maar ook nog eens voorzien werden van deskundig commentaar en context. Alsof het de Olympische spelen betrof.

Voor een indruk ga naar Youtube en zoek Star Sailors League en kies voor de samenvatting van de week: SSL Breeze Grand Slam 2019 - The Movie en als je trek krijgt in meer, er is een kleine 40 uur aan uitzendingen.

Maandag. Het poeiert weer (uit het zuiden) en wederom niet de aangename temperaturen die je op Garda mag verwachten. Het heeft zelfs gesneeuwd die nacht!! Ik besluit te wachten tot het eind van de middag en dan een poging te wagen om te gaan varen. Meestal gaat rond een uur of vier de wind er

een beetje uit. Het lijkt te gaan zoals verwacht. Om vier uur varen we de haven uit. Voor het eerst met Nicolas en onder omstandigheden waarin ik de Star nog niet eerder heb gevaren. Nicolas is vol vertrouwen (Jeugdige overmoed?) Ik vind het wel spannend. Immers het is niet mijn schip en ik wil de boel graag heel houden. Ondanks dat de eigenaar erop heeft aangedrongen dat ik met de nieuwe set North zeilen vaar heb ik voor de zekerheid toch nog maar even voor de oude gekozen. We varen een kruisrak van dik een uur. We gaan veel overstag en dat gaat prima!! Het kunststukje wordt straks voor de wind zeilen waarbij de mast voorover gezet wordt en nog lastiger we moeten leren gijpen onder deze omstandigheden. De wind trekt tegen mijn verwachting in weer aan en het gijpen wordt een spannende bezigheid. De boot planeert en duikt in de golven voor ons waardoor er een enorme kracht op het grootzeil en het roer komt te staan. Om te kunnen gijpen moet je zo min mogelijk weerstand hebben en op volle snelheid zijn, vervolgens moet je de boot zo sturen dat de giek uit zichzelf overkomt om vervolgens als een razende zoveel mogelijk grootschoot binnen te halen om te voorkomen dat de giek in



één zwaai naar de andere kant gaat. De bemanning moet immers gelegenheid hebben om in zeer korte tijd de nieuwe loefbakstag aan te halen en voordat de giek overkomt de lijfbakstag los te gooien. Op een gegeven moment staat er echter zoveel wind dat de boot als een Arabische volbloed zodanig met ons aan de haal gaat dat ik besluit dat het mooi is geweest. Terug naar de haven en ben blij dat we alles heel hebben gehouden. We moeten morgen de practice-race met een minimale voorbereiding in.

Dinsdag. Het gaat nu eindelijk gebeuren we zien de practice-race als een laatste kans om voor het eggie te trainen en ervaring met de Star op te doen met het starten in een groot veld. We kijken er naar uit. Maar het weer werkt wederom niet mee. Grote donkere wolken hangen boven het meer, in Nederland zou de stront van de dijken waaien, wel hier op Garda de parmazaanse kazen van de bergen!! Nicolas en ik zijn het erover eens dat we niet naar buiten gaan, te riskant. Uiteindelijk varen 20 van de 96 ingeschreven boten de practice-race. Drie daarvan komen terug met een gebroken mast. Voor ons weer een verkeken

kans om nog wat routine op te kunnen doen. Morgen moeten knallen!

Woensdag. Het is de eerste wedstrijddag en we verheugen ons er enorm op om in dit titanenveld van start te gaan. We maken ons geen illusies over het resultaat het doel is om lekker te zeilen en wederom de boel heel te houden. Er staat weer een stevige wind en het is guur. We zetten de nieuwe set zeilen erop en willen op tijd de haven uitvaren. Wij liggen echter aan een dood einde van de steiger. Er is sprake van een enorme verstopping voor de uitgang van de haven omdat iedereen zijn boot vlak voor de doorgang optuigt. De tijd dringt en we liggen oeverloos te wachten tot we naar buiten kunnen, tot overmaat van ramp denkt een Oostenrijker voor ons onder vol tuig de haven uit te kunnen zeilen en blijft met zijn bakstag aan een meerpaal hangen. Weer de uitgang geblokkeerd. We kunnen pas als een van de laatsten de haven uit en als we de startlijn bereiken hangt de P-vlag er al in. We hebben geen idee van de tijd die nog resteert en op de startlijn is het een gedrang van jewelste. 96 boten proberen de juiste startpositie te vinden. Wij kiezen positie aan de zijde van

het startschip en varen langzaam op met de kluwe en pakken het 1 minuutsignaal op. Het wordt voller en voller, boten raken elkaar en van achteren proberen nog wat slimmeriken op volle snelheid ergens een gaatje te prikken. Als het startschot valt komen we nog aardig weg. De vloot ligt werkelijk boven op elkaar. Er is amper gelegenheid om weg te klappen. Pas als boten boven ons wegklappen ontstaat er ruimte. Nu komt het op boothandeling aan. Om vrij te kunnen zeilen moeten we achter de over bakboord zeilende boten ducken. Dat is met een Star nog wel een kunst. Afvallen kan alleen als je de druk uit het grootzeil kunt krijgen. Dus schoot vieren en dat kan alleen als de bakstag aan lijzijde op tijd losgegooid wordt. Spannende momenten zo nu en dan maar Nicolas is alert en is telkens op tijd met het vieren van de bakstagen. Het waait stevig en het is snijdend koud. Het spannende deel gaat komen bij de bovenboei waar een treintje over BB over de layline vaart. Ergens ertussen knallen is geen optie voor mij dus op safe ergens een gat invaren en dan maar de boei wat overzeilen. Voor de wind is het spektakel onder deze omstandigheden, de boot gaat vol in plané maar heeft ook de neiging om te



gaan rollen. Het vraagt het uiterste van mijn stuurmanskunsten om de boot onder controle te houden. Met enige regelmaat kijk ik naar boven hoe de mast zich houdt, in vlagen buigt die namelijk extreem voorover en er zijn momenten dat ik denk dat hij er af gaat. Het gaat ondanks de onstuimige omstandigheden best goed. We verliezen puur op boothandeling en defensief zeilen (uit de problemen blijven en op tijd de mast weer terugzetten in de aande-windse positie) Dat vraagt bij ons tijd. Een ander probleem is dat we aan de wind momenten hebben dat we heel veel snelheid hebben en op sommige momenten de snelheid en hoogte er volledig uit zijn. Dat kost plekken en het heeft alles te maken met de stand van de bakstagen aan de wind. Een centimeter te los of te strak naar verhouding van de windsterkte en de boot ligt geparkeerd. Niettemin varen we de eerste dag een 48e en een 50e plek en staan we 47e in totaal. Voor ons beginnelingen een verrassend en bemoedigend resultaat in dit supersterke veld. Verkleumd gaan we aan de borrel en schaffen voor Nicolas nog een bivakmuts aan omdat het water zo snijgend koud was dat hij met hoofdpijn uit de boot kwam.

Donderdag. Het waait nu echt hard en het wedstrijdcomité perst er drie wedstrijden uit. Wij hebben een gevecht met de boot, al onze energie gaat in de boothandeling zitten, balansen in de zeilvoering aan de wind, vlagen opvangen, snelheid zien te houden en vooral voor de wind om vrij te zeilen van anderen zodat we niet in situaties terechtkomen waarin we moeten gijpen op een moment waarin we dat niet aankunnen. Van tactisch zeilen komt het totaal niet en deze dag zijn we allen bezig met overleven. We eindigen met een serie van 69-64-56. Totaal gesloopt komen we aan de wal. Ik laat me niet kennen en stel Nicolas voor om nog een borrel te pakken op de aftersailparty. Zijn reactie: Hoepe, we are notte going to the party. We are goinge home, have a shower and I make you a pasta and then I'am going to sleep. Kortom mijn 23 jarige atleet kon ook geen pap meer zeggen na deze onstuimige dag.

Vrijdag. Er is zowaar minder wind. Dat stemt

ons positief, nu zouden we een slagje kun slaan. Meer met wedstrijdzeilen bezig zijn en minder met het onder controle houden van de boot. En zowaar varen we ons beste resultaat tot nu toe met een 45e plek. De tweede wedstrijd wordt niet gevaren omdat de wind er helemaal uitgaat.

Zaterdag. Het waait weer stevig en wordt onze eerste start verpest door een Duitser die zijn boot over stuurboord (hoe krijg je het voor elkaar) dwars voor onze boot parkeert. Met als gevolg dat wij met onze neus vol op zijn achterdek hangen. Omdat dit vlak voor de start gebeurt varen er nog een bootje of drie bij hem naar binnen en is de chaos compleet. Weg goede start. Chagrijn bij ons en we beginnen helemaal achterin het veld aan de wedstrijd. We maken er een inhaal wedstrijd van en eindigen op een 62e plek in de middag varen we naar een 56e plaats.

Zondag is finale dag. Er staat nu zodanig veel wind dat ik twijfel of we wel uit zullen varen. We doen het toch. Ik wil nog een keer vlammen, gedurende de week raakten Nicolas en ik steeds beter op elkaar ingespeeld en weten ook steeds beter de boot op gang te houden. Ik besluit om in het midden te starten en gebruik te maken van de enorme doorhang die er is in de startlijn. Afstand naar de lijn kunnen we inschatten met het kompas die de afstand tot de lijn aangeeft. De UFD vlag hangt er zoals de hele week gebruikelijk is weer in.

We hebben een super start en kunnen heel snel de vrije wind zoeken. Vier scheepslengtes voor ons aan lij ligt Paul Cayard de nummer drie in het klassement. Wij kunnen hem bijhouden tot aan de laylijn naar de bovenboei. Het zelfvertrouwen aan boord stijgt met de minuut. We komen zeker bij de eerste twintig aan bij het indewindse merkteken. Wat een kick om onder deze zware omstandigheden mee te kunnen komen met de top. In het laatste voordewindse rak naar de finish gaat het Nicolas nog niet hard genoeg en gooit tot mijn grote schrik de mast nog verder voorover, maar de kracht op de bakstag is zo groot dat hij hem uit zijn hand laat glippen. De mast buigt angstvallig voorover. Gelukkig gaat het

goed maar verbaas over deze impulsieve actie. (Later heb ik hem geadviseerd om het boek puberbrein nog even te lezen omdat er in deze actie duidelijk geen communicatie was tussen de twee hersenhelften.) We eindigen rond een dertigste plek en zijn ronduit trots op de manier waarop we deze laatste wedstrijd hebben gevaren.

In de haven aangekomen krijgen we de knip op de neus. Diskwalificatie, waarschijnlijk omdat we in de minuut voor de start over de lijn zijn geweest. Dat is toch wel een domper. We eindigen als 67e in het totaal klassement. Het voelt een beetje teleurstellend maar als we nog eens kijken naar het niveau van het deelnemersveld, onze ervaring in de klasse (nihil) en het feit dat we het er zonder kleerscheuren vanaf hebben gebracht kunnen we met gepaste trots terugkijken op een lifetime experience!!

En de Star: Dat is de meest bijzondere boot waarin ik ooit gevaren heb. Daar kan geen moderne sportboot tegenop.

Einduitslag na een knockout finale van de beste 10 boten.

1. Robert Scheidt (Brazilië)
2. Xavier Rohart (Frankrijk)
3. Paul Cayard (USA)

Met enthousiaste zeilersgroet,

Huub de Haer



**Kick-off
WK 2022**



Kick-off WK Zeilen 2022

Op 21 juni jongstleden waren Wim van der Loo en Peter Anink namens JCS bij de Kick-off WK zeilen 2022 bijeenkomst in het Topzeilcentrum.

De sprekers waren Harry Wagemakers (voorzitter Watersportverbond), Arno van Gerven (Directeur Watersportverbond), Olympisch Kampioen Marit Bouwmeester, Richard de Mos (wethouder Economie, Sport, Buitenruimte van de Gemeente Den Haag) en Niels Markensteijn van TIG Sports. Via een videoverbinding sprak ook Dorian van Rijsselberghe. En was er een vertegenwoordiger van World Sailing die onder meer uitlegde waarom The Hague het "bid" voor het WK gewonnen had. We kregen het er warm van.

Veel Nederlandse topzeil(st)ers gaven acte de préséance en bemanden de ribs waarmee we na afloop werden rondgevaren voor een blik op SAIL Scheveningen en de WK Locaties 2022. Bijgaande foto's geven een impressie. Ik mocht met Annemiek Bekkering mee. Zij is

met Annette Duetz wereldkampioen in de 49-er FX in 2018 en verdiende daarmee een ticket voor Tokyo 2020.

Naast de plannen over het WK werden we ook twee primeurs gemeld. De internationale zeilbond World Sailing maakte bekend dat het Jeugd WK Zeilen 2021 is toegewezen aan Nederland. Het Jeugd WK Zeilen vormt hiermee het testevent voor het WK Zeilen in 2022, die beiden in Den Haag (Scheveningen) plaatsvinden.

Voor beide evenementen hebben de organiserende partijen (het Watersportverbond, TIG Sports en Gemeente Den Haag) een bijzondere toernooidirecteur aangewezen: niemand minder dan tweevoudig Olympisch windsurfkampioen Dorian van Rijsselberghe neemt deze rol op zich.

Van de Jachtclub wordt een belangrijke rol als gastheer verwacht voor alle wedstrijdcomités. Voor het jeugd WK zijn 4 banen nodig en voor het WK 8. Vanuit het hele land zullen wedstrijdcomités worden aangetrokken. Met name is behoefte opleiding en ervaring van de comités op zee en onze expertise en onze zeedstrijden (Ijspegel, Ijskegel bijvoorbeeld) zouden daarbij een grote rol moeten spelen.

Kortom werk aan de winkel voor bestuur en zeilcommissie.....

Peter Anink

Meld u aan!

Ijskegelwedstrijden 2019-2020

Nog druk doende met het clubzeilzomerseizoen (3xwoordwaarde) of de organisatie is alweer bezig met het voorbereiden van het winterseizoen. De eerste ijskegelwedstrijd gaat van start op 20 oktober en wel om 12.00uur tussen de Drains. Zoals de meeste van jullie ondertussen al weten verzamelen we rond 10.00uur in het Spuigat voor een bakkie en sterke verhalen. Zo rond een uur of half elf schreeuwt er iemand door de hut, meestal ben ik dat, wat we gaan doen en waar we op moeten letten. Dan gaan we naar de boten en zorgen we dat we op tijd zijn voor het 10 minuten signaal. Als de omstandigheden goed zijn varen we 3 rondjes. Bij weinig wind kan dat ingekort worden naar 2 of 1. Luister altijd uit op 72, natuurlijk voor het volgen van de startprocedure, maar ook om eventuele tussentijdse mededelingen van en door de wedstrijdleiding niet te missen. Zo rond 16.30 verwacht ik iedereen weer in het Spuigat voor de prijsuitreiking.



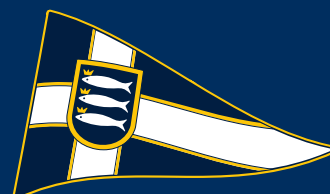
Het seizoen start op 20 oktober 2019 en loopt tot 29 maart 2020.

De wedstrijddata voor dit seizoen:

20 oktober	19 januari
3 november	2 februari
17 november	16 februari
1 december	1 maart
15 december	15 maart

29 maart (baggercup)

Inschrijven kan vanaf nu op clubwedstrijden@jachtclubscheveningen.com
Download het inschrijfformulier vanaf de website.





WILT U ONS HELPEN?

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

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

Ga naar www.knrm.nl

Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij
T 0255 54 84 54 • info@knrm.nl • www.knrm.nl

DE BESTE REDDERS STAAN AAN WAL

Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij

185 jaar
KNRM
MENSEN REDDEN

Inbouw van navigatie & elektronica aan boord

TECHNISCHE HULP NODIG?

Wij zijn gespecialiseerd in het plaatsen van kaartplotters, AIS en marifoons. Ook adviseren wij u graag over de aanschaf van nieuwe apparatuur.



Vrolijk Watersport
Tel. 070 416 82 82

Treilerweg 65
2583 DB Scheveningen

vrolijk.nl
scheveningen@vrolijk.nl

facebook.com/vrolijkwatersport
twitter.com/vrolijkwatersp

Boeg nautic

scheveningen



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



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



Maritiem Centrum Rijnzicht | Valkenburgseweg 70 | 2223 KE Katwijk a/d Rijn | Tel. 071-40 27 000 | info@maritiemcentrumrijnzicht.nl

www.maritiemcentrumrijnzicht.nl



Like ons op Facebook <https://www.facebook.com/MCRijnzicht>



volg ons op Twitter @RijnzichtGroep



Sailservice Ontzorgt!

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

kijk voor meer informatie op

www.sailservice.org of mail naar info@sailservice.org

Vrolijk **Tent- & zeilmakerij**

De zeilmaker aan de Scheveningse haven. Sinds 1872

MAATWERK?

www.zeilmakerijvrolijk.nl



Zeilmakerij Vrolijk is al sinds 1872 actief in de Haagse regio. Alle toepassingen met materialen die onder een naaimachine passen ontwerpen en realiseren wij. Met meer dan een eeuw ervaring, combineert Vrolijk creativiteit met kennis van zaken. Deze eigenschappen staan borg voor kwaliteit en functionaliteit.

Wij maken op elke gewenste maat: bootkappen, afdekzeilen, rolfokhoezen, huiken, dektenten, slingerzeilen, stuurwielhoezen, railingzeiltjes, sprayhoods, bimini's, zonnezeilen, terrasoverkappingen, tuin/caravan- en bootkussens.

Tevens verrichten wij alle reparaties aan de hier boven genoemde objecten, maar ook aan voortenten, luifels, jachtzeilen, zeilen en het inzetten van ritsen en ruiten.

Staat uw toepassing er niet tussen? Bel of mail ons voor een vrijblijvende offerte. Ons Team helpt graag bij het meedenken en het vinden van een passende oplossing.

Wij zijn ook North Sails dealer, dus ook voor nieuwe jachtzeilen bent U bij ons op het juiste adres.

-  **Buiskappen**
-  **Huiken**
-  **Bimini's**
-  **Rolfok hoezen**
-  **Kussens bekleden**
-  **Reparaties**
-  **Jachtzeilen**
-  **Hoezen**
-  **Enzovoorts...**



van Veen
JACHTSERVICE

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

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

www.slambenelux.nl

nieuwwerk, onderhoud en reparatie
sprayhoods, bootkappen, (jacht)zeilen,
dekzeilen, hoezen, huiken, tenten.



AllSails
zeilmakerij

Voor duurzaam vakwerk

Hofcampweg 107a, 2241KE Wassenaar (aan de oude haven)
aanlegplek naast de deur en gratis parkeergelegenheid
070-5177260 info@allsails.nl www.allsails.nl



360° ways
in performance sailing

- ✓ tuning
- ✓ training
- ✓ onderwaterschip



contact@vanvuurensailing.com

BOTENKRAAN ZEILCENTRUM SCHEVENINGEN

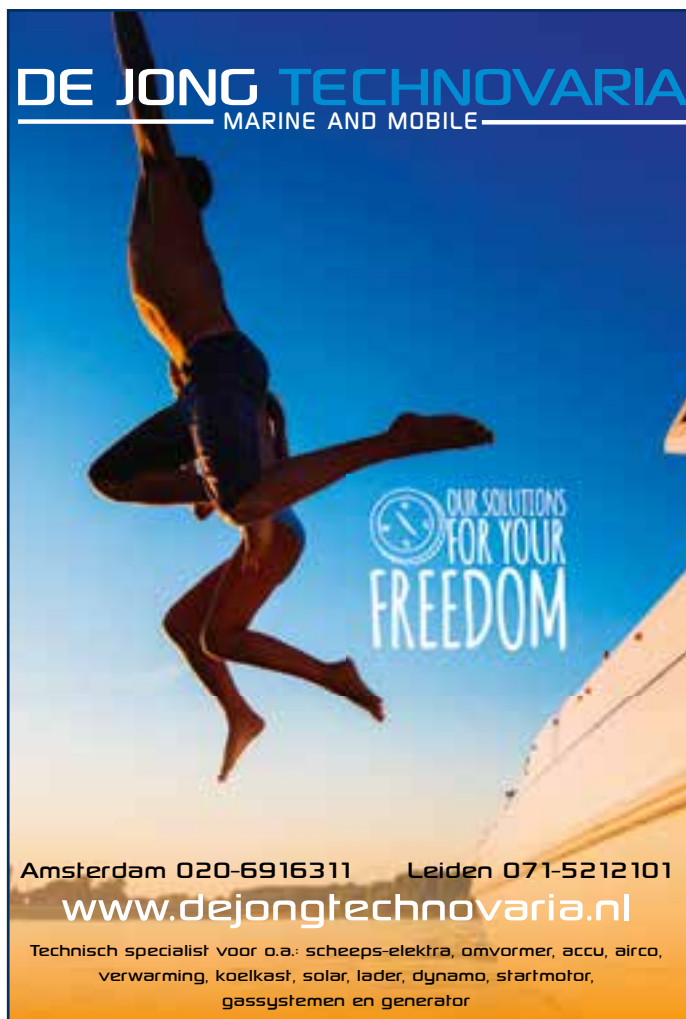


- Botenkraan max. 20 ton
- Afspuiten
- Stalling terrein
- Hulp en materialen

HELLINGWEG 120 | SCHEVENINGEN | 070 350 40 34

WWW.MALHERBEGROEP.NL

DE JONG TECHNOVARIA MARINE AND MOBILE



Amsterdam 020-6916311 Leiden 071-5212101

www.dejongtechnovaria.nl

Technisch specialist voor o.a.: scheeps-elektra, omvormer, accu, airco,
verwarming, koelkast, solar, lader, dynamo, startmotor,
gassystemen en generator



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
www.jewellasersolution.com

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

Ruim 10 jaar toonaangevend op lasergebied