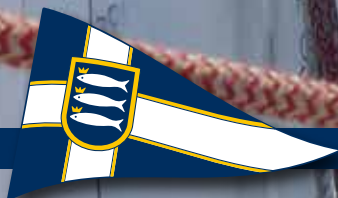


SPUIGAT

mei 2021

Vaarwel Estrella Van de Viscommissie Fastnetrace 2021



Officieel cluborgaan van Watersportvereniging Jachtclub Scheveningen

wij zijn verhuisd



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



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

www.vrolijk.nl - tel. 070 416 82 82



HOUSE OF YACHTS

**OVERWEEGT U DE BOOT
TE VERKOPEN?**

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

Locatie Bruinisse



Locatie Scheveningen



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

WWW.HOUSEOFYACHTS.NL

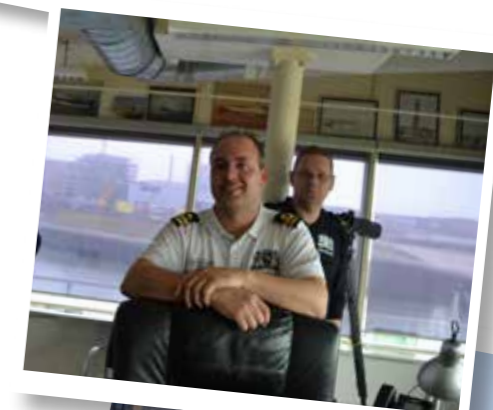
INHOUD

Iedere uitgave

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

Artikelen

- 6 Vaarwel Estrella
- 8 Nieuw Clubhuis
- 10 De Verkeerscentrale
- 12 Nachtmerrie op de Hobo
- 14 Voor de Scheepsbieb
- 16 ZOP
- 18 De boot van...
- 20 E-sailing
- 24 Van de Viscommissie
- 26 North Sea Regatta
- 28 Steigerpraat
- 30 Mark Slats
- 32 Van de Havenmanager
- 34 Voorbereidingen Fastnet
- 40 Scheveningen 500
- 44 Texel in de winter



Colofon

Jaargang 2021

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

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

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

Voorpagina: Foto: John van der Starre
Advertentieopgave: info@jachtclub.com

Opmaak: Alexander Heemskerck - www.lexgv.nl

Sluitingsdatum kopij volgende nummer:
15 juli 2021

Jachtclub Scheveningen
Hellingweg 98
2583 WH Den Haag / Scheveningen

tel: 070-3520017
fax: 070-3506260

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



Beste Leden,

De een na de andere wedstrijd wordt afgelast zo ook de NSR, maar de leden van Jachtclub Scheveningen blijven actief. Creatief zoeken ze naar oplossingen om binnen de corona regels, activiteiten te organiseren. In dit nummer wordt u op de hoogte gehouden waar onze actieve leden zich zoal mee bezighouden en het blijkt, er zijn nog voldoende mogelijkheden om elkaar te ontmoeten op het water of online.

Voor de WhatsApp groep Scheveningse zeilers is erg actief. Soms gaat het over praktische zaken, waar leden elkaar mee helpen. Maar de groep is ook actief in het waarschuwen van elkaar als er iets niet in orde blijkt te zijn met een boot, zoals de Hobo, die ineens water maakte. Leuke zeilfoto's van leden die met koningsdag het water op zijn gegaan. Foto's en films van het op de plek leggen van het nieuwe clubhuis. Ook werd er druk overlegd of er hulp nodig was voor de schipper die met zijn schip tegen de Pier aan is gebotst en is vastgelopen. Kortom een enorm actieve appgroep die alles in en rondom de haven in de gaten houdt. De beheerders zijn Ronald Prins en Erik van Houten.

Voorbereidingen voor de Fastnet, een aantal leden varen onder andere de 30 Mijs als trainingsronde voor de aankomende Fastnet race die in augustus gevaren gaat worden. Ze proberen met man en macht voldoende kwalificatie mijlen bij elkaar te sprokkelen en voldoende ervaring op te doen. De voorbereiding op de deelnemende boten is in volle gang, het onderwaterschip is spik en span. Ze blijven optimistisch de Fastnet gaat door!

Blijven zeilen! Is het niet op het water dan zeilen we online wedstrijden. De race wordt door een aantal leden gevaren een leuk artikel van de zeilcommissie vindt u op pagina 20.

De ZOP blijft zeilen de komende weken varen ze op de Kaag en ook de zeillessen op Scheveningen gaan gewoon weer door dit jaar. Begin juni starten ze en zullen ze weer veel zeilers op weg helpen naar hun volgende CWO-diploma. U leest het allemaal op pagina 16.

Aly Anink is op bezoek geweest bij de verkeerscentrale, daar heeft ze het onder andere gehad over de regels van het in- en uitvaren van de haven, het blijkt dat niet iedereen zich goed aan de regels houdt. Lees het artikel op pagina 11, dan voorkomt u de volgende keer misverstanden.

U leest ook in dit nummer een interview met Mark Slats die samen met zijn maat Kai Wiedmer, de "Tallisker Whiskey Atlantic Challenge" heeft gevaren. Een roeirace vanaf de Canarische eilanden naar Antigua in de Carib. Verder is er in dit blad een nieuwe rubriek de scheepsbieb, Harry van Hemert bespreekt het boek vier zomers zeilen. Natuurlijk ook nog een artikel van onze havenmanager, de boot van en....

Voor veel leesplezier!

Namens de redactie,

Hennie Abbenhues

Wie doet wat?

Bestuur Jachtclub Scheveningen

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

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

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

Ereleden: Marie Bovenkamp
 Frans Sluyters
 Peter Anink
 Huib Hoogenraad

Commissies:

Ballotagecommissie

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

Geschillencommissie

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

Financiële commissie

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

Haven- en Toewijzingscommissie

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

Spuigatcommissie

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

Sponsorcommissie

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

Viscommissie

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

Zeilcommissie

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

Zoute Optimist

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

Evenementencommissie

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

Bouwcommissie

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

Redactie clubblad het Spuigat

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

Beheerscommissie website

Raymond Roesink, Huub de Haer

TROTS.

Het was een mooi moment vrijdag 23 april. Toen ik om twee uur bij ons drijvende clubhuis kwam waren Jaap Barendregt en Maarten van de Toorn nog gespannen of het wel zou lukken. De schuiven die het clubhuis op zijn plek moesten houden pasten niet in de rails op de palen. Twee uur later was het toch gefixt en zaten we op gepaste afstand een glas champagne te drinken. Het was hartverwarmend te zien hoe er door een groep leden van de Jachtclub keihard gewerkt werd om het clubhuis op de goede plek te krijgen. Het is niet meer te missen. Midden in onze haven drijft nu een juweel van een clubhuis. Nu het vaccineren een beetje doorzet kunnen we er hopelijk snel van genieten. En elkaar weer eens gewoon spreken tijdens een gezellige borrel op het prachtige terras in de zon.

Techniek.

Veel leden zijn al rondgeleid in het clubhuis. De reacties zijn erg positief. Onder water zit een hele verdieping voor opslag, sanitair, kleedruimte en natuurlijk de techniek. Die is zeer robuust en soms zelfs dubbel uitgevoerd. De begane grond ademt licht en ruimte en is toch warm en gezellig. Moderne AV apparatuur moet zorgen voor goede presentatie- en feest mogelijkheden. Met werkplekken, ruimte voor prijzen en iconen en een prachtige bar met fraaie houttekening. Boven beschikken we over een regatta office en een groot terras afgescheiden door een robuuste glazen balustrade. Die had overigens nog wat hoger mogen zijn, maar dat ging constructief niet. Er is in ieder geval ruimte genoeg op dat terras. Met prachtig zicht op de haven.

Gratis.

Kortom, ik raad u aan zo snel mogelijk zelf een kijkje in ons clubhuis te nemen. Leuk ook om te zien hoe duurzaam bouwen en een prettig leefcomfort samen kunnen gaan. Ons clubhuis is voorzien van een warmtewisselaar die gratis energie uit het zeewater haalt. Zonnepanelen die gratis stroom leveren, en sterk isolerend glas tegen geluidsoverlast en om de energie

rekening laag te houden. De buitenkant van het pand heeft een prachtige nautische uitstraling. Er is daarbij veel met hout gewerkt. Rest nu het afronden van de inrichting van het interieur, maar ik verwacht dat dat snel gebeurd is. Zondag stond weer een hele ploeg de oude tafels uit het Spuigat te schuren.

Afblazen.

Kijken we terug dan was het best een operatie. Toen we een jaar of zes geleden het stokje van de voorzitter van de JCS mochten overnemen stond de club er niet best voor. George Jautze had gelukkig al flink wat kosten gesaneerd. Maar de financiële positie van de JCS was zwak en we zaten klem met de erfenis van ons vorige clubhuis, AtSea. Dat de club toch door kon draaien was mede te danken aan de vrijwilligers die het Spuigat in bedrijf hielden. Dank daarvoor nogmaals. In ons vijfjaren beleidsplan, opgesteld met input van tientallen actieve leden, wilden we de bakens grondig verzetten. Financieel sterker, een groter clubhuis in eigendom met terras, meer trainingsmogelijkheden voor de jeugd, nog meer wedstrijden en evenementen en ruimte voor die evenementen en parkeren. Dat is op dat parkeren na allemaal goed gelopen. Ofschoon we als bestuur ook wel even geslikt hebben en zelfs afblazen besproken hebben, toen we het definitieve prijskaartje van ons nieuwe clubhuis vernamen. Een niet te bescheiden gemeentesubsidie heeft ons daarbij fantastisch geholpen. De exploitatie lasten voor de komende 20 jaar zijn dan ook bijzonder laag.

Nieuw vijfjaren plan.

Kortom, het clubhuis ligt er. De trainingsboten zijn vaarklaar en de ZOP leidt nu zelfs op voor wedstrijdzeilen in Opti's op en met de Kaag. Financieel staan we er sterk voor en we hebben nu een fatsoenlijke buffer. De roeiers zijn collectief lid geworden. Het ledental groeit en verjongt. We zijn bijzonder blij met de komst van een aantal enthousiaste en actieve watersporters. Het oude vijfjaren plan is grotendeels gerealiseerd. Beleid is omgezet in actie en we zijn klaar om 'post corona' opnieuw te starten. Op de komende ALV zullen we u verder infor-

meren hoe we door willen met het volgende plan. Met twee nieuwe kandidaat bestuursleden, een idee hoe tot een goede invulling van het Spuigat te komen en waar we verder een claim op ruimte willen leggen. En die draaisteiger tussen ons clubhuis en dr Lelykade moet er ook eindelijk eens komen. Dat maakt het clubhuis voor alle leden toegankelijk. Kortom, we gaan weer in gesprek met actieve leden en vrijwilligers om de acties voor het volgende plan op te stellen. Dit willen we laten accorderen op de najaars ALV.

Tien euro?

Op een punt zijn we er zeker nog niet. Al die jaren voeren we een moeizame discussie met de gemeente over parkeren in de haven. Karsten Klein, ex-wethouder haven, heeft ons persoonlijk beloofd de strook aan de Hellingweg geschikt te maken als parkeerterrein voor JCS. De strook is verbouwd maar nooit toegewezen aan JCS. Ondanks vele verzoeken en gesprekken daartoe. De huidige wethouder parkeren, Robert van Asten, voert begrijpelijk een duurzaam mobiliteitsbeleid om de Scheveningen schoner en veiliger te maken. In het hoogseizoen wordt daarom waarschijnlijk een parkeertarief van 10!! euro ingevoerd voor parkeren op straat. Het lijkt er op dat dat ook voor onze haven gaat gelden. Wij vragen al twee jaar specifiek om uitbreiding van de huur van het water met de parkeerstrook aan de Hellingweg. Zodat die exclusief voor gebruikers van de haven is. In het laatste bericht van de wethouder lijkt er voor het eerst wel erkenning te zijn van de speciale positie van de JCS. Nu een van de weinige watersport verenigingen in Nederland zonder parkeerterrein. Ieder weldenkend mens snapt dat dat niet gaat. Ons nieuwe clubhuis kan nog zo mooi zijn, maar zo wordt Scheveningen niet het Cowes van de Noordzee. En Den Haag niet DE stad aan zee. Schepen moeten bevoorrad kunnen worden. Zo simpel is dat. Kortom, wordt vervolgd, hopelijk met goed nieuws na al die jaren.....

Marcel Schuttelaar,
 Voorzitter Jachtclub Scheveningen.

Vaarwel Estrella

Heeft u het ook gelezen? Onze Estrella is weg uit de haven van Scheveningen. Jarenlang was zij, samen met de Albatros, startschip bij NSR en IJpegels. Als de Albatros niet ter beschikking was kregen we, als wedstrijd comité de Estrella toegewezen.

Is de Albatros niet ter beschikking was kregen we, als wedstrijd comité de Estrella toegewezen. Bij Vuurschepenrace diende ze als gastenschip en later werd ze tijdens deze race ook startschip, zodat de gasten vanaf de Estrella de start van de Vuurschepenrace konden volgen. Het race comité was ook altijd blij met de Estrella. Er was meer beschutting op deze boot en je kon meestal bij regenachtig weer goed droog staan.

Op de Estrella was het wel altijd spannend als vlak voor de start de stroom om ging. Afhankelijk van de draaiing van het schip kon het gebeuren dat het comité vlak voor de start

van het ene eind naar het andere eind van het schip moest rennen om de vlag op tijd te zetten. Weet u hoe lang dat schip is? Juist, 60 meter!!

En uiteraard was de Estrella het schip van Sinterklaas. Veel boten van de Jachtclub voeren bij de komst van Sinterklaas uit om met kinderen van onze leden, de Estrella met Sinterklaas te verwelkomen. Dat wordt nooit meer zoals vroeger

Onze Estrella, "de Titanic van Scheveningen" (Frans Sluyters), heeft haar ligplaats Scheveningen verwisseld voor Vlissingen. Daar wordt

zij verbouwd en krijgt ze haar oude naam: "Koningin Emma" terug. Wilt u haar nog een keertje zien dan zult u af moeten zakken naar het zuiden. In Vlissingen moet u zoeken naar het Scheldekwartier waar ze voorzien van hotelkamers als historisch pronkstuk aan de kade zal komen te liggen. En dan is het wellicht mogelijk om op het achterdek van onze oude Estrella een drankje te nuttigen. Proost op de "Koningin Emma"

Aly Anink-van Driel
Redactie Spuigat



Clubhuis





Jaap Varkevisser en Rob van den Berg



Ook de Verkeerscentrale krijgt nieuwe huisvesting

Op uitnodiging van Cees Duvetot, de havenmeester van de haven van Scheveningen, gaat de redactie van het Spuigat op bezoek bij de Verkeerscentrale. Voor het interview bezoeken we het kantoor van de Havendienst aan de Visafslagweg 1 bij de haven in Scheveningen. Daar treffen we Jaap Varkevisser en Rob van den Berg. Beiden zijn zij senior-operator bij de gemeente Den Haag. We krijgen een plekje aan de grote tafel in het kantoor van de Havendienst. Het houden van 1,5 meter is hier absoluut geen probleem. Vanuit onze stoel hebben we uitzicht op de haven en zien we de boegspriet van de Stad Amsterdam.

Jaap Varkevisser vertelt dat hij 12,5 jaar werkt bij de gemeente Den Haag. Eerst als operator en daarna als senior operator. Je kan, zegt hij, alleen senior worden als je VTS-operator bent. Dan pas mag je de boten de haven in en uit begeleiden. VTS staat voor Vessel Traffic Service. Jaap is 40 jaar en heeft drie kinderen. Hij komt uit Katwijk en heeft voor dat hij operator werd, bij de visserij gevaren.

Rob van den Berg is 60 jaar en werkt al 30 jaar op de post. Eerst alleen als verkeersleider voor de scheepvaart in de haven. Nu is hij senior-operator en bedient naast de scheepvaart in de haven ook bruggen, tunnels en pollers in de gemeente Den Haag. Werk dat elke senior-operator er tegenwoordig bij heeft. Voor hij naar de gemeente Den Haag kwam, was hij derde stuurman op de grote handelsvaart. Zij vertellen dat voor de bezetting van de centrale er per etmaal drie teams van drie personen nodig zijn. Het team bestaat uit een

havendienstmedewerker, een operator en een senior-operator. De havendienstmedewerker is er voor controle van boten en kade. Zij rijden 24 uur per dag door de haven om alles in de gaten te houden en binnenkomende boten hun plekje aan te wijzen. De operator is er voor de bediening van bruggen, tunnels en pollers. "Wat is een poller" vraag ik toen ik dat woord hoorde. Pollers zijn paaltjes die naar boven en beneden kunnen en vooral in het centrum van de stad zijn te vinden. En dan is er nog de senior-operator. Alleen een senior mag boten de haven in – en uit begeleiden, daarnaast wordt hij/zij ook ingezet bij het bedienen van bruggen, tunnels en pollers.

Zoals u allen misschien wel weet is afgelopen februari in Den Haag de Victory Boogie Woogie tunnel geopend, ook wel Rotterdamse Baan genoemd. Omdat ook deze tunnel bediend moest worden, werd de post te klein. De operators zijn daarom nu tijdelijk in Rijs-

wijk boven de nieuwe tunnel gehuisvest en opereren daar nu met zijn tweeën. Verder is de post wat gedateerd geraakt en voldoet eigenlijk niet meer aan de eisen van deze tijd. Zo zijn er plannen ontwikkeld om een nieuwe centrale post te bouwen. Alle watersporters adviseer ik dan ook om bij het passeren van het welbekende gebouw nog eens goed te kijken, want als het allemaal doorgaat, gaat in augustus de slopershamer er tegenaan en verdwijnt het hele gebouw tegen de vlakte. In de plaats daarvan komt een mooi nieuw gebouw, maar dat gaat zeker drie jaar duren voordat dat klaar zal zijn. De senior-operators zijn dan gehuisvest in een Portocabin.

En dan komen de watersporters aan bod. Een aantal jaren geleden zijn we als Jachtclub ook op de post geweest om met elkaar regels af te spreken hoe je als watersporter het veilig van binnen naar buiten en van buiten naar binnen kan varen. Volgens Rob en Jaap hou-



den de meeste pleziervaart boten zich wel aan de regels. Maar ze zien ook langzamerhand dat het je houden aan de regels wat minder nauw genomen wordt. Graag willen ze nog eens de puntjes op de i zetten. Uiteraard staat kanaal 21 aan als je met je boot door de haven vaart. Bij het in het bezit hebben van een marifoon is, zodra je in de haven gaat varen of de haven binnen komt, het melden bij en uitluisteren van de Verkeerscentrale verplicht. Stuurboordzijde aan houden is de regel en wil je bakboord uit, dan meld je dat aan de Verkeerscentrale.

Het liefst wordt gezien dat een zeilboot met gestreken zeilen naar binnen en naar buiten vaart. Ook op de centrale begrijpen ze dat het vaak veiliger is om het hijsen en strijken op een beschutte plaats in de haven te doen. Meld, dan aan de centrale, waar je denkt je zeilen te gaan hijsen of strijken en zoek een veilig plekje achterin de eerste of derde haven. Probeer daarbij de doorgaande vaart niet te hinderen. Hoewel de redactie eigenlijk verwacht dat alle boten van de Jachtclub zich aan deze regels houden, merken Jaap en Rob op dat er situaties zijn waarbij de zeiler druk met zijn/haar zeilen in de weer is en het oproepen van de centrale niet hoort. Uitluisteren van kanaal 21 is voor de post wel erg belangrijk. Een

handheld marifoon die in de kuip ligt wordt zeker door de verkeersleiders aanbevolen.

En dan is er nog een rood licht in de tweede haven voor de ingang van de Pijp. Uiteraard wachten we tot het licht weer uit is, maar de verkeersleiding vraagt ook om je dan op te houden aan de kant van de Jachthaven en om zo de doorvaart uit de Pijp niet te hinderen. Verder is het verboden uitvaart voor pleziervaart als het zicht minder dan 500 meter is. Toch zijn er dan nog boten die, ondanks het verbod, naar buiten varen. Ja, merkt Rob op, ik heb geen middelen om ze tegen te houden, maar leuk vind ik dat niet. Er was een keer een schipper die, omdat hij een radar had, ondanks het verbod toch naar buiten voer. Nog geen 10 minuten later meldde hij zich weer met het verzoek aan de centrale om hem naar binnen te praten, want de ingang van de haven was onvindbaar.

Al met al komen we tot de conclusie dat goed communiceren het allerbelangrijkste is. Gebruik kanaal 21, meld je bij het in- en uitvaren, geef aan wat je gaat doen, hou het kort en bondig en luister goed uit!! Dan blijven we met elkaar de beste vrienden.

Wat betreft communiceren hadden ze op de

centrale ook nog een keer een gevalletje met kinderen die de marifoons van de Roeivereniging hadden gepikt. De kinderen dachten met walkietalkies te maken te hebben en gingen elkaar van alles toeroepen. Een mannenstem die zei dat ze moesten stoppen hielp echter niet gelijk. Ze werden steeds brutaler en veroorzaakten chaos op kanaal 21. Tot dat de verkeersleider zei dat er al boze mannen naar ze onderweg waren. Nooit meer iets van die kinderen gehoord. Of het terecht is gekomen met de marifoons vertelt het verhaal niet.

Na afloop bezoeken we nog even het gebouw van de Verkeerscentrale. Het is inderdaad binnen vol met apparatuur en ruimte voor uitbreiding is er niet. Tijd voor vernieuwing is aan gebroken. Het uitzicht vanaf de plek van de verkeersleiders (senior-operators) is echter geweldig, de zee ligt er rustig bij en hier en daar varen wat bootjes. Dan nemen we afscheid van Rob en Jaap en bedanken hen voor hun tijd. Buiten kijken we nog eens goed naar het zo welbekende gebouw. Over drie jaar staat er een nieuw onderkomen.

Ally Anink-van Driel
Redactie Spuigat



De Nachtmerrie van elke booteigenaar.

Het was Saskia die het als eerste meldde in de appgroep Scheveningse zeilers, maar dat had ik gemist. Het is een drukke appgroep en ik lees de berichtjes niet direct.

Nee het was het telefoontje van Monique waardoor ik direct in paniek schoot: 'Bert check even je berichten. Je boot ligt wel heel laag in het water!'

Het is best een eindje rijden naar de jachtclub en gedurende de rit bedenk ik de meest voor de hand liggende scenario's. Wat moet ik als eerste doen als ik aan boord kom maar vooral wat zou er aan de hand kunnen zijn.

De Hobo is een Scanmar 345 uit 1988. Niet de jongste maar degelijk gebouwd en goed onderhouden. Het had nog niet gevoren dus vorstschade kan het niet zijn. Een kapotte afsluiter? Een lekkende snelheidssensor?

Onderweg krijg ik telefoontjes van Erik en van Fabian die zeker willen weten dat ik weet wat er aan de hand is, en hun hulp aanbieden. Eenmaal bij de Hobo valt me op hoe makkelijk ik aan boord kan stappen. Ze ligt inderdaad wel een stukje lager dan normaal. Als ik naar binnen ga zie ik direct dat het water al tot boven de vloer staat. Wat een verschrikkelijk gezicht!

Ik had bedacht om als eerste de motor aan te zetten. Als dat lukt kan ik in ieder geval naar de kraan varen als laatste redding. Gelukkig start de motor meteen. Het elektrische systeem werkt gelukkig ook.

Het is onmogelijk om een lek te vinden met een boot vol water dus eerst maar pompen. Geen pomp beter dan een bange man met een emmer las ik in de appgroep. Met mijn emmer in de hand en op blote voeten in het

water begin ik te hozen met ook de bilgepomp aan. Die laatste begeeft het al na een kwartier. Later, als ik alles aan boord naloop, blijkt dat de las van de bedrading van de bilgepomp onder water stond en daardoor razend snel is opgelost toen ik hem aanzette. Het schiet allemaal niet op en Fabian stelt voor om een zware pomp te halen van Jeroen van der Veen.

Ik heb de aanvoer van het koelwater losgemaakt zodat de motor de boot vanzelf leegpompt. Een hele slimme tip van Erik. Ik ben heel blij met alle hulp zowel fysiek in de haven als virtueel via de appgroep. Uiteindelijk is de boot met de grote pomp binnen minuten droog. Naspoelen met zoet water, hoor ik Erik zeggen. Zo zorg je dat het zout niet achterblijft. En rustig drogen!

Inmiddels is alles weer droog en heb ik het



lek gevonden. Het is een schroefje van het impellerhuis dat los moet zijn getrild. Door het gaatje stroomt een klein straaltje water naar binnen. Niet eens zo heel veel - een emmer vol in een uur misschien. Dat is toch zo'n duizend liter in een week.

Achteraf is wel duidelijk wat er is mis gegaan. De afsluiter van de motor koeling stond niet dicht en daarbij was er een lek in het koelcircuit ontstaan. Het is aan oplettende clubleden te danken dat ik op tijd werd gewaarschuwd. Het is fijn om te weten dat anderen op je boot letten, en direct reageren als het nodig is.

Bert Plumers





voor de Scheepsbieb

Titel: Vier Zomers zeilen
Auteur: Henk Bezemer
Aantal pagina's: 175
Uitgeverij: Hollandia BV
ISBN 9789064105951

In juli 2004 zat ik met mijn muze op het terras bij de jachthaven van Angra do Heroísmo (Terceira, Azoren) van een lokaal wit wijntje te genieten, toen mijn aandacht werd getrokken door een geel zeilscheepje. "Zeilen," stond in frivole rode letters op de scheepshuid.

Ik kende dat scheepje uit de artikelen van Henk Bezemer die in 1990 en '94 in "Zeilen" waren verschenen. Als zeilpurist voer Henk met dit hechtthouten Waarschip 570 naar de Azoren, waarvan één keer zonder navigatiemiddelen: gewoon, om te laten zien dat je er met kennis van zaken en slimmigheidjes ook komt.

Naar de Azoren

Als redacteur van het pas opgerichte watersportblad "Zeilen" krijgt Henk het idee om met een klein scheepje en minimale uitrusting naar de Azoren te varen en terug.

Op 10 juli vertrekt hij vanuit Brest om na 11 dagen in Horta aan te meren.

Na een paar boerennachten vaart hij op 4 augustus weer terug naar IJmuiden, waar hij op 3 september door de sluis wordt geschut. Uiteraard verliep de tocht niet zonder slag of stoot.

Het volgend jaar laten ze – in samenwerking

met de KNRM – "Zeilen" bewust stranden bij Terschelling. Het hele avontuur wordt ter lering ende vermaak op video gezet. En wat kan je doen als je mast breekt? Hoe maak je een noodtuig? Om dat uit te testen laten Henk en zijn maat een jaar later de mast van "Zeilen" op een aantal zeemijlen west van IJmuiden expres overboord schieten. Midden in de nacht lopen ze onder noodtuig IJmuiden binnen.

Dan wil Henk in '94 nog een keer met zijn Waarschipje naar de Azoren gaan, maar ditmaal zonder navigatiemiddelen, alleen gebruikmakend van "oude" navigatiemethodes. Zon, maan sterren en de wind moeten hem de weg wijzen. Hij vertrekt de 14e juni en stapt uiteindelijk op 4 juli in Horta aan wal. Tijdens de terugreis, medio augustus begint de tuingage van het Waarschip steeds meer kuren te vertonen. Henk besluit terug te gaan naar Horta, waar het scheepje na overleg met de redactie van "Zeilen" wordt verkocht aan een plaatselijke watersporter.

(Volgens de redactie van "Zeilen" vaart het Waarschipje nog steeds ergens tussen de Azoren-eilanden rond)

Volg je sterrenpad

In deel IV laat Henk zien hoe hij de Azoren

zonder kompas heeft gevonden aan de hand van koersdriehoeken, linealen, zelfgemaakte koersborden, gradenrozen en zonnekompassen. Zonder zeevaarkundige kennis gaat het niet, maar voor de aan kaartplotters en GPS verslaafde zeilers moet dit toch een eye-opener zijn.

Henk navigeert met het omgevingsbewustzijn van de "oude" zeevaarders zoals de Feniciërs en de Polynesiërs. Hij bestudeert de verandering van de deining en de wolken, ziet de zeevogels en pikt de landgeur in de wind op. Henk volgde zijn eigen sterrenpad. Op 6 oktober 2016 begon hij aan zijn laatste, definitieve reis, met onbekende bestemming.

Dit luchtig en met onderkoelde humor geschreven boek verdient niet alleen een plek aan boord naast de nautische almanakken, de Reed's en Admiralty Pilots, maar voelt zich zeker ook thuis op het nachtkastje van landrotten.

Iedere zeezeiler zal na het lezen van het boek ongetwijfeld bij zichzelf te rade gaan: Ben ik in staat op zee mijn bestemming te vinden als mijn navigatieapparatuur eruit geklapt is?

Harry van Hemert

VAN AFMEREN TOT ZEILEN

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



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

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



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

www.slambenelux.nl



De ZOP slaat nieuwe wegen in.

Jarenlang geven we al zeilles in de derde haven en op zee. In de Opti's en de Pico's hebben al heel veel Haagse kinderen leren zeilen en gesnoven aan het varen op de zoute golven. Sommige cursisten vinden het zo leuk bij de ZOP dat ze er instructeur worden. Anderen stappen op bij een jacht voor een zomeravondwedstrijd of een ijskegel en worden zo langzamerhand een wedstrijdzeiler. Kan dat nu niet wat sneller dachten we? Is het niet tijd voor wedstrijdzeilen in de Optimist?

Afgelopen zomer zijn we daarom begonnen met de plannen voor een jeugdwedstrijd-groep. We hadden veel vragen, zoals: Waar gaan we zeilen als het op zee te koud en winterig is? Hoe vinden we een goede trainer? En vooral: Vindt de Haagse jeugd wedstrijdzeilen leuk en gaan ze zich aanmelden? Gelukkig heeft Huub de Haer een kort lijstje met KWV De Kaag, waar ze al eerder met dit bijltje hebben gehakt. D

e ideeën van de ZOP en die van De Kaag bleken goed op elkaar aan te sluiten en samen maakten we een plan voor een gezamenlijke trainingsmaand op De Kaag. Maar liefst 20 ZOP-zeilers meldden zich aan voor deze eerste

serie wedstrijdtrainingen en half maart gingen we van start.

Training één vond plaats in een winters weekend. We bleven lekker op de wal en deden wat conditie- en behendigheidstraining met een bootcamp. Natuurlijk was er ook aandacht voor de wedstrijdregels. Het weekend daarna konden we gelukkig wel het water op. Het plezier spatte ervan af en de eerste trainingwedstrijdjes werden gevaren.

De komende weken varen we vooral op De Kaag waar het toch wat beschutter is dan bij ons voor de kust. Later in het voorjaar doen we mee aan de Combiwedstrijden die door het hele land voor Optimisten worden geor-

ganiseerd. En als klap op de vuurpijl komt er misschien wel een serieuze trainingsweek op zee aan het eind van de zomervakantie.

Ook de zeillessen op Scheveningen gaan gewoon weer door dit jaar. Begin juni starten we en zullen we weer veel zeilers op weg helpen naar hun volgende CWO-diploma. Het belooft een druk voorjaar te worden want ook hier loopt het met de aanmeldingen echt storm. Samen met de nieuwe wedstrijdzeilers hebben we dit jaar dan ook lekker veel jeugd aan boord. Ik hoop dat het een extra impuls zal zijn voor de wedstrijdsport binnen de club.

Jeroen Walta





De boot van...

Hoe ben je ooit met varen begonnen?

Op de Braassemermeer waar mijn ouders een roestige ijselaak hadden die omgebouwd was tot motorboot. Daar waren we elk weekend met surfplanken en kleine bootjes in de weer.

Wat voor boten heb je (eventueel) in het verleden gehad?

Dat is door de jaren heen een hele rits geworden. Van een te zware optimist tot een prachtige Europe, Laser, Tornado catamaran, J22, Draak, J109 en nog steeds een Bestevaer 45 waar we nu mee varen op de middellandse zee.

Wat is de reden voor de aanschaf van deze boot en hoe lang heb je haar?

We zijn begin 2020 verhuist naar Scheveningen en wat is er mooier dan zo je boot op te stappen en een rondje te varen? We hebben de boot sinds oktober vorig jaar en delen de boot met zijn drieën. Bart Manuel, mijn broer, en Huib Bannier waarmee ik jaren J22 en Draak heb gevaren.

Hoe lang hebben jullie gezocht naar deze boot?

In de zomer van 2020 hebben we de knoop doorgehakt en gekozen voor een J99. Sinds afgelopen oktober zijn we met grote regel-

maat aan het varen om de boot goed onder de knie te krijgen. Dat laatste lukt steeds beter maar we hebben nog een steile leercurve te gaan.

Hadden jullie specifieke wensen waar de boot aan moest voldoen?

Een boot om vooral shorthanded, maar soms ook met meer de wedstrijden hier op de Noordzee te varen en zo nu dan een offshore wedstrijd.

Waren jullie op zoek naar een specifiek type of hebben jullie breed gezocht?

We hebben gekeken naar een compacte boot geschikt voor short handed. Sun Fast, JPK en Dehler zijn de revue gepasseerd. De liefde van J-boats heeft het gewonnen.

Jullie hebben op verschillende boten wedstrijd gevaren. Welke en heeft dit geholpen om jullie eigen boot te kiezen?

Wedstrijdvaren hebben we voornamelijk in dinghies gedaan en dat is toch heel anders dan offshore. We zijn een nieuwe richting ingeslagen en gaan in de praktijk beleven of we de juiste keus hebben gemaakt.

Hoe gebruik je de boot?

We zijn nu vooral aan het oefenen en aan het buitenspelen. Afgelopen weekend voor het

eerst de 30mijls gevaren met en tegen de J122 Moana van Frans van Cappelle en de J122 Juliette Romeo van Ronald Prins. We kijken uit naar de eerste wedstrijden in mei.

Bevalt de boot na de aankoop goed?

We hebben wel wat problemen gehad maar dat hoort ook een beetje bij een boot geloof ik.

Wat zijn de toekomstplannen met de boot?

Willen nu vooral veel zeilen maar bijvoorbeeld een klassieke offshore is ook een lonkend perspectief. We gaan het zien.

Wat is de naam van de boot en heeft deze een leuke ludieke oorsprong?

Onze J22 heette jongeheer maar met het ouder worden vonden we dat dat niet meer kon en hebben we de Bestevaer jongedame genoemd. En nu heet de J99 toch jongeheer...

Wil je verder nog iets kwijt...

Ik kan niet wachten tot de biertjes met bitterballen en bijbehorende grote verhalen in het mooie nieuwe clubhuis.

Paul Manuel





1	🇳🇱	B3Race_WvB	
2	🇩🇪	FelixSuperm...	+18m
3	🇮🇹	apoc tangi2...	+26m
4	🇪🇸	RamónPP_CN5	+26m
5	🇳🇱	Tim Lemeer_JCS	+32m
6	🇩🇪	AndreasEbel...	+40m
7	🇩🇪	LukeWilliam_SSC	+58m
8	🇩🇪	UOL Martim...	+82m
9	🇳🇱	Stipe Coach...	+96m
10	🇩🇪	Felix_KaR	+98m
11	🇩🇪	KaI_HYC	+118m
12	🇩🇪	Aarhus...	+144m
13	🇩🇪	SVBS_slide...	+154m
14	🇳🇱	Kaan_Istanb...	+166m



Van de zeilcommissie.

Helaas is er weinig zilts te melden. Er kon de afgelopen niets georganiseerd worden waarmee we als club weer de zoute wind door de haren voelden gaan. Dartelende bruinvissen naast de boot, bevroren vingers aan het roer, warme glühwein of een glaasje bitter na het weer aanleggen. Beetje de teneur van het afgelopen jaar.

Echter het is wel heel mooi om te constateren dat er, net als in het (werkende) landleven, een hele nieuwe online dynamiek is ontstaan. De appgroepen van onze vereniging zijn actiever dan ooit. Nieuwe digitale vriendschappen zijn gesmeed. Mensen die soms wat minder zichtbaar zijn, werden nu ineens actief. Dat geeft wat ondergetekende betreft een hele mooie extra dynamiek aan onze mooie vereniging, en ook als we straks wel weer samen het water op mogen hoop ik dat we online betrokken blijven.

Ook online is het e-zeilen. Oftewel: met een computerspelletje zeilen. Korte wedstrijdje tussen de 5 en 10 minuten. Up-down, twee rondes. Snelle actie, adrenaline als bij een ouderwetse arcade. Stiekem leuker dan je van tevoren zou verwachten. Afgelopen zomer hebben we met een clubje al tegen elkaar "gevaren" als vervanging voor de woensdagavonden die niet door kondern gaan. En de afgelopen weken heeft een team van Jachtclub Scheveningen zelfs meegedaan aan de Champions League e-Sailing. Het online-equivalent

van de Sailing Champions League: 76 verschillende clubs uit heel Europa deden mee, 228 zeilers (oké: computeraars) streden om de eer. De Champions League begon met 3 kwalificatierondes. Elke club had drie zeilers afgevaardigd in een team en elk teamlid kwam uit in een eigen kwalificatie. En slechts de eerste 4 gingen door naar de eindronde. Een behoorlijke schifting dus! Het team van JCS bestond uit Bryan Lesage, Wouter Stiphout en ondergetekende.

De eerste kwalificatie werd gevaren door Bryan. Precies om 6 uur gingen we live op de Facebook pagina van de IJspiegel Academy. Hier kon iedereen live met ons meekijken en ook ons commentaar beluisteren. We hadden enkele trouwe volgers vanuit de vereniging en ook de moeder van Bryan bleek een enthousiaste supporter! Ineens: de START! Het bleek een erg sterk veld, en met een start in het midden van het veld was het lastig terugvechten. Geen meter wordt er cadeau gegeven. Een goede start blijkt net als bij echt zeilen hier cruciaal. Als je eenmaal in de vuile wind ligt, is het lastig terugvechten. Een 7e plek is het

resultaat. Met in de volgende twee races een 10e en 12e plek is eigenlijk de top vier helaas niet meer binnen bereik. Na 5 wedstrijden finished Bryan als 12e in het klassement. Helaas geen finale.

Maar er zijn nog twee teamleden en evenzo veel qualifiers. De tweede race is ondergetekende aan de beurt. De lessen van de eerste qualifier zijn dus goed starten: dat lukt. In de eerste race komen we bijna als eerste over de finish, maar net op het laatste moment maak ik een fout waardoor ik op de valreep nog ingehaald kan worden en genoeg moet nemen met de tweede plek. Maar gezien de tegenstand is dat zeker niet onverdienstelijk. Wat volgt zijn een 3e en een 5e plek: de tegenstanders komen er steeds beter in lijkt het, of mijn adrenaline neemt langzaam af. De 4e race verloopt dramatisch met verschillende fouten waardoor ik penalties krijg. Met een 12e plek (van de 16) maak ik het nog heel spannend. Ik moet de laatste race heel goed varen om het te kunnen halen. Het startschip ligt voordelig en het gros van de boten kiest

die kant. Dringen geblazen. Met nog 20 seconden op de klok weet ik een paar tegenstander omhoog te drukken en ook al ben ik net niet op tijd op snelheid ik win wel en start als eerste bij het schip! Een fantastische start! Door geconcentreerd te varen in de erg wisselende (gesimuleerde) omstandigheden weet ik als een van de eerste bij de bovenboei aan te komen. Downwind lever ik een plekje in, die ik in de volgende upwind weer terugwin. Nog een laatste run naar beneden en uiteindelijk ga ik als 4e over de finish. Snel rekenen: ik zit erbij! De eerste plek in de finale is binnen. De derde qualifier is voor Wouter. Onze hoop in bange dagen en specialist in de laser. Nu wordt er echter gevaren in een virtuele J/70. Het spelletje blijft echter hetzelfde en juist tactisch inzicht en snelle beslissers zijn hier in het voordeel. We hebben elke keer zelfs getraind door een avondje van tevoren met elkaar (online) te gaan varen. Wouter vaart heel erg steady: de eerste race middenin het veld met een 7e plek. De vorige keren hebben we gezien dat je met stabiel in het linker rijtje een heel eind kan komen. De tegenstand is dusdanig dat de uitslagen erg wisselend kunnen zijn. De tweede en derde race zijn een 6 en een 4. Dat ziet er goed uit! Het is enorm spannend. De eerste plek is reeds vergeven, een Fransman wint tot nu toe elke race. De tweede plek begint zich ook af te tekenen, maar daarna zijn er zes boten die aanspraak maken op de 3e en 4e plek. Wouter ook en hij staat momenteel 4e, met gelijke punten met nog 4 boten. Het komt op de laatste races aan. Hij vaart twee keer een zesde plek. Zou het genoeg zijn?? Zijn directe tegenstanders varen een 2 en 4, een 8 en 2 en een 7 en 5. Balen! Net niet gehaald! Uiteindelijk wordt Wouter 6e. Toch heel verdienstelijk gevaren in dit sterke veld.

Dat betekende dat we met één boot naar de finale mochten. Zondag 11 april, prime time 6 uur. Live uitgezonden met professioneel commentaar. Er werd een heel circus van gemaakt: ik moest foto's aanleveren en zelfs twee filmpjes maken die dan in de uitzending gebruikt konden worden. Erik van Houten zat met een bordje op schoot alsof het Studio Sport was, Michel Bender had Youtube op zijn grootbeeld tv in de woonkamer geprojecteerd en vanuit

verschillende hoeken van de vereniging kregen we berichtjes van mensen die meekeken. Gelukkig lag er niet veel druk op...



De finale bestond eerst uit een groepsfase, waarin de 48 gekwalificeerden tegen elkaar streden om een plekje in de semi-final. Ook nu ging de top 4 weer door. Ongelooflijk hoe goed ze allemaal waren! De eerste wedstrijd was even inkomen, waar je in de kwalificaties nog geen meter de ruimte kreeg, bleven er nu zelfs geen millimeters over. Een 7e plek was het maximale wat er uit te slepen viel. De wind was heel erg wisselend en er zaten de hele groepsfase soms wel shifts in van meer dan 30 graden. Heel er opletten dus en in het midden blijven. Je wilde zeker niet aan de verkeerde kant van de baan zitten. De tweede race was een bijna perfecte start! Als eerste over de lijn en achter mij vielen een paar geduchte concurrenten vuil. Wel niet helemaal op de plek waar ik wilde zitten en zo kwam ik door een shift toch wat achter te liggen. Daarna in het tweede rak down vocht ik me weer sterk terug en uiteindelijk kwam ik als 5e over de lijn. Met twaalf punten stond ik slechts 3 punten achter op de nummer één. Het sterke veld en de vele shifts maakte dat er zeer wisselend werd gevaren. De derde race was het helaas niet voor mij. Ik startte prima, maar werd weggebracht naar de verkeerde kant. Een shift tegen en door het te willen forceren nog een foutje gemaakt. 13e plek. Mijn kans was verkeken. De vierde en laatste race was voor de eer. De start was echter net te vroeg. Terugvaren en dan mag je in de vuile wind achter de rest aan. Een inhaalrace volgde met wel nog een hele

mooie boeironding bij de benedenboei die me 6 plekken opleverde. Maar verder dan de 6e plek kwam ik helaas niet. Uiteindelijk 10e in de groepsfase, dus niet door naar de semi.

Een andere Nederlander (van WSV Bovenwater) wel, dus we waren gelijk fan! Toen we wisselden naar de uitzending om mee te kijken, bleek tegen wie we allemaal hadden gevaren: er schijnen mensen te zijn die deze computerspelletjes professioneel doen... Gesponsord, salaris, bizar. Waar sommigen in een kuipstoel achter drie schermen zaten, zat ik met twee vingers te pielen op mijn iPad. Het verlies voelde ineens een stuk minder zuur. De uiteindelijke finale waren 4 boten, degene met de eerste twee potjes gewonnen, mocht zich kampioen noemen. Van de 4 boten, waren alle vier professionals. 3 zelfs uit hetzelfde e-sports team (jawel: zo ver gaat dat).

Alle lof naar de winnaar (en de runners up). Onwaarschijnlijk hoe goed die jongens (ik heb helaas geen meiden gezien) hebben "gevaren". Het was al met al een mooie ervaring. Jachtclub Scheveningen heeft mooi wat internationale exposure gekregen (de beste start werd natuurlijk uitgezonden en we werden mooi becommentarieerd). Het kan niet op tegen echt varen, met de wind door je haren en zout in je ogen. Maar bij gebrek daaraan tijdens Corona, is dit stiekem best een leuk alternatief. Superleuk ook dat we werden aangemoedigd door clubleden die live mee zaten te kijken met onze uitzendingen op Facebook en tijdens de grote finale. Dit gaf echt een clubgevoel tijdens een sociaal karige tijd. En wie had gedacht dat ik net zo zenuwachtig zou zijn voor een computerspelletje als voor een echte start?!

Met dank aan al onze trouwe fans en mijn teamgenoten Bryan Lesage en Wouter Stiphout.

Tim Lemeer

Uw maritieme totaal specialist!

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



meer informatie vind u op:

www.MaritiemCentrumRijnzicht.nl



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

De Zeilmaker aan de Scheveningse haven. Sinds 1872

Vrolijk

Tent- & zeilmakerij
www.zeilmakerijvrolijk.nl

ULTRAMAR
CLEAN PROTECT CARE

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



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



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



Schokkerweg 26, 2583 BH, Den Haag Tel: 070-3554957 info@zeilmakerijvrolijk.nl





Van de Viscommissie

Facebookgroep bootvissers?

Nu we met de nog steeds niet dalende aantallen Covid-besmettingen voorlopig geen gezamenlijke activiteiten kunnen organiseren moet we nadenken over alternatieven. Ik ben zelf lid van enkele facebook-groepen die zich op de zeevissers richten, maar ik heb nog geen groep gevonden speciaal voor de bootvissers. Zou het niet leuk en nuttig zijn om als Scheveningse bootvissers zo'n (besloten) groep te beginnen? Kunnen we resultaten en tips uitwisselen zonder dat de concurrentie uit andere kustplaatsen mee kan kijken. Uiteraard met een link naar de site van JCS. Iets om samen met "de Afrit" op te pakken? Ik hoor graag jullie reacties.

Onze haven als kraamkamer. Project Levende Haven.

Het zal jullie vast al eens zijn opgevallen dat er in bepaalde perioden van het jaar enorm grote aantallen jonge vis in de haven zwem-

men. Dat betreft dan vooral jonge haring, maar ook bijvoorbeeld kleine hardertjes zijn er af en toe in grote aantallen. En waar massaal kleine visjes zwemmen, is er een gedekte tafel voor de grotere vissen, die wel een klein visje lusten. Zo is nu eenmaal de natuur, en de aantallen zijn doorgaans groot genoeg om de soort ondanks de predatie in stand te houden. Maar zou het niet mooi zijn om de kleine visjes in ieder geval wat meer mogelijkheden tot beschutting te bieden, en zo hun overlevingskansen wat te verbeteren? En in bredere zin de biodiversiteit van de haven te versterken.

Dat vonden de Stichting Noordzeevis uit Scheveningen, het Mariscollege en Ecocean ook, en daarom zijn er onlangs op hun initiatief en met toestemming van het havenbedrijf en JCS een aantal kooien met lege oesterschelpen op diverse plaatsen onder onze steigers opgehangen. In andere Europese havens is daar eerder al goede ervaring mee opgedaan.

We gaan de komende tijd met onderwatercamera's kijken wat het effect is.

Henk Baarbé, Viscommissie

Onderzoek efficiëntie glasaalintrek Scheveningen

(bijdrage Wil van der Ende van Delfland) Wellicht hebben jullie het apparaat op de foto hieronder/naast al zien liggen in de jachthaven en je afgevraagd wat het is. Het is een glasaalcollector die hoort bij een uitgebreid onderzoek naar de glasaalintrek vanuit zee naar het zoete water.

De glasaal komt helemaal vanuit de Sargassozee naar de Nederlandse kust om in zoet water op te groeien tot een volwassen paling. Voorheen stootte het dier daarbij op meerdere plekken zijn neus. Sinds dik tien jaar kunnen de aaltjes bij Scheveningen weer naar binnen dankzij maatregelen die het Hoogheemraad-

schap van Delfland daarvoor nam. Het waterschap wil weten wat die maatregelen voor de paling opleveren.

De paling is een ernstig bedreigde diersoort: de Europese populatie is in de afgelopen 50 jaar met 90% afgenomen.

Obstakels op hun migratieroutes zijn daarvan een belangrijke oorzaak. Denk daarbij aan dijken, sluisen en gemalen. Het aanpassen van die barrières is een van de acties uit het Nederlandse Aalbeheerplan.

Het Hoogheemraadschap van Delfland heeft er inmiddels bij bijna al zijn eindgemalen aan de kust voor gezorgd dat deze vispasseerbaar zijn. Zo kan de aal het gebied in als hij klein is en weer terug kan naar de Sargassozee als hij geslachtsrijp is.

Met een uitgebreid onderzoek (2017-2022) houdt Delfland in de gaten hoe de aalpopulatie zich ontwikkelt.

In het onderzoek wordt onder meer gekeken

naar de intrek van glasaal in Scheveningen; het belangrijkste glasaalintrekpunt van Delfland. Hier liggen op de route van Noordzee naar het zoete water de Keersluis bij de jachthaven en Gemaal Schoute aan het Verversingskanaal.

Delfland heeft de belemmeringen voor de aal in een aantal stappen zo goed mogelijk weggenomen door aanpassingen te doen aan gemaal en keersluis. Zo draagt het waterschap bij aan het biodiversiteitsherstel.

Delfland wil weten hoe effectief de genomen maatregelen zijn. Dit onderzoek vindt op dit moment plaats en moet antwoord geven op de vragen:

- Hoeveel glasaal komt er aan in de Scheveningse Haven?
- Welk deel daarvan passeert de keersluis en het gemaal?
- Hoe lang doen de aaltjes daarover?
- Zijn er nog verbeterpunten?

Het onderzoek wordt uitgevoerd door de Stichting RAVON, in samenwerking met de lo-

kale beroepsvisser, medewerkers van Delfland en vrijwilligers. Deze vrijwilligers monitoren al elk voorjaar met kruisnetten de aanwezigheid van de glasaal, onder begeleiding van RAVON. Ook worden glasaalcollectoren ingezet om glasaaltjes te vangen en te tellen. Van de gevangen aaltjes worden er circa 3000 voorzien van een zogenaamde VIE-tag (figuur 2). Op basis van terugvangsten van gemerkte- en ongemerkte glasalen krijgt Delfland inzicht in de totale hoeveelheid diertjes, hoe lang ze erover doen het gebied binnen te komen en daarmee hoe efficiënt de vispassage is. Vanaf vrijdag 16 april worden gedurende drie weken dagelijks doortrekmetingen gedaan met een fuik bij de vispassage van gemaal Schoute.



C-19 WINDMILL RACE

May 14 - 15, 2021

INSHORE RACES

May 21 - 24, 2021

CANCELLED

RE-SAVE THE DATE



Een kijkje achter de schermen bij de North Sea Regatta

Wat gaat er allemaal aan vooraf bij de organisatie van de NSR? Welke keuzes werden gemaakt in deze bijzondere C-19 tijden? Na de annulering vorig jaar werd de belofte gedaan dat de North Sea Regatta in 2021 zou doorgaan. Als 12-koppige organisatie hebben wij ons uiterste best gedaan om dit te kunnen realiseren in welke vorm dan ook. Al vroeg tijdens de organisatie is er rekening gehouden met diverse scenario's en met mogelijke RIVM restricties. In de laatste fase is er nog een programma wijziging bedacht voor diverse klassen met daarin maar liefst twee nieuwe races die tevens een qualifier zouden zijn voor de Rolex Fastnet Race 2021, namelijk de C-19 Windmill Race en de Rijnveld Race!

NSR maar dan anders

Velen van jullie zijn wel bekend met de North Sea Regatta (NSR), welke bestaat uit de traditionele off shore races vanuit Scheveningen (NL) naar Harwich (UK) en terug, georganiseerd door de NSR, de terugreis georganiseerd door de Royal Ocean Racing Club (RORC) met in het opvolgende weekend de inshore races gehouden voor de kust van Scheveningen.

Dit jaarlijks terugkerende evenement mag niet ontbreken op de wedstrijdagenda van eenheidsklassen, zowel als de ORC/IRC, SW en Double Handed klassen. Het zeilen op zee, in stromend water, maakt de wedstrijden anders dan vele andere wedstrijden in Nederland en daardoor ook extra uitdagend.

Omdat al vroeg in het jaar bleek dat een georganiseerde zeilwedstrijd naar Engeland niet haalbaar zou zijn, mede door Covid-19 en de Brexit, heeft de organisatie snel alternatieve plannen bedacht.

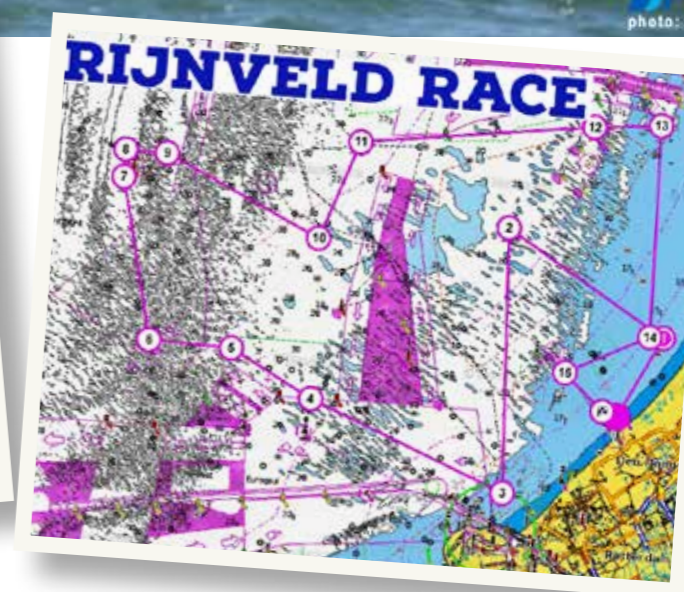
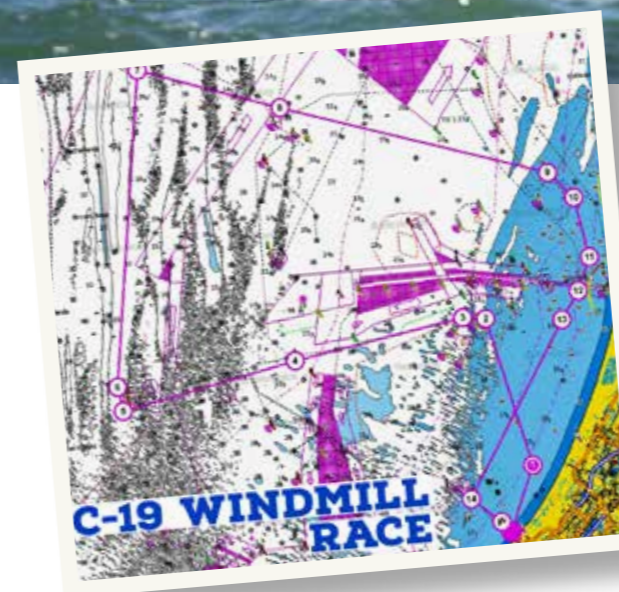
Als eerste is de C-19 Windmill Race in het leven geroepen, startend en eindigend in Scheveningen op de datum van de North Sea Race. De C-19 Windmill Race is voor de ORC/IRC, SW en Double Handed klassen.

Na de bekendmaking, is er al snel veel belangstelling voor de C-19 Windmill Race en omdat de datum van de Vuurschepen Race bij velen nog op de agenda staat wordt het off shore gedeelte uitgebreid met de Rijnveld Race. Ook

deze race begint en eindigt in Scheveningen.

Wat ook snel duidelijk wordt is dat een traditioneel sociaal wal programma voor de aansluitende inshore races dit jaar niet haalbaar is en zijn er alternatieve plannen bedacht die t.z.t. aangepast kunnen worden op de dan geldende corona maatregelen, sociaal in bubbel vorm in plaats van super sociaal met zijn allen buiten of in een tent.

Er gaan diverse Zoom en Teams meetings gedurende het hele jaar overheen. Iedereen ziet er naar uit om elkaar snel weer live te kunnen zien en spreken. Maar de laatste keer dat de organisatie live samen vergaderd heeft is begin 2020!



Het allerbelangrijkste doel van ons als organisatie is de focus houden op zeilen en zoveel mogelijk mensen het water op krijgen. Maar ook puur zeilen in georganiseerd verband blijkt na de persconferentie van 13 april 2021 lastig te realiseren. Na een paar telefoontjes met verschillende overheidsinstanties en met het in het oog hebbende om zekerheid te willen en kunnen bieden aan teams, sponsors en vrijwilligers, valt het droevige besluit om de North Sea Regatta ook voor dit jaar te cancelen.

Ondanks het negatieve bericht komen er veel positieve en meelevende berichten binnen. Velen hebben nog een beetje hoop, maar zagen het natuurlijk al aankomen.

3x is Scheepsrecht

Volgend jaar gaan we voor de derde keer de 75e editie van de Vuurschepen Race, met veel plezier, en de overige races organiseren. Ontzettend bijzonder! Wellicht gaan we hier ook teams voor het WK jeugdzeilen in 2022 en WK zeilen in 2023 zien.

Wil je op de hoogte gehouden worden over de North Sea Regatta 2022 volg het evenement op de diverse Social Media kanalen of schrijf je in voor de digitale nieuwsbrief op www.nsr.nl.

De organisatie wenst jullie allen een heel fijn zeil seizoen, hopelijk tot snel op het water, op de steiger of in het nieuwe clubhuis.





Vlieland!

Het Eilandgevoel is geen Waddenverzinsel, het bestaat echt. Het begint al omhoog te kruipen op de veerboot (of op de eigen kiel) naar Vlieland, als die voorzichtig langs de Pollendam naar buiten schuift. Het losmaken van de wal is sowieso balsem voor de ziel.

"Vlieland groet u" lees je op een bord bij de smalle haveningang. Je ogen moeten nog wennen aan het diffuse door de zee gevangen licht dat rond het eiland hangt en de lage huisjes binnen sijpelt.

Als je eenmaal door de weldadige kneuterigheid van de Dorpsstraat slentert, ben je helemaal verkocht.

Wij zijn fan van het Vlielandse Zeemanskoor. Het is een grappig koor met een enthousiaste dirigente. Als we op Vlie zijn, vragen we altijd even of het koor nog ergens optreedt. Zo maakten wij door de jaren heen een aantal uitvoeringen mee en kon ik de meeste shanties meezingen. Daardoor mocht ik als exoot al een keertje met de zeemannen meezingen. Shanties bezingen een aantal belangrijke zaken van het zeemansleven: Schepen, zee-lui, (woeste) zee, vrijheid, drank, heimwee en vrouwen. Meer heb je ook niet nodig in dit leven.

Het koor zou die week een besloten optreden

geven voor een reisgezelschap dat in hotel Seedyun bivakkeerde. "Kom maar gewoon langs," zei dirigente Suus. Stiekem slopen wij die avond langs de balie van het hotel naar binnen en mixten onopvallend met de binnendruppelende koorleden. Iemand duwde me plotseling het shantyboek van het koor in handen alsof het een shotje cocaine was. Het was een min of meer verplichte uitnodiging om mee te zingen. Achteraf bleek dat er veel te weinig koorleden waren op komen dagen en dat ze blij waren met iedere passagierende zeeman die toevallig langs kwam. "Doe nou maar," zei mijn klassiek geschoolde zeemeermuze op mijn aarzelende blik, "het is

juist leuk, je kent al die liedjes." Dat klopte; de meeste shanties kende ik wel en de onbekende kon ik gewoon playbacken. De andere koorleden namen me op alsof ik al jaren lid was geweest.

Inmiddels stak local hero Jan van Vlieland van wal met z'n schmierende introductiepraatje en Suus stond klaar op haar bankje. Het publiek bestond hoofdzakelijk uit ouderen en Antje, Antje behoorde tot de rekvisieten van het zeemanskoor. Het enige wat zij moest doen was zich onder het publiek mengen als het lied "Antje, mein blondes kind" werd gezongen.

Zij moest haar vinger opsteken als Jan van Vlieland vroeg of er toevallig een Antje in de zaal zat.

Suus gaf het aan en het koor barstte los met het Antje lied, terwijl Jan van Vlieland op z'n knieën voor Antjes neus ging zitten, zijn armen spreidde en z'n gevoelens voor Antje de vrije loop liet: "Bald werd 'ich wieder bei dir sein, Antje mein blondes Kind." Die scene had iets ongemakkelijks

Helaas leek Antje in de verste verte niet op het meisje dat in de shanty werd bezongen.

Het was ook niet voor te stellen dat zij Jan van Vlieland "in goldene Träume zou wiegen."

Deze Antje zag er uit als een gepantserde Refo uit de Bible belt, met korte coup en een streng fondsbrilletje. Waarom daar niet een Vlielandse schone neergezet? Ik vermoed dat dat misschien iets te maken had met Jan van Vlieland's reputatie; je moet de kat niet op het spek binden, zal Suus gedacht hebben.

De Vlielandse vuurtoren strooide inmiddels z'n geruststellende flitsen regelmatig door 't raam en gaf de recital een passende nautische omlijsting. We zongen "Black Velvet Band" maar halverwege "The Wild Rover" ging het fout. Ergens achter mij klonk plotseling een zware klap alsof het hele zeemanskoor op een

mijn was gelopen. "The Wild Rover" kwam knarsend tot stilstand. Uit m'n ooghoek zag ik een zeeman languit op de grond liggen, mogelijk door een acute aanval van zeeziekte of scheurbuik. Terwijl dirigente Suus en andere koorleden toesnelden om de zingende zeeman weer vlug bovendeks te krijgen, ging Jan van Vlieland gewoon door met zijn praatjes over zijn geliefde eiland. Maar het publiek leek meer geïnteresseerd in de reanimatie van een ouwe zeebonk. Hij werd in een rolstoel gepropt en naar een belendende ruimte vervoerd, waar hij in de frisse lucht het laatste couplet van "The wild Rover" zingend, weer bij kwam.

Het concert verliep verder zonder problemen. Het pièce de résistance was natuurlijk: "West zuid west van Ameland." Hierbij moeten bij het zingen van "vloer" de armen omlaag gaan en bij "zolder" weer omhoog. Voor het grijze reisgroepje was dit teveel gevraagd. De een na de ander werd neergemaaid in een woud van ongecontroleerd zwaaiende lillende armen. Ik zag een paar gebitten en priuken door de lucht vliegen. Verzorgenden snelden toe met Eau de Cologne en extra zuurstof. In de duisternis fietsten we terug over de Badweg. We klommen even op het Vuurboets-

duin. Verwonderd zagen we de Kardinalen en Lateralen op zee en Wad naar elkaar knipperen, terwijl de lichtbundels van de vuurtoren langs de einder veegden. Iets hoger stond Orion strak langs de Melkweg. En rondom ons ruiste de zee.

*"Merrily, merrily, oh away
O'er the dark blue sea
With a merry heart I leave thee
For a sailorboy to be"*

Harry van Hemert

(www.vlielandsezeemanskoor.nl)



De Roeirace van Mark Slats

In februari 2019 is er een feestje op de Jachtclub. Mark Slats keert, nadat hij tweede is geworden in de Golden Globe Race, met zijn zeilboot terug naar Scheveningen. Met zijn allen gaan we erop uit om hem te verwelkomen. Hij is onze held!!!

Nog niet zo lang geleden heeft deze zelfde Mark, samen met zijn maat Kai Wiedmer, de "Talisker Whiskey Atlantic Challenge" gevaaren. Een roeirace vanaf de Canarische eilanden naar Antigua in de Carib. Op 12 december jl. zijn Mark en Kai vanuit Gomera gestart om met hun roeiboot "Maria" de Atlantische Oceaan over te steken. Na 32 dagen, 22 uur en 13 minuten komen zij als eerste aan in English Harbour, Antigua, afstand 2700 nm. Zij hebben daarbij de 4 persoonsboten achter zich gelaten en een nieuw wereldrecord gevestigd. Wederom reden om zeer trots op Mark Slats te zijn. Tijd voor een praatje.

En zo zoomen wij op 24 maart en krijg ik de gelegenheid hem een half uur lang uit te vragen over deze tocht. Mark is net terug van de Jachthaven. Zijn zeilboot is even op de kant geweest en hij hoopt zo snel mogelijk weer een zeiltochtje te kunnen maken.

Dan beginnen we over zijn monstertocht samen met Kai naar Antigua. Het is niet de eerste

keer dat Mark roeiend de Oceaan oversteekt. Een paar jaar geleden heeft hij al een keer eerder solo roeiend deze oversteek gemaakt. Hij geeft aan dat het met zijn tweeën roeien wel fijner is dan alleen. Vooral uit je slaapplek komen om weer verder te gaan roeien is in je eentje heel zwaar. Wat voor rooster hou je erop na in zo'n roeiboot? Na de start vanuit Gomera hebben ze even een schema geroeid van 3 uur roeien en 10 minuten rust. Ze willen gelijk een voorsprong opbouwen op de concurrentie. Daarna gaan ze over op twee uur op, twee uur af. In die twee uur, dat je even vrij bent, moet je eten, je verzorgen en vooral Sudocrem smeren om te zorgen dat je huid heel blijft. Daarnaast heb je nog ongeveer 1 uur over om te slapen.

Mark vertelt dat het een apart jaar was met de wind. Tijdens zijn solotocht had hij vooral wind mee. Nu was er variabele wind, soms geen wind. Na 10 dagen roeien kregen ze te maken met harde wind uit het Noorden, ongeveer

25 knopen. Dat is halve wind. Dat betekent zwaarder roeien en is het moeilijker om voor te blijven op de 4 persoonsroeiboten.

In de boot hebben ze allerlei apparatuur. Alles wat een zeilboot aan boord heeft, hebben zij ook in dat kleine bootje gepropt. Een automatische piloot, een kaartplotter etc. Voor de benodigde energie zijn er zonnepanelen geplaatst. Maar wat mij vooral triggert is hoe je de navigatie doet als je allebei aan het roeien bent en hoe kom je aan informatie van andere deelnemers. Hiervoor hebben ze op de wal iemand die hen helpt. Met niemand minder dan Dick Koopmans jr. hebben ze tweemaal per dag telefonisch contact om geïnformeerd te worden over hun positie en welke koers ze moeten varen. Daarnaast licht hij ze in over hun positie t.o.v. de andere deelnemers. Dick Koopmans heeft nog meer voor ze gedaan. Hij heeft de boot ontworpen en Mark is daar zeer tevreden over. Aan de romp kon niet zoveel veranderd worden. Maar met name het ge-

wicht van de boot is verbeterd en daardoor loopt de boot goed over de golven. De hoogste golven die ze zijn tegengekomen waren rond de vijf meter en de boot deed het fantastisch. Mark is daar heel erg over te spreken. Over de indeling van de boot vertelt Mark dat Kai zijn plekje voorin de boot had en Mark achterin. In eerste instantie leek de achterkooi fijner en royaler dan de voorkooi. Maar alle apparatuur zat ook in de achterin en dat bleek lawaaiig te zijn waardoor het daar wat onrustiger was.

Hoe gaat het emotioneel als je 34 dagen op elkaars lip zit? Mark vertelt dat het heel goed is gegaan. Er is een kort moment geweest dat Kai er even door heen zat toen bleek dat ze niet de geplande 28 dagen maar er 32 dagen over gingen doen. Even goed met elkaar praten hielp enorm. En bovendien ging het prima wat betreft de concurrentie. Iedere dag was het wel weer rekenen geblazen, maar dan bleken ze per etmaal toch minstens een mijltje op ze uit te lopen.

Per dag zijn er dus 6 shifts waarbij wordt gegeten. Per keer eet je ongeveer 1200 kilocalorieën. Daarnaast worden er tussendoor ook de nodige repen verorberd en kom je per dag op ongeveer 12000 kilocalorieën. Op al-

lerlei plekken in de boot is proviand gestopt. De proviandvoorraad is berekend op 32 dagen roeien. Bij aankomst blijkt er nog genoeg eten aan boord te zijn, hoewel Mark wel alle chocolade repen had opgegeten. Hij blijkt bij aankomst 10 kilo te zijn afgevallen, Kai maar 1 kilo. Wel heeft Kai dikkere benen gekregen en zijn zijn schouders wat geslonken.

Hoe was het weer? Overdag is het redelijk warm. Mark roeit dag en nacht in een boxershort, T-shirt blijft in de tas. Kai trekt 's nachts nog wel eens wat warmers aan. Er zijn deelnemers die het koud hebben gehad. Zij roeien dag en nacht in een trui en lange broek. Mark heeft geen last van kou. Onderweg hebben ze af en toe een stortbui. Meestal is het echter droog. Alleen de laatste dagen in de buurt van Antigua heeft het drie dagen lang geregend.

De finish in English Harbour is een flink stuk soberder dan de vorige keer, toen Mark er solo roeiend aan kwam. Op het eiland is de angst voor Corona groot. Al drie mijl voor de finish wordt hen een mondkapje aangereikt en bij de finish is het niet druk. Iedereen is zenuwachtig. Gelukkig is de eigen crew van boot "Maria" aanwezig en dat maakt veel goed. Terug in Nederland is het nu zaak om het leven weer op de rails te zetten. Zoals Mark

zegt, even de losse eindjes weer aan elkaar verbinden. Graag wil hij nog een keer roeiend naar de overkant. Op mijn vraag hoe oud de oudste deelnemer is, zegt hij 70 jaar. Wellicht een nieuwe uitdaging voor de leden van de Jachtclub?

En wat gloort er voor nieuws aan de horizon voor onze held. Over 4 jaar is er weer een Vendée Globe, een rondje wereld zeilen in je eentje, non stop en zonder hulp van anderen. Inderdaad dat staat op het verlanglijstje van Mark. De eerste contacten hiervoor zijn al gelegd. Namens de redactie en leden van JCS wensen wij hem veel succes met de voorbereidingen van deze nieuwe uitdaging.

Ik neem afscheid van Mark en bedank hem voor het gesprek. Hij hoopt de komende tijd de leden van de Jachtclub weer te zien op het water. En misschien zit er van de zomer nog wel een zeilwedstrijdje in. Maar in ieder geval is Mark erg benieuwd naar het Nieuwe Clubhuis van de Jachtclub waar we elkaar hopelijk weer kunnen ontmoeten!!

Aly Anink-van Driel
Redactie Spuigat

Tegen de verdrukking in.

Vreemd blijft het; een vereniging die vol aan de toekomst bouwt en feitelijk een jaar achter de rug heeft met amper clubactiviteiten. De laatste activiteiten vonden plaats afgelopen september en waren de cursussen in de clubboten en de lessen van de ZOP. Daarna was het stil, geen clubavonden, geen IJSpiegels en IJSkogels, geen nieuwjaarsreceptie, geen Northsea Regatta en tot dat de maatregelen het weer toelaten dit voorjaar ook geen cursussen in de clubboten. Ze zijn onder de huidige maatregelen niet uit te voeren.

Maar het kan verkeren. De maatschappelijke druk om ook voor de sport meer ruimte te bieden neemt toe. Het watersportverbond heeft daar onlangs weer een oproep toe gedaan. Varen zowel met motor- en zeilboten is nu alleen mogelijk indien de bemanning uit hetzelfde gezin komen en anders alleen als de 1,5 meter afstand aan boord gegarandeerd kan worden. Wedstrijden zijn verboden maar trainingen zijn toegestaan. Voor de zeilers onder ons betekent dit dat alleen 1- en tweemansboten (duohanded) mogen trainen. Wellicht dat het inzicht dat de kans op besmettingen bij buitensporten nihil is spoedig tot een verruiming van de mogelijkheden leidt. Wie weet. Sinds de uitbraak van de pandemie worstelen wij met tegenstrijdige richtlijnen die vanuit diverse instanties worden uitgevaardigd. Als sportvereniging balanceren wij tussen diverse belangen van zeg maar de vereniging als jachthaven en de vereniging als sportclub. Leidend in de uitvoering van alle Covid-19maatregelen is onze sportverenigingsstatus en volgen wij daarin (in overleg met de gemeente) de richtlijnen voor de sport. Voor verenigingen betekent dat bijvoorbeeld kantoren en sanitair volledig gesloten zijn. Bij private jachthavens mag daarentegen het sanitair (inclusief douches) wel open zijn en mag men op afspraak bezoek op kantoor ontvangen. Met het oog op het komende passantenseizoen is gesloten sanitair een heel onwenselijke situatie.

Interessant wordt als we navraag doen over grensoverschrijdend verkeer van plezierjachten mede met het oog op het komende passantenseizoen want al vroeg dit voorjaar

deden diverse jachten onder buitenlandse vlag onze jachthaven aan terwijl reizen wordt ontraden en diverse Europese landen alleen te bereizen zijn met een negatieve PCRtest en daarboven nog een quarantaineplicht kennen. Consultatie bij de Marechaussee leverde mij het min of meer onthutsende antwoord op dat er aan de grens niet gecontroleerd wordt en dat (buitenlandse)pleziervaart vanaf zee Nederland zonder controle op Covid binnen kan lopen terwijl de beroepsvaart om binnen te kunnen varen eerst bij de autoriteiten gezondheidsverklaringen moet inleveren en bij een gerapporteerde besmetting buiten in quarantaine moet blijven. De enige buitenlandse pleziervaart die wel gecontroleerd moeten worden zijn de jachten die onder een vlag varen van buiten het Schengengebied en vooral die uit het Verenigd Koninkrijk. (Brexit belangrijker dan Covid-19)

Nu had het Verenigd Koninkrijk ook al in de aanloop naar de Brexit de aandacht van onze grensbewakers vanwege smokkel van mensen en verdovende middelen. Marechaussee, Douane en Politie doen al jaren een beroep op ons om verdachte omstandigheden te melden. En dan heb je toch opeens een Brits schip in de haven liggen (die zich keurig had gemeld) en waar in het holst van de nacht een peloton gemaskerde politiemannen een inval doen om vervolgens twee Britse heren van hun kooi te lichten welke een niet onaanzienlijke hoeveelheid Cocaine aan boord bleken te hebben. (straatwaarde met zes nullen). Gehuurde boot geconfisqueerd en de bemanning behind bars. Van het een komt natuurlijk het ander

en onlangs hadden we een vergadering met de betrokken autoriteiten rondom het thema "Ondermijning" oftewel waar de onderwereld met de bovenwereld samenkomt. Een thema dat op verschillende aandachtsgebieden rondom de haven erg actueel schijnt te zijn en de aandacht heeft van de opsporingsinstanties. Ook de FOID houdt onze haven in de gaten waarbij we al eens ternauwernood hebben kunnen voorkomen dat een schip van een lid werd opengebroken wederom door een in vol ornaat uitgerust arrestatieteam. (Dat schip bleek dezelfde naam te hebben als het schip dat werd gezocht maar had totaal geen connectie met de gezochte persoon) Blijkbaar hebben de toegenomen controles in Rotterdam effect en zoeken criminelen nu elders hun heil waarbij Vlissingen en ook Scheveningen de dichtstbijzijnde alternatieven te zijn om van daaruit hun operaties voort te zetten.

Van ondermijning van de toekomstplannen van de vereniging is nog niets gebleken. Gestaaft wordt gewerkt aan de parel van de haven en de oplevering van het nieuwe clubhuis is zeer nabij. Maandag 19 april wordt gestart met de werkzaamheden om het clubhuis op zijn vaste plek te leggen. Het ledenbestand vernieuwd snel (vorig jaar 56 nieuwe leden tegen een uitloop van 53 leden) en tot en met half april dit jaar zijn al 39 nieuwe leden toegetreden en dat in een tijd waarin het verenigingsleven zwaar onder druk staat. De ingeslagen weg spreekt blijkbaar zeer tot de verbeelding.

Huub de Haer



Scan de QR-code met de camera van uw telefoon

WATERSPORT BEVEILIGING

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



MOVING INTELLIGENCE

movingintelligence.com



Vorbereiden op de Fastnet

Firestorm: Van 30 Mijls naar 695 Mijls.

21 maart 2021

Daar gaan we weer. Twee keer eerder hebben we een poging ondernomen de Scheveningen 30 Mijls uit te varen. De eerste keer waren inslinger problemen bij de crew en de tweede keer inslinger problemen bij de boot, spelbrekers. Dit moet 'm worden vandaag. Een snelle tijd zit er niet in, maar dat is ook niet de bedoeling. We varen vandaag omdat Firestorm een plaats heeft bemachtigd in de Fastnet 2021 en we moeten mijlen maken.

De SCH ton schiet aan stuurboord voorbij. We gaan rechtsom. We zijn laat met de A4, maar dat hindert niet. We moeten nog aan elkaar wennen. Firestorm vaart two handed met iemand die alweer Jochem heet, nieuwe Jochem. Oude Jochem was mijn two handed partner in drie edities van de Fastnet. In 2017 besloten we dat drie deelnames wel mooi

waren. In dat jaar, halverwege de Ierse zee, upwind naar Fastnet Rock in windkracht 6, hoorden we in de nacht op de VHF van twee boten die hun mast kwijt waren geraakt. Boten die overigens substantieel groter waren dan Firestorm. Ik zat op dat moment tijdens enorme zeegang op het toilet en om de ernst van de situatie te onderstrepen vloog de deur uit de scharnieren bij mij op schoot.

Nu zijn we op weg naar de Indusbank-N. De A4 staat inmiddels steady en we kloppen regelmatig over de 10 knopen. We hebben geen idee van de windsterkte want de windset wil maar niet wakker worden uit z'n winterslaap. We gijpen. Met deze pittige wind is een mooi getimede gijp een lust voor het oog. Maar deze gijp kan daar geen aanspraak op maken. Ongelooflijk, hoe snel zo'n gennaker om het voorstag wikkelt. Gelukkig heb ik er een gewoonte van gemaakt, onder gennaker, het val

van de jib strak langs de mast te zetten. Met man en macht krijgen we de wokkel er weer uit en dat is maar goed ook want de Indusbank-N komt in zicht.

Elke Fastnet heb je een moment waarop je denkt 'wat doe ik hier eigenlijk'. Terwijl ik de toiletdeur in de scharnieren terug hing, had ik daarvoor geen beter moment kunnen verzinnen. Het is mooi geweest. Maar zo werkt dat niet met Fastnets. De Fastnet kruipt onder je huid.

In 2019 wordt Jochem vader. Geen two handed Fastnet voor ons dat jaar. Begin 2020 besluiten we in 2021 tóch nog een keer de Fastnet te varen. Maar net als ik Firestorm in januari heb ingeschreven, moet Jochem andermaal afhaken. Jochem wordt andermaal vader.

Tijdens het redden naar de Noordzee Boerde-

rij merken we én zien we weer hoeveel wind er staat. Merken, omdat het steenkoud is met die noorderwind en zien omdat de windset even 24 knopen aantikt. Nieuwe Jochem is niet onbekend met de Fastnet. Althans zoals deze traditioneel was, met een finish in Plymouth. Dit jaar echter wordt het voor iedere deelnemer anders. Een langere wedstrijd met een finish in Cherbourg. Jochem wil graag co-schipperen op Firestorm en het is zaak dat we mijlen maken. Liefst zoveel mogelijk en niet te makkelijk.

We ronden de NO kardinaal van de Noordzee Boerderij en worden, upwind naar de NAM22, op onze wenken bediend. Gentlemen fasten your seatbelts, it's gonna be a bumpy ride. Met een Scheveningen 30 Mijls is het zaak zo te timen dat je in ieder geval upwind de stroom mee hebt. Stroom tegen wind klinkt beter dat het in werkelijkheid is. Firestorm

vaart met een rif en genua 4 en is op zich prima te hanteren, als je tenminste achter je stuurwiel kunt blijven zitten. De kruishoeken zijn mooi, maar soms wordt je door de zee-gang gewoon opzij gezet.

Na de NAM22 zou de gennaker er weer op kunnen, maar nu geloven we het wel. De kou is snijdend en we hebben, na een paar uur met deze temperatuur op het water, moeite om een soft loop open te maken. Dat zal in augustus met de Fastnet in ieder geval anders moeten. Met deze 2021 editie heb je vanaf Fastnet Rock zo'n 340 mijl voor de boeg. Ruime wind wel te verstaan en dan moet je alles pakken. De Fastnet kennende zullen we het hele scala van A0, A5, A4 en A2 weer nodig hebben.

De SCH komt ondanks de tegenstroom toch nog snel in beeld. En dat geeft te denken over

de Fastnet finish in Cherbourg. 'The Alderney Race', of zoals de Franse zeilers zeggen 'Raz Blanchard', is berucht om de enorme stroming rond Cap de la Hague die kan oplopen tot 6 knopen. Zo'n enorme tidal gate aan het eind kan een matige wedstrijd goedmaken of een geweldige wedstrijd om zeep helpen.

We finishen bij de SCH en dat zal niet de laatste keer zijn. De Scheveningen 30 Mijls is ons trainingsrondeje geworden. We varen 'm zo vaak als we kunnen. Come rain or come shine. Hoe ongunstiger de omstandigheden, hoe beter we zijn voorbereid op de Fastnet.

Wim van Slooten



Sailmon JR: En dan de vraag... is dat allemaal haalbaar in dit coronajaar?

Als team zijn we nog redelijk 'jong' en het hielp natuurlijk niet dat we vorig jaar maar weinig wedstrijden hebben kunnen varen. Een paar IJspiegels in de winter, een aantal woensdagavondwedstrijden in de zomer en de Challenge Cup, Bruine Bank, Indian Summer Cup en VUR Medemblik in het najaar. Maar dat weerhield ons er niet van om alvast te dromen over 2021; zou het niet mooi zijn om de Fastnet te gaan varen? Het begon met uitzoeken wat er voor nodig is om mee te kunnen doen. Niet alleen een plekje veroveren op de inschrijflist, maar ook 300 NM aan RORC kwalificatiewedstrijden varen met 50% van de crew, 1/3e moet een Sea Survival training hebben gedaan en tenminste 1 persoon een First Aid training. En dan de vraag... is dat allemaal haalbaar in dit coronajaar? Geen idee, maar we gaan ervoor!

Zo ben je ineens de hele winter bezig met zeilwebinars, online teammeetings, teamsa-

menstelling, trainen met max 3 man (lang leve de 30Mijls van Scheveningen!), klussen, boot op de kant, nog meer klussen, safety regulations, nieuwe zeilen of niet, vernieuwen ORC- en IRC-certificaat, logistiek, ligplaatsen, inschrijven voor wedstrijden, wedstrijden die gecancelled worden, inschrijven voor nieuwe wedstrijden, et cetera, et cetera.

Inmiddels ligt de boot weer in het water, mogen we langzaam aan weer met iets meer mensen het water op en kijken we halsreikend uit naar de Rijnveld Race, Windmill Race en Veronica Race. Als die door mogen gaan, tenminste! Op deze manier hopen we toch onze kwalificatiemijlen bij elkaar te sprokkelen, maar het is natuurlijk zeer de vraag wanneer we weer met 8 of 9 man het water op mogen (if at all...), want het zou toch wel fijn zijn als we vooraf tenminste één wedstrijd met z'n allen hebben kunnen varen.

Maar we houden de moed er in, dus we gaan er vanuit dat het allemaal gaat lukken. En dus wordt het nu trainen, trainen, trainen. Liefst elk weekend het water op en ook nog een paar trainingsweekenden met meer dan 100 NM. Bij voorkeur met/tegen een aantal andere boten die ook de Fastnet gaan varen. Want of die uiteindelijk wel of niet doorgaat - aan onze voorbereiding zal het in ieder geval niet liggen!

Eva Hermans



Fastnet 2021 met de AJETO!

Yes!! Over een paar maanden mogen we gelukkig weer! Het hoogtepunt van iedere 2 jaar offshore wedstrijdzeilen. Vooral nu we voor het gevoel al een jaar droog staan kijken Robin en ik heel erg uit naar de 2021 versie.

Dit wordt voor ons de 6e editie die we samen TwoHanded varen. In 2011, 2013 en 2015 met de J/111 "Xcentric Ripper" en in 2017 en 2019 met de TwoHanded gemodificeerde J/122e "Ajeto". Altijd voor het gevoel prachtige races gevaren waar alles in zat, veel wind, weinig wind, ankeren, motorpech dus poweruitval, gescheurd grootzeil, we hebben het allemaal beleefd en toch ook mooie resultaten behaald. In de Twohanded klasse zijn we met de Xcentric Ripper in 2011 3e en met de Ajeto in 2017 2e geworden, daarnaast in IRC 2 ook vaak bij de 1e 5.

Ook kijken we weer uit naar al die mooie momenten die we tijdens zo'n Fastnet hebben, en dan niet alleen op wedstrijdtechnisch gebied.

's Nachts als je in je eentje in de kuip zit, je maats ligt beneden te pitten, en je te pletter

schrikken van die dolfijn die ineens naast je bovenkomt en z'n adem luid uitblaast. Zeilwissels in de nacht met alleen je deklicht aan, de kleine wereld waar je dan in zit. Misschien wel 200 mijl downwind planeren richting finish..

Dit jaar zal de competitie weer zwaarder geworden zijn nu vele mixed teams zich voorbereiden op de Olympics 2024, met vele hot shots aan boord.

Zoals een van de beroemde Franse zeilhelden, Michel Desjoux, al antwoorde op de vraag wat voor hem de drie belangrijkste punten zijn om een wedstrijd te winnen: "preparation, preparation, preparation", zijn wij ook de gehele winter al bezig met optimaliseren van het instrumentje.

Gedurende de winter heeft de Ajeto in Stelendam in de loods gestaan en hebben we het onderwaterschip, roer en kiel weer helemaal glad gemaakt en alle oneffenheden verwijderd. Daarna laten we de antifouling weer spuiten om een zo glad mogelijk resultaat te verkrijgen.



Ook hebben we een nieuwe Iridium Go geïnstalleerd om de problemen die we in het verleden wel eens hadden om de grib-files op zee binnen te halen te voorkomen. Mast en verstaging volledig gedemonteerd en gecheckt en vervolgens weer als nieuw gemonteerd. Alle trim markeringen vernieuwd, schoten en vallen gereinigd en gecheckt. Kortom ready to go!

Alleen is het puntje kwalificatie nog een item. Om de Fastnet te mogen varen moet je 300 mijl in de laatste 12 maanden in wedstrijdverband met elkaar gevaren hebben. Door alle corona perikelen en daardoor cancelling van de grote evenementen is dit onmogelijk en zullen ze hier gelukkig wat coulanter in zijn. Als je kan aantonen dat je 300 mijl non stop met elkaar dan wel met crew gevaren hebt zullen ze daar mee akkoord gaan. Ook de eis dat je OPST (Sea Survival) niet ouder dan 5 jaar mag zijn heeft de RORC verlengd tot 7 jaar. Kortom de barrières kunnen geslecht worden en de race goes on!

John van der Starre
Robin Verhoef



Moana Fastnet Race 2021

In januari 2018 heb ik na verkoop van mijn Horeca bedrijf een splinternieuwe J122 E gekocht. Bij deze aankoop ben ik heel goed geadviseerd door Erik van Vuuren, zowel wat betreft de boot, de instrumenten en de zeilgarderobe. In augustus 2018 lag de boot klaar in IJmuiden en ben ik met mijn vrouw Michelle gaan zeilen langs de Nederlandse en Belgische kust. Begin oktober voeren wij onze eerste wedstrijd, 2-handed, de VUR in Medemblik. Gelukkig was het dat weekend licht weer zodat onze fouten niet meteen fatale gevolgen hadden. Dit smaakte naar meer. Wij schreven ons Full Crew in voor de IJspiegelserie 2018/2019. Via Erik van Vuuren kregen wij een aantal bemanningsleden van de IJsvogel, die dat jaar niet ging varen. Ook de IJspiegels gingen lekker en er moesten plannen worden gemaakt voor het komend seizoen. Het was duidelijk dat de Fastnet 2019 te vroeg kwam, maar ik heb wel meteen gezegd dat de editie 2021 in de agenda werd gezet. Met deze stip op de horizon probeer je een programma te maken dat dienstbaar is aan het doel om de Fastnet 2021 te varen. Dus naast beter worden in boothandling en constante hoge bootsnelheid moeten er ook lange Offshore wedstrijden worden gevaren. In 2019 hebben wij daarom naast de Vuurschepen- en Northsearace ook de Scheveningen500 naar St. Malo gevaren. Natuurlijk zijn ook de nodige Inshores en Double Handed wedstrijden gevaren. Wat verlangen wij naar

de Innshores om weer de starten en boothandling kort na elkaar te moeten doen!

Ondanks Corona in 2020 hebben wij nog best wat gedaan ter voorbereiding van de Fastnet, namelijk de Camrace voor ons zelf. We zijn op de oorspronkelijke datum en tijdstip vanuit Lauwersoog gestart voor het 500 NM lange traject naar Larvik waar wij 62 uur later, in de vroege ochtend, aanlegden in Stavern. Geslapen, gedoucht, gegeten en om 19.00 uur weer vertrokken naar Scheveningen. Daarna ben ik met Michelle via de Belgische en Franse kust naar Cowes gevaren om daar de Race the Wight 2-handed te varen. Hierdoor kennen wij de startlijn van de Fastnet en de Solent. Vervolgens hebben wij ook het stuk naar Cherbourg verkend. Het is altijd fijn als je de situatie ter plekke in werkelijkheid hebt aanschouwd.

Als kwalificatie voor de Fastnet varen wij op 11 mei de C19 Rijnveld race, op 14 mei de C19 Windmillrace en als training/reserve de Veronica race op 12 juni 2021. Op 17 juli starten wij in de Scheveningen500 naar Plymouth, ook deze wedstrijd zou nog als kwalificatie kunnen gelden als de andere wedstrijden niet doorgaan. Met de Scheveningen500 leren wij meteen weer een stuk van het traject van de Fastnet kennen. Misschien varen wij daarna als laatste voorbereiding de Channelrace vanuit Cowes.



Wij starten de Fastnet in IRC2 met 61 boten. Een zeer competitief veld: 5 JPK1180, waaronder de Il Corvo van Astrid de Vin, 4 J111's, 10 J122's met de Ajeto van Robin Verhoef en John van der Starre(2 handed) en de Juliett Romeo van Ronald Prins en 14 First 40's. Ons doel zal zijn bij de eerste 10 te eindigen in deze klasse. De bemanning van de Moana voor de Fastnet 2021 bestaat uit: Frans en Michelle van Cappelle, Peter Tjalma, Marc de Haas, Hillevi Boerboom, Niels van Braam, Marrix Rhijnsburger en Wop van Cappelle(neef). Onze nieuwe stip op de horizon is in 2022 The Round Britain and Ireland Race.

Frans van Cappelle



RED66: FASTNET 2021, dit jaar is alles anders

Alles is anders: de route, de boot, het team en de omstandigheden. In 2021 heeft de Rolex Fastnet haar koers verlegd en finishen we na een extra 100 mijlen in het Franse Cherbourg. Voorgaande races die in Cherbourg eindigen leren ons dat het venijn in de staart zit. In teamverband terug naar de 'oude' Class40 liefde. Geen Fastnet doublehanded avonturen voor mij want deze 2021 editie heeft Panther sowieso vrijaf gekregen. En over de rol van de Covid-beestjes in het wedstrijdzeilen hoeven we denk ik geen woord meer over vuil te maken. Dit jaar is echt alles anders.

Alles is anders: de route, de boot, het team en de omstandigheden.

In 2021 heeft de Rolex Fastnet haar koers verlegd en finishen we na een extra 100 mijlen in het Franse Cherbourg. Voorgaande races die in Cherbourg eindigen leren ons dat het venijn in de staart zit. In teamverband terug naar de 'oude' Class40 liefde. Geen Fastnet doublehanded avonturen voor mij want deze 2021 editie heeft Panther sowieso vrijaf gekregen. En over de rol van de Covid-beestjes in het wedstrijdzeilen hoeven we denk ik geen woord meer over vuil te maken. Dit jaar is echt alles anders.

Fastnetplannen en meer

Aan de basis ligt altijd een plan. De eigenaar Hans Brouwer heeft de ambitie om niet alleen goed voorbereid met het team aan de Fastnet 2021 startlijn te verschijnen, maar de ambitie rijkt verder. De volgende mijlpaal staat ook al in de agenda's: de RORC Transatlantic Race. Voor deze ambities zijn een aantal basis ingrediënten nodig: een goede boot en een goed ingespeeld team.

De Red66 ligt aan de noordkant van de tweede haven en is een tweede generatie Class40. Sommigen herkennen haar misschien van haar overwinning in 2017 van de Twostar. De vraag of ik mee wilde, was snel beantwoord. Terug naar de 'oude Class40 liefde' waar ik samen met Erik van Vuuren waanzinnige resultaten heb mogen varen tijdens de Global Ocean Race in 2012.

De tijd die we nu niet met het team kunnen varen gebruiken we nu een kleine refit. Zo is ze meer dan klaar voor de plannen die komen gaan.

Dan de bemanning. We varen de Fastnet volbemand M/V. 'Volbemand' is trouwens wel een groot woord, op een Class40 moet je dan denken aan zo'n vier personen. Een race 'à la Fastnet' vraagt sowieso om voldoende ervaringsmijlen. En met een beperkt aantal mensen is complementariteit meer dan gewenst. Met de ervaren bemanning zijn we al een behoorlijk eind op dreef; nu nog goed en veel varen de laatste maanden. Kortom: de route naar de races in snelkookpan-stijl.

Class40 - een klasse voor snelheidsliefhebbers. Een sympathieke klasse, die door flinke mondiale races bereikbaar is voor veel zeilers (amateurs, semi-pro's en professioneel). Gezien de rompvorm zijn Class40's net als VO65's en IMOCA's geen 'rating-killers', maar zodra je eenmaal de planerende snelheden proeft, ben je verkocht.

Momenteel zijn er een 160-tal actieve racers wereldwijd, en dit aantal blijft groeien. Class40's worden gevaren door solisten, duo's en teams. De klasse is niet gelinkt aan een werf, maar stimuleert juist innovatie binnen een geschetst ruw kader van twee A4-tjes regels om de klasse betaalbaar te houden. Michel Mirabel, een van de Class40 oprichters in 2004 wijdt het Class40 succes aan haar basisprincipes: "Where the rules are concerned, we need to systematically go for the solution which costs the least. It is the only way to prevent an arms race. We must stick firmly to this principle."

Yvonne Beusker



Prijstitrijking St. Malo 2019

Scheveningen500 Editie 2021 (onzeker door Covid-19)

Stichting Zeilrace & Rally (ZRR) organiseert, RIVM- en UK-Gov instructies dienende, dit jaar voor de 18e keer de zeezeilklassieker Scheveningen500.

Dit zeezeil-evenement combineert een langebaanwedstrijd (500Nm) voor gemeten zeiljachten en een toer- tocht (350Nm) voor recreatieve zeilers, die in groepsverband hun zeezeilgrenzen willen verleggen. Genieten van de sportieve, ongedwongen en gezellige sfeer is kenmerkend voor Scheveningen500.

De afgelopen maanden is alles in gereedheid gebracht voor de zeezeilklassieker, waarvan de start gepland staat op zaterdag 17 juli met doortijd en vlak voor de Scheveningse kust iets ten noordwesten van de Pier. De voorbereidende bijeenkomst (zoomcall op 7 februari) was een groot succes met 90 deelnemers, de inschrijving is geopend en loopt goed, reeds 20 studenten meldden zich aan voor de StudentLeague – de speciale wedstrijdklasse waarin zeilende studenten het tegen elkaar opnemen.

En toen kwam, nee bleef Corona..... en het vaccin daartegen, en de lockdown en de avondklok, en het opheffen van de laatste, en het voorzichtig begin van winkel- en terrasontsluiting, maar ook de aanhoudende onzekerheid....

Beslissing 15 mei

Dit artikel schetst wat de deelnemers kunnen verwachten, onder het voorbehoud dat het evenement doorgang kan vinden. Daarover wordt op 15 mei een besluit genomen. Op het moment van schrijven is nog onduidelijk welke kant het op gaat.

De Nederlandse overheid laveert nog tussen het verder vrijgeven van de bevolking en het opheffen van allerlei beperkingen en de oplopende besmettingscijfers en ziekenhuis opname.

Enkele Engelse havens (waaronder Sussex Harbour in Plymouth – de geplande en vastgelegde bestemming) hebben ons laten weten, dat zij ons onder de omstandigheden mogelijk niet kunnen faciliteren: de Engelse regelgeving schrijft voor dat buitenlandse be-

zoekers 10 dagen in quarantaine moeten blijven, waarbij dat niet aan boord van het eigen schip mag zijn. Daarnaast verwacht men grote drukte van eigen (Engelse) schepen, die naar verwachting in de zomer massaal naar Zuid-Engeland zullen komen. Waarmee het moeilijk is om een groot aantal ligplaatsen voor ons te reserveren. Veiligheidshalve zijn we op zoek naar alternatieve havens.

Beoogde bestemming - Plymouth

Plymouth is een maritieme stad met een lange roemruchte geschiedenis. Francis Drake voer vanuit Plymouth en versloeg de Spaanse Armada. De Royal Navy heeft hier nog altijd een van haar belangrijkste uitvalsbasis. James Cook vertrok er in 1768 voor zijn eerste reis richting de Zuid-Pacific met de Endeavour. Charles Darwin zeilde met de HMS Beagle vanuit deze haven. Napoleon lag twee weken



Deelnemers Studentleague 2019 in Saint Malo voor hotel "Chateau-Briand"



voor anker in Plymouth Sound. En dat opgesloten in het schip dat hem naar St. Helena zou brengen. Francis Chichester legde hier in 1967 aan, onder het oog van 1 miljoen toeschouwers, na zijn solo-zeiltocht rond de wereld. Plymouth is per vliegtuig en per auto goed bereikbaar voor familie en retourbemanningen. De prachtige en volgens Engelse pilots, subtropische Scilly-eilanden zijn vanuit Plymouth binnen een etmaal te bezeilen.

Brexit

Na de Brexit is het aanlopen van een Engelse haven weer een avontuur op zich – waar historisch gezien de oude tijden weer herleven, inclusief het hijsen van de (gele) Q-vlag, het vooraf telefonisch aanmelden bij de autoriteiten en het na aankomst invullen van enig papierwerk. De organisatie neemt de deelnemers enig werk uit handen (de aanmelding)

en zal voorafgaand aan het evenement voorzien in de nodige aanwijzingen.

Route

Bovenstaand overzichtskaartje geeft een beeld van de beoogde route van de toer- en wedstrijdtocht.
(wedstrijd: rood, toer: groen/blauw)

Tweede Editie 'Student-League'

Na de zeer geslaagde pilot in de vorige Editie, wordt er ook in 2021 opnieuw gezeild in een speciaal voor jonge mensen ingestelde wedstrijdklasse de 'Student-League'. In deze klasse strijden zeiljachten bemand door studenten, mee om de prestigieuze Scheveningen500 'Student League' bokaal.

Scheveningen500 wil jonge mensen de kans geven om te proeven van de dynamische en

avontuurlijke zeezeilsport. Samenwerken, doorzetten, kennis en kunde van de omgang met de elementen, sportiviteit en een grandioos eindfeest in Plymouth: alles komt samen in dit enerverende zeilevenement. Dit jaar hopen we minstens vijf schepen met studenten aan de start te zien verschijnen (met vier schepen en 20 aangemelde studenten liggen we goed op schema).

Voor studenten: wat biedt de Student League?

De Student League richt zich op studenten met zowel (zee)zeilervaring, plussenzeiler of zelfs helemaal geen zeilervaring. De League begint al ruim voor de start: met samenkomsten en leerzame weekenden. Samen met schippers-onboard-advisors wordt er getraind voor de wedstrijd, maar vooral ook met het varen met een jacht op zee. Eén van de voorwaarden is



Links de prestigieuze Scheveningen500 'Student League' bokaal



Het was nog lang gezellig in St. Malo!



dat het schip met bemanning vooraf 100Nm non-stop gevaren moet hebben.

Zo geeft Scheveningen500 haar passie door aan een nieuwe generatie. En dat dit werkt, merken wij aan de deelnemers van de vorige editie. Zeilen op zee is voor de jeugd een ontdekking en een fantastische belevenis. Maar liefst 8 van de 15 studenten werden in 2019 jeugdlid van de JCS. Een van de deelnemers, die bij de start nog het boek 'zeilen voor beginners' in zijn bagage meenam, vaart nu als instructeur op de Paisano en heeft een 22-voeter in de haven liggen. Zo enthousiasmerend werkt Scheveningen500.

Zeilen met een groep studenten creëert dynamiek en werkt aanstekelijk. Er zijn natuurlijk borrels vooraf en naderhand van de wedstrijd. Er is (in normale omstandigheden) voldoende gelegenheid om met elkaar uit te gaan. De wedstrijd doet een beroep op ieders uithoudingsvermogen. Bemanning leert zichzelf kennen; wie kan er omgaan met afwijkende plannen en wie maakt de juiste verantwoordelijke keuze voor een route wanneer de wind draait? De ultieme en ontspanning is daar wanneer het schip uiteindelijk de finishlijn doorkruist. Voor studenten is dit de manier om, zeker na

een lock down, deel te nemen aan een fantastisch evenement en veel zeemijlen te kunnen maken op een betaalbare manier.

Voor schippers: wat biedt de Student League?

Er is nog plaats voor een aantal schepen en schippers, die sympathiek staan tegenover de Student-League. Mensen die bereid zijn om met hun schip deel te nemen, waarbij zij als 'on-board-advisor' hun opstappers op gepaste wijze terzijde staan. En die het aandurven om tactische beslissingen aan hun studentencrew over te laten, zolang de veiligheid van schip en bemanning niet in het geding is.

Na een kennismaking en om elkaars verwachtingen in beeld te krijgen zijn trainingsmomenten ervoor om gevoel voor het zeezeilen en het schip te ontwikkelen. Zo ziet de schipper ook welke talenten er bij hem of haar aan boord stappen. Voor schippers geven trainingsmomenten ook een goede ervaring, dat het varen met enthousiaste en leergierige studenten anders is. Hier en daar zal wel eens een slaapzak kunnen rondslingeren, wat tijdens het varen met de familie niet voor komt. Maar laat dat niet opwegen tegen de onuitputtelijke energie en drive er het beste met el-

kaar van te maken. Studenten zullen de schipper uiteindelijk dankbaar zijn voor wat hij/zij voor hen mogelijk heeft gemaakt.

Om de kosten behapbaar en risico's voor deelnemende schepen en 'on-board-advisors' af te dekken is voorzien in aantal bijzondere spelregels. Zo kent de Student-League een verlaagd inschrijfgeld, dat betaald moet worden door de deelnemende studenten. De student-crew wordt ook geacht om de boordkas te vullen, zodat on-board-advisors niet opdraaien voor hun enthousiast 'innemende' bemanning. Verder is voorzien in een (gratis) aanvullende "Student-League" scheepsverzekering. En een eveneens gratis "Student-League rating" die de deelnemers ook bij uiteenlopende deelnemende schepen een eerlijke kans op de winst moet geven.

Vanwege het bijzondere karakter van de Student League wordt op prijs gesteld, dat "On-board-advisors" contact op nemen met: Floris Ingenhousz (wedstrijdcommissaris@zeilrace-rally.nl) Wytse Bouma (voorzitter@zeilrace-rally.nl).

Deelnemen en inschrijven

Op onze website www.zeilrace-rally.nl is, naast video's en foto's van vorige Edities, een inschrijfformulier en de Notice of Race, een uitrustingslijst, een bemanningspool en nog veel meer relevante informatie te vinden. Zo hebben we voor u een overzicht gemaakt van de voor Engeland benodigde scheepspapieren en douanevoorschriften. Voor vragen en opmerkingen zijn wij bereikbaar via de op de website genoemde email-adressen en via communicatie@zeilrace-rally.nl.

Deelnemen en aankomen is winnen

Goed zeemanschap, veiligheid en een goede sfeer staan centraal bij Scheveningen500. De organisatie beschouwt elke deelnemer, die na een lange zeezeiltocht behouden weet aan te komen met zijn/haar schip en voltallige bemanning, als een winnaar.

Elke uitvaller, die door omstandigheden onderweg moet besluiten om af te haken en daarom een haven binnen te lopen, handelt wat ons betreft zoals een goed zeeman betaamt. Dat verdient respect.

Goed zeemanschap, sportief varen, elkaar helpen, onderweg genieten en samen veilig aan-

komen vormen de waarden, die wij met Scheveningen500 onderschrijven en uitdragen.

Walprogramma & feestelijke prijsuitreiking

Scheveningen500 heeft een aansprekend walprogramma. Na het Captainsdiner (op vrijdag 16 juli) in het nieuwe Drijvende Clubhuis van jachtclub Scheveningen en de Schippersbriefing in datzelfde clubhuis wordt op zaterdag 17 juli (tijdens doortij) gestart.

In Plymouth is er een facultatief walprogramma. De feestelijke prijsuitreiking vindt plaats op zaterdagavond 24 juli. Familie en vrienden zijn daarbij van harte welkom.

Vervangend evenement voor Deelnemers Student-League (bij afgelasting)

Ingeval van onverhoopte afgelasting (CAMR, NSR en Driehoek Noordzee gingen hierin voor) dan zullen wij in elk geval dit najaar (post-corona) een vervangend evenement voor de reeds aangemelde deelnemers van de Student-League willen organiseren. Deelnemende schepen kunnen bij een onverhoopte afgelasting deze zomer zelf gaan varen – studenten zonder boot hebben die mogelijkheid niet. En wij willen het enthousiasme onder de

aangemelde jongeren vasthouden en blijven faciliteren;

Tenslotte

Wij hopen dat op 17 juli wel degelijk het startschot mag klinken. En dat voor een grote vloot van enthousiaste zeilers en zeilsters, die na een veel te lang gedwongen verblijf aan de wal, deze zomer weer van de vrijheid op het ruime sop willen genieten. Blijf ons volgen op de website www.zeilrace-rally.nl en op Facebook: Scheveningen500 – daar wordt u op de hoogte gehouden van het laatste nieuws – de start en eventuele ontwikkelingen.

Volg de Zeilrace en Rally 2021 naar Plymouth op:

www.zeilrace-rally.nl
Facebook: Zeilrace & Rally

Wytse Bouma



Texel in de winter

Een voordeel van winterzeilen is, dat je geen ligplaats hoeft te reserveren. En zeilen op zee, met een lekkere koude wind, een vage zon heeft zo zijn charmes. Nadeel zijn de korte dagen waardoor in een keer naar Oudeschild zeilen moeilijk wordt.

Dus redenen genoeg om even een week naar Texel te gaan. Vertrek op 22 februari met wind uit het zuiden, windkracht 4 en tussenstop in IJmuiden. Een haven waar meer dan 50 boten permanent bewoond zijn, zelfs als het stevig vriest. Meeste zijn motorboten maar ook een aantal zeilboten van 11 tot 12 meter.

De volgende dag door naar Oudeschild met goed zicht, zuiderwind windkracht 5. Ideaal zeilweer. De passantenhaven met 250 ligplaatsen is leeg, maar dan ook echt leeg. In de week dat we er zijn, komt er af en toe ook nog een andere zeilboot bij.

Monica is met de auto naar Texel gekomen. Vier dagen om het eiland te ontdekken, te fietsen of te wandelen door de Slufter. De Slufter is een uniek natuurgebied, een strandvlakte die in open verbinding met de zee staat, waardoor er een kwelderlandschap is ontstaan. De haven is leeg en verlaten maar bijna alle vakantiehuisjes zijn in deze krokusvakantie verhuurd. Daarom zijn een aantal viswinkels met Take Away open en is het, in deze Corona tijd,

toch gezellig druk. Schapen en lammetjes zijn al in de wei. Voor ons is Texel een prachtig eiland om te fietsen, te wandelen, te ontspannen en dat vlakbij Scheveningen. Je hebt het gevoel er even helemaal uit te zijn.

Eind februari slaat het weer om. Vaak 's morgens mist die dan langzaam optrekt. Bij vertrek op 28 is er weliswaar mist maar nog voldoende zicht om de te varen. Bij Den Helder wordt de mist dikker en volgt via de marifoon een oproep van de verkeerscentrale met de vraag of ik een radar heb en een radarpatent. Zonder deze twee is het verboden te varen bij onvoldoende zicht en ik heb geen van beide. De Verkeerscentrale raadt mij aan om naar de Koninklijke Marine Jachtclub te gaan. De boete voor varen met dichte mist is 550 euro maar op deze zondagochtend is er geen politie op zee. In de Jachthaven ligt de Dickson van Daan en Hennie. Zij wachten ook tot de mist optrekt om naar Scheveningen te varen. De volgende dag is er nog steeds een dikke mist en voor de komende dagen ziet het er niet beter uit. Het getij schuift dage-

lijks op. Moeten we hier dan een week in de marinehaven liggen? Gelukkig tegen een uur of elf trekt de mist even op en met toestemming van de verkeerscentrale zetten Dickson en ik de tocht naar het zuiden in. Voor Dickson direct Scheveningen, voor Baloo weer een tussenstop in IJmuiden.

In februari, zelfs met redelijke temperaturen op land, blijft het echt koud op het water. Goede thermokleding, eventueel handschoenen en een warme pet en dan is het genieten van een lege zee. Bij aankomst in de haven snel de verwarming aan, een goede borrel en stampot met worst. Zeilen in de winter heeft iets. Wel moet je voldoende speelruimte hebben om rekening te kunnen houden met de weerberichten. Ik hoorde onlangs dat elk jaar meer dan vijftig boten de Kerst op Terschelling doorbrengen. Even een frisse neus halen op de Wadden? Een echte aanrader!

Roderick van Schreven



WILT U ONS HELPEN?

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

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

Ga naar www.knrm.nl

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



Uw vertrouwde adres aan de jachthaven

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

Zeilcentrum Scheveningen
Hellingweg 100

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

info@jachtservicescheveningen.nl
www.jachtservicescheveningen.nl

nieuwwerk, onderhoud en reparatie

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

AllSails
zeilmakerij

Voor duurzaam vakwerk

Hofcampweg 107a, 2241KE Wassenaar (aan de oude haven)
aankomplek 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



Voor al uw scheepsreparaties en jachtservice

Alle werkzaamheden boven de waterlijn

Levering en inbouw motoren

leidingwerkzaamheden

Laswerkzaamheden aan RVS, aluminium en staal

Het maken van staalconstructies en hekwerken e.d.

Levering en werkzaamheden volgens de VNSI voorwaarden

(voorheen Hellingbedrijf Scheveningen B.V.)

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



BOTENKRAAN
ZEILCENTRUM SCHEVENINGEN



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

HELLINGWEG 120 | SCHEVENINGEN | 070 350 40 34

WWW.MALHERBEGROEP.NL

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