

NOORDZEE CLUB



2024



Klassenorganisatie voor IRC, ORC en SW
De vereniging voor actieve wedstrijdzeilers

Sailing photography
shot at the heart of the action

saltcolours.com
by Laurens Morel



ALWAYS PERFORMING NEVER SLEEPING

In ieder zeil dat wij maken zit meer dan 60 jaar succes en expertise. Maak gebruik van onze kennis en plan een afspraak in met een North Sails Expert om een persoonlijk advies te krijgen voor al uw zeil gerelateerde vragen.

ALMERE

Televisieweg 44
1322 AM Almere
+31 (0) 36 5460 190
almere@northsails.com

ROTTERDAM

Anthonetta Kuijlstraat 7
3066 GS Rotterdam
+31 (0) 10 220 61 44
rotterdam@northsails.com



Kom in contact
met ons team

[northsails.com](https://www.northsails.com)

X-Yachts
BENELUX

Gill
VAN VUUREN
PERFORMANCE SAILING

RONSTAN

UK
DE NEDERLANDSE
UNIE VAN ZEILERS

WROLIJK
Watersport
Hulpevenancier voor de watersport

Hagoort Sails

LANCETIN

SALTY COLOURS
sailing photography

SEVENSTAR
YACHT
TRANSPORT

QUANTUM SAILS

JACHTHAVEN GROEP
AMSTERDAM • ROTTERDAM • MEDELBLIK • STELLENDAAM

WAARSCHIP

NORTH SAILS



MAX BEHREND VERZEKERINGEN
MAXIMAAL VERZEKERD

DOORPAKKEN

Eind 2022 verscheen de eerste Glossy als afsluiting van het 75-jarig jubileum jaar van onze club. Het was de bedoeling dat dit een eenmalige uitgave zou zijn. De vele, zeer positieve reacties op het magazine, maakten ons duidelijk dat er ruimte was voor een tweede. Zo gingen we opnieuw aan de slag.

Wat betreft het weer, was het in het jaar 2023 hollen of stilstaan. Sommige evenementen werden afgelast wegens te veel wind, andere juist vanwege te weinig wind. Het was ook een jaar waarin Nederland goed op de kaart werd gezet als zeilnatie. Naast de ons bekende kleinere en grote evenementen waren er internationale evenementen zoals het WK SB20, de Ocean Race en het WK Zeilen (Olympische klassen). Het is nu zaak om dit vast te houden en door te pakken.

Zo gaan we in 2024 aan de slag om de zichtbaarheid en bekendheid van de Noordzee Club verder te vergroten. Zeker nu naast IRC en ORC ook de SW onder de NZC-paraplu valt. We richten ons daarbij niet alleen op individuele eigenaren en hun crew, maar zoeken ook verenigingen actief op. Verder liggen er ideeën op tafel om het voor toerzeilers en beginnende wedstrijdzeilers makkelijker te maken om aan wedstrijden deel te nemen.

We horen positieve geluiden over de nieuwe opzet van de Verbondsbezemcompetitie, die nu in IRC en ORC over alle klassen heengaat. Deze, en die in de DH-klasse, blijft komend seizoen hetzelfde. Er zijn zelfs plannen voor een SW-Verbondsbezem. Vergeleken met voorgaande seizoenen, hebben afgelopen jaar meer boten minimaal drie wedstrijden gevaren in onze competitie. Om die reden willen we de opzet met zoveel mogelijk wedstrijden op de kalender, graag overeind houden.

Op het weer hebben wij geen invloed; er zullen altijd wedstrijden worden gecancelled vanwege teveel of te weinig wind. Als het aan ons ligt, zal het niet meer gebeuren dat wedstrijden worden afgeblazen vanwege te weinig vrijwilligers of deelnemers. Dat vraagt ook iets van jullie. Ga deze winter met je crew rond de tafel zitten om het zomerseizoen vast te stellen en schrijf tijdig in! Alleen dan kunnen verenigingen daadwerkelijk mooie evenementen organiseren, op het water en op de wal.

Voor nu wensen we jullie veel leesplezier.

Namens het bestuur,
Astrid de Vin

COR DEKKING



GEZELLIGHEID STOND OP 1 ZEILEN OP 2

Bijna alle clubs en verenigingen hebben weleens een periode met wat meer tegenwind. Voor sommige valt het doek, andere komen er sterker uit. Dat laatste geldt zeker voor de Noordzee Club. Begin jaren negentig verkeerde de NZC in woelig vaarwater, iets met een penning-meester die gelden verkeerd (lees: privé) besteedde. Mede dankzij Cor Dekking, die toen de voorzittershamer oppakte, kwam een kentering. Inspirerend en energiek gaf hij leiding aan bestuur en vereniging. Zo ging het snel weer bergopwaarts. “De leden kenden elkaar nauwelijks en spraken elkaar met ‘U’ aan. Ik heb geprobeerd eenheid en sfeer te brengen. Gezien het feit dat de club toen snel meer leden kreeg, is dat goed gelukt.”

In een mooi, ruim appartement in Soest ontmoet ik de voormalig luitenant-ter-zee de heer Cor Dekking en zijn charmante vrouw Lily. Hij vertelt over deze periode: “De directeur van Hotel New York was een goede vriend van mij, dus zijn we toen daar gaan vergaderen. In korte tijd hielden we er ook twee feestelijke avonden. Bij de tweede was er duidelijk meer opkomst want men had gehoord hoe gezellig het was. Dat was ook ons doel: door gezelligheid meer leden aantrekken. Gezelligheid stond op 1, zeilen op 2!”

Den Helder

Als zestienjarige reed Cor elk weekend op de fiets van Soest naar de Loosdrechtse Plassen om samen met zijn vriend een BM-er te zeilen. We spreken dan over de periode net na de oorlog. “Ik vond het heerlijk en ons motto was: zo veel mogelijk zeilen,” vertelt Cor. Het water, of beter gezegd: de zee, had een enorme aantrekkingskracht op hem en Cor ging voor een driejarige opleiding naar het Koninklijk Instituut Marine (KIM) in Den Helder. “Daar werd veel gezeild, die eerste jaren meer met sloepen, maar later ook met jachten. Daar ben ik begonnen met het wedstrijdzeilen.” Cor wordt commandant bij het opleidingscentrum van de marine. In die functie brengt hij ook meerdere jaren in het buitenland door, gestationeerd in New Guinea en later ook langere tijd op Aruba. “Een mooi eiland waar ik met veel plezier met vrouw en kinderen heb gewoond. Natuurlijk altijd mooi weer, waardoor ik een groot deel van mijn vrije tijd op een catamaran doorbracht. Sociaal gezien een gezellige bende; ik ben daar zelfs Prins Carnaval geweest,” vertelt hij lachend.



Wedstrijdzeilen

Tijdens zijn jaren bij de marine zeilde Cor veel wedstrijden, als schipper in races tegen marine jachten uit andere landen, en als navigator in de ons bekende offshore races op de Noordzee en vanuit de Solent. In 1970 was hij schipper op de Najade (III), een 13,5 meter Van der Stadt ontwerp dat werd gebouwd bij Wolter Huisman. Deze werf groeide later uit tot een wereldberoemde jachtwerf die jachten bouwde voor de happy, happy few.

In de Sail Training Association Race voer Cor de Najade naar een klinke overwinning. Destijds werd dit een Tall Ship Race genoemd

voor jachten met een minimum waterlijnlengthte van 9,70 meter. Een andere regel was dat de helft van de crew jonger moest zijn dan 25 jaar. Dus voer Cor met zes piepjonge officieren van Den Helder naar Plymouth voor de start van de race. Tijdens de delivery kregen ze een stormachtige zuidwester over zich heen en de Najade - een laag en nat schip - werd bij aankomst binnenstebuiten gekeerd om alles te drogen. “Alles was bij de start weer droog. Gelukkig arriveerde op de ochtend van de start nog een belangrijk onderdeel van de windmeter. De vrees om het op de ouderwetste manier te moeten doen met natte vinger en lange slierten verband in het want, bleek voor niets. We waren er klaar voor en Prins Philip loste de startschoten. We startten met een zeer licht westelijk briesje, maar we wilden juist naar ‘de West’ om de noordelijke winden op te pakken om richting Santa Cruz de Tenerife te zeilen. De zwaardere boten konden niet of nauwelijks aan de wind varen en haalden het niet. Ze verdwenen in een richting die weinig met West van doen had. Met hangen en wurgen lukte het de scherpe jachten wel en met drie ontsnapten we in de goede richting. Op zee raakten we het marifooncontact met elkaar kwijt tot vlakbij de Canarische Eilanden. Ik hoorde dat de Stella Polare (Italië) over de finish ging en dat ze, achteraf gezien, maar twee uur voor ons lagen. We waren eerste in onze klasse en tweede overall; we finishten dus voor al die jaloersmakend grote kisten, schoeners en barken. Omdat de Najade zo’n nat schip was, had ik mijn uniform op de Urania gelegd. Dat is een 18 meter lange tweemaster, ook eigendom van de marine. Zij kwamen vier dagen later binnen!”

Fastnet

Buiten de marine voer Cor als navigator op veel moderne zeiljachten. “Ik voer veel met Bert Dolk, maar die had het vaak te druk en dan mocht ik zijn jacht de Spirit of Delft meenemen. Regelmatig voer ik tegen Piet Vroon. In 1965 liet Piet door Frans Maas een nieuwe Standfast 40 bouwen, beiden waren overigens ook goede vrienden van mij. Jan van Drongelen liet het zusterschip de ‘Goodwin’ maken. Piet en Frans waren bij het wedstrijdzeilen altijd net iets beter, meestal zaten we op hun staart. Maar één keer hebben



Uit het boek ‘Zeilen voor Zeemanschap’ 100 jaar KMJC

De ‘Najade’(III) heeft het bijna 40 jaar volgehouden, en toen ze verkocht werd was het met lange tanden, want zij was het favoriete jacht van velen. In de jaren ’50 deed de Koninklijke Marine Jacht Club graag zaken met E.G. van der Stadt Scheepswerf waar het ontwerp van de ‘Najade’ in 1958 werd besteld. Toenmalig voorzitter admiraal Kruys haalde f 60.000,- op als lening van de leden en daarvan werden twee schepen mede gefinancierd. Bouw van de ‘Najade’ geschiedde bij Wolter Huisman, die als dienstplichtige paai zo zijn sporen had verdiend. Wolter had het familiebedrijf aan de Ronduite overgenomen en wist het werfje op te stoten in de vaart der volkeren; anno 1999 is het Nederlands bekendste bouwer van superzeiljachten voor de happy, happy, happy few.

KMJC-leden buitelden over elkaar om met de nieuwe aanwinst te mogen zeilen, als tenminste admiraal Kruys er zelf niet mee op pad was, want dat deed hij zo graag. Vooraan stond natuurlijk Wim Coolhaas te dringen, die er in 1960 de Hoek van Holland-Harwich race, Noordzeerace, Haaksrace en de eerste STA-race van Olso naar Oostende mee voer. Cowes week werd bezocht als toeschouwer tijdens een vakantietochtje. De ‘Najade’ bleef vanaf de eerste schreden op het wedstrijdpad veler favoriete boot en, zeker na de deformatie tot masttopsloep, niet zonder succes. ‘In de jaren 1963 en 1965 maakte het deel uit van het Admiral’s Cup team’ schreef Ruud van Wely in 1984. In 1964 won hij met de ‘Najade’ zóveel dat hij de Jaarprijs (de Coolhaas prijs) van de Noordzee Club in de wacht sleepte.

Wie mocht concluderen dat, na het tijdperk van de houten jachten met ijzeren kerels nu de jaren van plastic jachten met houten klazen was aangebroken vergist zich deernij. Zo verhaalde de roemruchte oud-havenmeester Rinus Bruijnooge, hoe hij met toenmalige COMMAT Cor Dekking en secretaris Jan van den Akker, in een Bries bij IJmuiden naar buiten ging met bestemming Den Helder. Het woei zo hard dat de sluisen niet draaiden. Bruijnooge vond het onverantwoord maar volgens Dekking was er niets aan de hand en daar kregen ze flink woorden over. Bruijnooge was een uur aan het tobben met het steken van een rif. Toen de smeerreep met beslag en al de lucht in knalde vond zelfs de CAOMMAT dat het misschien een beetje dol was. ‘Toen zijn we gekeerd op de motor, de haven in, die havenmeester vroeg of we helemaal belazerd waren om naar buiten te gaan, maar die had geen verstand van een Bries (en de smeerreepbevestiging op de giek was niet het sterkste punt).’

we van ze gewonnen: de Fastnet Race 1975. Toen we de Fastnet Rock rondden, lag Piet 1 mijl voor ons. Degenen die met Piet gevaren hebben, weten dat hij altijd rhumbline vaart. Die keer was er echter zo weinig wind, dat ik tegen onze stuurman Reinier Wisselaar zei dat het niet uitmaakte welke kant we op zouden varen, als we maar gang hielden. Hij volgde de wind en wij bleven varen, terwijl Piet stil lag. Het was een zoete overwinning! Op de terugweg kwamen we langs het lichtschip Veronica. Om het te vieren, hebben we daar een borreltje gedaan met de bemanning van de radiozender.”

Leidinggevend talent

In 1999 werd de eerste Lutine Trophy offshore race gezeild. Met deze race werd het fregat Lutine herdacht dat 200 jaar eerder tijdens een storm voor de Nederlandse kust zonk. (De lading edelmetaal, die vandaag 40 miljoen pond waard is, was verzekerd bij Lloyd’s. Nog steeds wordt daar naar gezocht door bergingsploegen.) De race, georganiseerd door Lloyds Yacht Club samen met de RORC en ondersteund voor de NZC, startte in Great Yarmouth en finishte 147 mijl verder bij Terschelling. Cor zeilde die race op de Rosetta van Radboud Crul. Radboud: “Cor heeft mij als navigator vergezeld tijdens de Lutine race. Wat me vooral is bijgebleven is dat hij niet rustte en voortdurend op zijn post aan de kaartentafel bleef. Én natuurlijk, dat we wonnen in onze klasse.”

Altijd druk bezig

Cor was altijd bezig. Zijn leidinggevende capaciteiten kwamen niet alleen van pas bij zijn voorzitterschap bij de Noordzee Club, wat hij twee termijn heeft gedaan. Jarenlang vervulde hij met veel plezier het voorzitterschap van de Koninklijke Schaatsrijders Bond. Verder was hij directeur van de Paralympische Zomerspelen, toen deze in 1980 in Arnhem werden gehouden. Vijfentwintig honderd atleten uit 42 landen deden mee, maar wegens de internationale sportboycot tegen apartheid was Zuid-Afrika er niet bij. Daar was uiteraard veel om te doen. “Het was zeer intensief en we zijn zelfs met een delegatie van de Paralympics op bezoek geweest bij paus Johannes Paulus II. Ook dat was een geweldige periode,” besluit hij zijn verhaal.

Tot onze grote spijt is Cor kort na het interview op 94-jarige leeftijd overleden. We herinneren hem als een markante persoonlijkheid die veel voor onze sport en de Noordzee Club heeft betekend. Sinds 2000 was hij erelid van onze Club. Gelukkig gaf Lily toestemming om het interview te plaatsen. We hadden het niet willen missen.



Uit het reisverslag van de Najade III

(Delivery:) De bemanning beleefde het los zijn van de wal met een enorme zucht van verlichting, gepaard aan een grote nieuwsgierigheid naar de naaste toekomst. Deze nieuwsgierigheid bekoelde in de loop van de zaterdag reeds aanzienlijk toen ter hoogte van de Westerschelde een redelijk onplezierige SSW 6-7 begon door te staan. In verband met de miserele weersomstandigheden werd besloten de haven van Dover binnen te lopen teneinde aldaar op het kenteren van het tij te wachten en een rijkelijk maal te bereiden. Na enkele uren op adem te zijn gekomen werd koers gezet naar Lymington aan de Solent, de geboorteplaats van onze log- en windmeter-apparatuur, die inmiddels beiden de geest hadden begeven.

(Tijdens de STA Race:) Het bestek werd, buiten zicht van de wal, bijgehouden d.m.v. zonswaarneming, zo mogelijk drie maal per dag, consol en indien binnen bereik, het nemen van radiopeilingen. Inmiddels schrijven we 5 augustus en werd na 11 uur en 50 minuten de spinaker weggehaald omdat de wind plotseling omliep naar het SE. Volgens de Pilot Charts een kans van minder dan 3% in deze regionen. Er volgden een paar dagen van zeer wisselend weer. Regen en veel windstiltes. Was er al wind dan kwam die uit de verkeerde richting. Even dreigde het bestaan vrij emotioneel te worden totdat op de Dag Wacht van de 7e augustus bij het licht worden de Zulu plotseling op een afstand van ca. 1 mijl van de Najade bleek te liggen. Ineens was het weer wedstrijdvaaren geworden tegen een zichtbare concurrent.

De maaltijden waren goed doch eenvoudig. Onderdeel van het dagelijks rantsoen waren twee biertjes per man, verder werd geen alcohol genuttigd, behalve bij enkele hoogtepunten zoals bij het rondenvan Finistere en Porto Santo en bij de bevordering van de bemanning, ter gelegenheid waarvan een glas rhum of whiskey (naar keuze) werd genoten.





PORTALL
van WilroffReitsma

Alles wat je nodig hebt om overal
veilig en efficiënt samen te werken

**Je medewerkers overal
samen laten werken**
werkte nog nooit zo simpel

Werk productiever, flexibeler en veiliger
met de Cloud werkplek van WilroffReitsma



WilroffReitsma



WWW.SAILWORKZ.COM | +31 6 37 45 48 07



Vincent de Vries
+31 651 402 441
vincent@aaa-yachting.nl

KIELBOUT INSPECTIE
niet destructief onderzoek
&
kiel- en roerconstructie inspectie



www.hallspars.com

AJETO!

Winnaar van de Magic Machine Cup & de Gouden Double Handed Verbondsbezem

door Robin Verhoef

Wat was voor jou persoonlijk het mooiste moment van afgelopen jaar?

Bedoel je zeiltechnisch? Want het weekje zeilen in Kroatië met de hele familie op een Pegasus 50 was echt geweldig. Wedstrijdtechnisch was het toppunt toch wel dat John en ik de overall winst wisten weg te kapen op RORC North Sea Race. Alles klopte gewoon die dag én nacht. We hadden van tevoren afgesproken dat we echt zouden gaan genieten van de wedstrijd en proberen (doen we wel meer) om gewoon zonder fouten te varen op zowel tactisch als op zeiltechnisch gebied. Dat geeft immers de grootste voldoening! Dan zien we daarna wel waar we finishen. In 2022 hadden we eigenlijk bijna geen wedstrijd meer kunnen varen; de Stellendam Regatta is onze enige voorbereiding geweest voor de Vuurschepen & NSR. Dat het dan zo uitpakt... we waren heel erg blij kan ik verzekeren!

Wat was je grootste blunder?

Na de Vuurschepen Race sliepen we in een hotelletje in Ipswich. Op vrijdagochtend, voor de start van de NSR, probeerden we tijdens het ontbijt een taxi te regelen... NOT! We waren echt bijna te laat voor de start. Volgende keer toch maar reserveren.

Welke wedstrijd blijft je het meeste bij?

Dat leidt geen twijfel: Vuurschepen & NSR.

Wat is er allemaal stuk gegaan aan je boot?

Dit seizoen echt helemaal NIETS... maar ja, we hebben dan ook geen Fastnet Race kunnen varen.

Wat had je zonder je bemanning niet voor elkaar gekregen?

Wat moet ik daarop zeggen: John en ik zijn zo geweldig op elkaar ingespeeld, en vullen elkaar zo goed als naadloos aan



John van der Starre & Robin Verhoef

op alle vlakken die nodig zijn om een boot goed te zeilen. Alles bereiken we samen, met ons thuisfront op de achtergrond die ons daarbij uiteraard altijd geweldig ondersteunen.

Wil je nog iets kwijt?

Zeker wel: De laatste twee seizoenen zijn door omstandigheden voor ons erg lastig geweest om een goed programma te kunnen varen. Ik hoop en verwacht dat John opknapt, beter wordt en uiteindelijk vrij zal zijn van die nare ziekte! Het moment dat dit lukt gaan we echt nieuwe plannen maken. Ajeto! is een verschrikkelijk fijne, veilige en veelzijdige (allround) boot die ik non stop onderhoud en er echt 'als nieuw' laat uitzien. Ze kan daarom ook nog heel lang mee in het circuit. Ik zou dan ook wensen dat het Double Handed zeilen wat breder wordt uitgedragen; in de wedstrijden die competitief worden gevaren zijn er toch relatief weinig boten die de stap maken. Dat vind ik jammer, zeker als je ziet dat in de ons omringende landen DH-zeilen alleen maar toeneemt.



© Laurens Morel

FIRESTORM

Winnaar van de Zilveren Double Handed Verbondsbezem



Wim van Slooten (links) en Jochem Nonhebel ontvangen de North Sea Regatta Super Cup uit handen van Frans Sluyter.

© Sander van der Borch



© Sander van der Borch

door Wim van Slooten

Het mooiste moment afgelopen jaar? Het winnen van de NSR Super Cup voor het hoogste gemiddelde resultaat (Vuurschepen + North Sea Race + Inshores) van alle klassen.

Grootste blunder? Misschien wel het nóg een keer willen inschrijven voor de Fastnet. Twee jaar geleden hadden we behoorlijke pech. Het begon dat voorjaar al met een gebroken mast, we hadden hem net op tijd gereed voor de Fastnet. Vanwege corona mocht je niet aan land in de UK, dus een dag voor de start vertrokken we vanuit Cherbourg met een behoorlijke zuidwester. Door een ongelukkige golf lag Jochem in de kuip met enkele gekneusde ribben tot gevolg. Maar een dag later startten we toch, wel met zo'n 30kn. Nog voordat we de Solent uit waren gaf een deelnemer ons geen voorrang en voer tegen ons aan met behoorlijke schade tot gevolg. Daardoor moesten we, een uur en drie kwartier na de start, stoppen. Dit jaar hadden we maar wat graag een mooie tactische wedstrijd willen varen. Op het moment van terugtrekken lagen we zelfs heel goed in de

IRC 3, maar we zagen ook in dat we onder deze omstandigheden geen competitie meer konden blijven leveren. Heel jammer.

De North Sea Race zal ons het meeste bijblijven. Na een lange reach van Smiths Knoll naar de overkant leverden we toch iets in op bootjes die makkelijker planeren. De tactische opening ontstond door vanaf het Maas North TSS zuidelijk om het HKZ-windpark te varen. Alle elementen bleken te kloppen en de condities waren optimaal voor de A5. Spannend om bij de NAM 22, waar de velden weer bij elkaar kwamen, te ervaren waar iedereen was gebleven.

Kapot? Na het terugtrekken uit de Fastnet Race voeren we terug richting de Solent met vlagen van 45 knopen wind plat op de kont. Op een moment kregen we een serieuze breker achterop. Je wordt met boot en al door een bruisende muur een andere kant uit gesmeten. We zaten gelukkig aangelijnd, maar we hebben wel een paar honderd liter water in de boot gekregen. Vrijwel alle elektronica, en dus navigatie, viel uit. Dan weet je weer waarom je altijd een vaste plotter aan boord moet hebben. Nog een tip bij dit soort omstandigheden: stop altijd een champagnekurk in de uitlaat van de kachel.

Wat had je zonder je bemanning niet voor elkaar gekregen? Dat is eigenlijk een vraag voor full crew schippers. Als je Double Handed vaart ben je beiden bemanning en je bent ook beiden schipper. Je hebt verantwoordelijkheid voor elkaar en de resultaten die een boot behaalt zijn onlosmakelijk met die bemanning verbonden.

Wil je zelf nog iets kwijt? Ik hoop voor komend jaar op een veel groter DH-veld, zodat we eindelijk weer eens een Nederlands Kampioenschap kunnen varen.

SKEEF

Winnaar van de Bronzen Double Handed Verbondsbezem

door Matthijs Hardeman

Het winnen van de ronde om Noord-Holland was het mooiste moment van het afgelopen jaar. Het was een prachtige dag die begon met weinig wind, maar met de start van de DH kwam er al een klein beetje wind opzetten (6-8kn). Onze start bij het startschip was super en daardoor konden we mooi boven alle andere boten blijven. Met de Endorphen hadden we een leuke strijd tot aan de finish in Enkhuizen. Na een heerlijk diner gingen we verder naar Kornwerderzand. Er kwam al wat meer wind en we twijfelden over de zeilkeuze. Achter het Vogeleiland waren er weinig golven en de boot liep als een malle. Na de tack richting het noorden nam de wind af, dus we waren blij dat we niet hadden gewisseld. Bij de sluispassage namen we allebei even een moment van rust, voordat we het wad opgingen. Met een mooie rustige zee en een heerlijke wind zaten we goed met de stroom waardoor we het Marsdiep uitvlogen. Helaas nam op de Noordzee de wind verder af. Het werd nog erg lastig om met zo weinig wind de finish te halen. Gelukkig is dat met de nodige zeilwissels en het laatste zuchtje wind toch gelukt.



v.l.n.r. Eva Hermans, Matthijs Hardeman en Peter Korver

Sun Fast 30 One Design

Het Franse UNCL, de Engelse RORC en de Amerikaanse Storm Trysail Club hadden het doel een nieuwe eenheidsklasse op te zetten. Jeanneau kreeg de opdracht en Multiplast bracht de expertise in de ontwikkeling van hoogwaardige offshore raceprojecten in. World Sailing besliste dat deze SunFast 30 dé boot voor de Double Handed klasse zal worden voor de wereldkampioenschappen en zelfs de Olympische Spelen in 2032 in Australië. Volgens de makers een betaalbare boot (€ 170k excl. zeilen en incl. BTW), trailerbaar en naar verwachting zal ze goed scoren binnen de IRC.



© Laurens Morel

De grootste blunder? Tijdens de tweede dag NSR kwamen we, na een mooie start, als eerste aan bij de NAM22. Na de ronding ging iedereen achter ons de andere kant op. Wij hadden toch echt een andere koers in de plotter staan maar, zo bleek achteraf, eentje van de race van de vorige dag. Wij voeren compleet de verkeerde kant op. Na een tijdje toch maar de coördinaten controleren en erachter komen dat de rest gelijk had en wij niet. Na herstel lagen we keurig laatste.

Het niet doorgaan van de Bruine Bank Race blijft mij het meeste bij. Het mooiste weer van de wereld, helaas was de Noordzee als een spiegel. Heerlijk gegeten en ontbeten, helaas onverrichter zake retour naar Hoorn.

Met een Genua peel tijdens de Medemblik Regatta brak de buitenschoot (maar dat krijg je als je met een invaller zeilt die nieuw is op de boot, sorry Eva).

Wat had je zonder je bemanning niet voor elkaar gekregen? Double Handed varen, dan had één van ons solo ontmoeten.

Wil je nog iets kwijt? Peter een kilo of 10 en ik zit lekker in mijn vel (misschien een kilootje teveel).



ROY VAN ALLER



1980 - Sardinia Cup met de Schuttevaer H2700

Twintig jaar als kapitein op de grote vaart en ruim vijftig jaar als navigator/tacticus bij het zeezeilen op de teller en gelukkig toch maar één keer een May Day moeten geven. “Het was misschien eerder sensationeel dan spannend”, begint Roy van Aller, lid van de Technische Commissie van de Noordzee Club. Hij voer op de Pro-motion, toen deze in 1988 tijdens de Channel Race, uiteraard midden op het Kanaal, door een afgebroken en lekkende kielbout, begon te zinken. Er stond een behoorlijke zee en Piet Vroon moest wel drie keer langszij de slingerende en afzinkende zeilboot komen om alle bemanning over te nemen. “Een goed stukje zeemanschap van Piet. Daarvoor heeft hij tijdens het annual dinner van de RORC de prijs ‘Outstanding Seamanship’ ontvangen. Hij kon de wedstrijd natuurlijk niet doorvaren met zoveel extra mensen aan boord. Dus rechtsomkeert en onder spi met zo’n man in de rail - waarvan een deel nog serieus zat bij te komen - terug naar de Solent.”

Ik vraag hoe Roy als Hagenees in Breskens is terechtgekomen. “Afgestudeerd van de zeevaartschool waren stuurlieden gezine navigators. Als je dan ook nog een beetje kon zeilen, werd je al snel meegevraagd. Nadat ik klaar was met de Zeevaartschool Amsterdam wilde Patrick de Koster, van de Tiburon, mij graag aan boord hebben,” vertelt Roy enthousiast. “Patrick ging vanuit Scheveningen naar Breskens, want dáár gebeurde het: daar was het zeezeilen! Scheveningen bestond toen nog nauwelijks. Met een hele bubs uit midden Nederland reisden we ieder weekend naar Breskens. Zaterdagochtend trainen, terug naar binnen voor een gezamenlijke lunch en dan ‘s middags en zondags wedstrijden. Iedereen bleef aan boord slapen, het was ontzettend gezellig, sommigen gingen zelfs pas de maandagochtend terug. Dan had je nog een extra avond.”

Hele zomers aan boord

Het zeilen in Breskens bracht Roy gelijk ook een werkgever. In het vissersdorp zat een rederij en het feit dat eigenaar Piet Vroon zelf een fervent zeiler was, bracht grote voordelen. “Ik kon zeven maanden achter elkaar op zee blijven en was dan vijf maanden vrij; de zomermaanden natuurlijk. Die zomers bracht ik hoofdzakelijk op de Solent door. In de twintig jaar dat ik kapitein was, heb ik drie maal een zomer doorgevaren. Ja, als je op een schapentransport van Australië naar de Rode Zee of Perzische Golf zit, kan je moeilijk even naar huis voor een paar wedstrijden.”

Roy was een veel gevraagde navigator en voer dan ook op veel verschillende boten. “De Goodwin, Pro-motion (de ex-Vanguard), Mustang en de Schuttevaer, om er een paar te noemen. De Fastnet 1979 voer ik op de Schuttevaer van Hans van Dam met zijn vier zonen. Op vijf mijl van de ‘Rock’ brak het roer. We zaten aan lager wal en dat is geen fijne positie. Op de kleinste zeiltjes zijn we toch tot zo’n tien mijl uit de kust geraakt. Op dat moment draaide de wind naar NW en

ÉÉN KEER MOEST IK EEN MAY DAY GEVEN

waren we veilig, dus zeilen naar beneden, luiken dicht en slapen. Bij het ochtendgloren zijn we met een noodroer (spinnakerboom) op eigen kracht Crosshaven binnengelopen.” Op de vraag of hij ooit bang is geweest, antwoordt hij resoluut “Nee!” en ik zie een echte zeeman. “Wat ik wel echt heel vervelend vond, was als je in een scheepvaartroute voer en in dichte mist terecht kwam. Er was toen nog geen AIS!”

Positie bepalen

Er is nu een hele generatie die niet weet hoe het is om zonder GPS, AIS en plotter te varen. “In 1981 ontwikkelde Philips de AP Decca, om je positie elektronisch te kunnen bepalen. Het was als het ware een kleine versie van de Decca voor de beroepsvaart. Je kunt het je haast niet voorstellen, maar de eerste twee jaar was het gebruik ervan tijdens wedstrijden op zee nog verboden, omdat het oneerlijk zou zijn. In 1983 voer ik op de Pro-motion van Bert Dolk en dat was uiteraard één van de eerste boten met een AP. De wedstrijden waren voor de introductie van de AP vanzelfsprekend wel veel spannender. Je maakte een gegist bestek of voor een meer nauwkeuriger positie werkte je met een sextant - voor astronomische navigatie - en radiopeilingen op de radiobakens van vuurschepen en kapen. Maar pas als je weer land zag, wist je pas echt of je goed zat. En natuurlijk zag je ook je concurrenten niet. Tactisch gezien is er dus enorm veel veranderd en het is natuurlijk maar de vraag of het spelletje leuker is geworden, nu je elkaar constant kunt volgen. Zelf gebruikte ik naast de AP nog tal van jaren de sextant en deed radiopeilingen, gewoon voor de zekerheid.” Tijdens de jaren tachtig zat Roy als vaste navigator op de Pro-motion. Naast de grote wedstrijden vanuit de Solent, o.a. de Admirals Cup, werd er ook regelmatig in de Med gevaren. Een favoriete race was de Sardinia Cup, maar ook werd een seizoen naar en in Amerika gevaren: de trans-Atlantische oversteek, de Onion Patch (Newport) en Bermuda Race. De tweede plaats bij deze laatste wedstrijd voelt voor hem als één van de mooiste resultaten. “Een geweldige tijd”, concludeert hij.

Aan de wal

Begin jaren negentig kwam Roy aan de wal. Hij zat al snel in het bestuur van de Watersportvereniging Breskens. Ook begon hij in die tijd als wedstrijdleider bij Breskens Sailing en de North Sea Regatta, hoofdzakelijk de banen voor grote boten. “Het spelen met wind, stromend water en zeegang is een mooie bezigheid. Daar verandert gelukkig niets aan. Eerlijk gezegd, denk ik dat er momenteel wel te veel wedstrijden zijn, waardoor je versnippering krijgt. De velden worden kleiner, dus die flexibele klassengrenzen lijken wel een goede zaak. Meer variatie bij de soort banen binnen een evenement (niet alleen up-down maar ook korte en langere coastals) zou ook goed zijn, al spreek ik daarmee de positie van de wedstrijdleider tegen. Immers, een begeleidende rib heeft bij up-down veel werk met het boeien leggen en verleggen, bij coastals minder. Als wedstrijdleider moet je ook hen bezighouden, evenals de mensen aan de wal: het wedstrijdsecretariaat, de veiligheidsmensen en de controleurs. Het is best een hele job, maar ik vond het altijd geweldig om te doen.”

Een antieke Raider

Breskens bracht Roy ook zijn vrouw Sari. Zij was secretaresse bij rederij Vroon. Nadat Piet haar een keer optrommelde om de deelnemerslijst van de wedstrijd Breskens-Wolverstone via de telex door te zenden, zat ze op het wedstrijdsecretariaat. Samen kochten ze in 1990 de Noordwind, een



1982 Roy met Jeremy Maxwell op Caiman

MAKING MORE RACING *possible*

Sevenstar offers you the opportunity to sail any regatta or Grand Prix event, anywhere in the world. We connect the range of transport sailings as much as possible with the planning of your sailing team. Always taking the next events into account.



Explore our upcoming sailing schedules



PLEASE CONTACT SANDER FOR YOUR LOGISTIC PLAN FROM RACE TO RACE.

SANDER SPEET

+31 6 432 400 85 | s.speet@sevenstar.nl

sevenstar-yacht-transport.com



Raider 35, waarmee ze tot vorig jaar voeren. “Ik heb er ook veel wedstrijden mee gevaren, vooral aan de Belgische kust en zuidelijke Noordzee. Het is een vrij zware boot, dus bij de wedstrijden rond de Vlaamse banken en op zee deden we het niet zo goed. Op de Schelde, met vlak water, ging dat een stuk beter. Een mooie overwinning was Ramsgate-Oostende. Na de start in Ramsgate lagen we erg goed, maar werden door de stoom op zo’n grindbank gezet en lagen zeker twee uur vast. Uiteindelijk, na de finish, bleek dat ze allemaal in de windstille hadden vastgelegen, en hadden we toch gewonnen.”

Noordzee Club

“In 2011 zaten Hans Zuiderbaan en Ab Pasman bij de internationale Offshore Race Council. Hans stopte en Ab vroeg mij erbij. Zodoende vertegenwoordigde ik een jaar later Nederland bij het ORC en bij het World Sailing in het sub-comité Offshore Special Regulations (OSR), zeg maar de afdeling Veiligheid. Leo van Raam vroeg me toen voor de Technische Commissie (TC) van de NZC. Als oud-kapitein was ‘veiligheid aan boord’ een logische specialiteit, al praat je als lid van de TC over alle onderwerpen mee. De jaarlijkse, internationale meetings zijn elk jaar op een andere plaats. Dat eerste jaar vond de meeting plaats op de Bermuda’s; dat was wel een zeer aangename bijkomstigheid.”

De veiligheid aan boord heeft de laatste tien jaar steeds meer aandacht gekregen. Verandering doorvoeren kan soms wel lang duren, maar het is enorm belangrijk dat het gebeurt. Een goed voorbeeld hiervan is de controle op de kiel en roerbladen. “Tot mijn grote spijt heb ik er drie van mijn goede vrienden door verloren, dus des te meer sta ik achter deze verplichte inspecties. De afgelopen twee jaar zijn er heel wat kleine, maar toch ook een paar grote mankementen naar boven gekomen.” Roy is dit najaar gestopt bij de TC. “De laatste jaren zeil ik zelf steeds minder. Dan verlies je toch een beetje de feeling en komt het moment dat je het stokje wil doorgeven. Het is mooi om te zien dat Rogier Jacobsen nu heel serieus het stokje overneemt. Hij was zonder meer het ‘meest rebelse jochie’ uit onze jachthaven, iemand waarvan we vroeger dachten: wat moet daarvan terecht komen?. Hij heeft ondertussen een hoop moderne ervaring met het zeezeilen opgedaan. Ik wens hem veel succes!”

Roy werd in 2016 benoemd tot de Ridder in de Orde van Oranje Nassau voor zijn decennialange inzet als wedstrijdleider, voorzitter van het DAMEN Breskens Sailing Weekend en de Zeeuwse en nationale zeilsport in het algemeen. Hij was jarenlang bestuurslid van de Watersportvereniging Breskens en heeft al die tijd het jeugdzeilen gestimuleerd en met zijn tomeloze inzet bijgedragen aan de watersport in Breskens en omgeving. Roy zat elf jaar in de Technische Commissie van de NZC, was Nederlands vertegenwoordiger bij het ORC en World Sailing (OSR). In de komende ALV wordt Roy voorgedragen als erelid van de Noordzee Club.



FEVER

Winnaar van de Coolhaas prijs

door Simeon Tienpont



Wat was voor jou persoonlijk het mooiste moment van afgelopen jaar? Zeilmoment 2023: Delivery dit voorjaar in juni Double Handed met mijn dochter Stella (9 jaar) van Scheveningen naar Breskens om de boegspriet te gaan monteren voor de Fastnet. We vertrokken 21.30 uur vanuit Scheveningen en kwamen na een prachtige nacht op de spinaker om 06.00 uur aan in Breskens. Het was de eerste keer dat Stella haar eigen wachtschema meedraaide. Wedstrijdmoment 2023: Eerste off-watch na de start van de Fastnet Race. De Needles uit en op weg naar de overfalls van Portland Bill. Na een widerig en hectisch begin was het heerlijk om middernacht even 1,5 uurtje de ogen te sluiten. Met al het geweld buiten was de Fever zo lekker rustig, warm en droog binnen. Drie aan dek en drie binnen off-watch aan de hoge kant diep in slaap. Terwijl ik het volume van de non-stop gillende VHF op kanaal 16 terugdraaide naar stand 2 en ik de golven over het dek hoorde glijden, was het moment dat ik me zo trots op mijn bootje voelde! Heerlijk scheepje en zo zeewaardig.

Wat was je grootste blunder? Blunder 2023: Na een gezellige avond en een langzame ochtend waren we veel te laat voor onze start bij de North Sea Race. We konden nog maar net binnen de tijdslimiet starten. Het werd een inhaalrace met een tweede plek in IRC 3 tot gevolg. Komend jaar op tijd naar bed en wekker aan!

Welke wedstrijd blijft je het meeste bij? Rolex Fastnet 2023: fantastische race met alle windomstandigheden, koersen en tactiek en strategie. Dit is hoe offshore zeilen is bedoeld! Supertrots op bemanning en Fever.

Wat is er stuk gegaan aan je boot? Fastnet Race: gescheurde head van de stormfok vijf minuten voor de start, niet ideaal om overtuigd met 35 tot 40 kn aan de wind en stroom op de kont de Solent uit te varen.

Wat had je zonder je bemanning niet voor elkaar gekregen? Plezier en mooie resultaat.

Wil je zelf nog iets kwijt? Erg gaaf om te zien dat we in Nederland zoveel deelnemers houden voor de zeezeilwedstrijden en ook een nieuwe, talentvolle generatie het spelletje weer oppakt.

Fever crew: Simeon Tienpont, Lara de Koning, Annemieke Bes, Sander van der Borch, Guus van de Vis, Laura van Veen, Jan-Willem Kok en Martijn Thesing.

De Coolhaas Prijs wordt uitgereikt voor prestaties in een offshore wedstrijd. De originele prijs (een zilveren model van het schip de Zeearend) is ontvreemd in 1987. Het bestuur verving de prijs door een fraaie glazen kelk in een passende kast. Met de prijs herinneren we Wim Coolhaas, een fervent wedstrijdzeiler, oud-marine officier en auteur van een standaardwerk over wedstrijdzeilen op zee. De prijs is al meer dan vijftig maal uitgereikt. Enkele bekende namen van het eerste uur zijn Cees Bruynzeel, Adriaan Goudriaan, Conny van Rietschoten en later ook Piet Vroon en Harry van Beuningen. Dit jaar wordt de prijs uitgereikt aan team FEVER van Simeon Tienpont. Zij finishten als het beste Nederlandse Corinthian team in de Fastnet Race: 2e/42 in de klasse IRC 3A, 6e/81 in de IRC 3 en 30ste/358 IRC Overall. In deze editie van de Fastnet, geconfronteerd met zeer zwaar weer bij de start en later nog twee serieuze fronten, een uitzonderlijk resultaat.

Fastnet Race

De vijftigste Fastnet Race gaat de boeken in als een onstuimige. Oceaanwaardige eenheidsklassen als de IMOCA's, Ultimes, MOCRA's en Class40's startten als eerste en waren al snel de Solent uit; de snelste Ultime ging al na 32:38:27 uur over de finish. Maar bij de start van de 358 IRC-boten wakkerde de wind steeds meer aan. Onder stormachtige omstandigheden gingen ze de eerste nacht in om op de Ierse Zee een tweede, en de meesten op de terugweg in het Kanaal nog een derde front over zich heen te krijgen.



Uiteindelijk ging 56% van de IRC-boten over de finish, uiteraard een enorm applaus voor hen allen! Met 23 Nederlandse en 8 Belgische boten waren de Lage Landen goed vertegenwoordigd. De snelste Belg was Louis Balcan die met zijn team de Balthasar (Swan 50) in 3 dagen en 10 uur over de finish ging. Hoogste Nederlandse plaats was voor team Boudragon (Volvo 70) van Hans Bouscholte op de 20ste plek. Het was inderdaad het juiste weer voor de grote boten, een super prestatie dan ook voor Simeon Tienpont en zijn team op de Fever (J/35) die in de IRC 3A als 2e/42 en overall op een 30ste/358 plaats eindigden. Ook een serieus chapeau voor de Moana NL (61), SailSelect (69), Narwal (70), Moana

BE (88), Leda (89), Jalla!jalla! (94), Vanilla (97), Otra Vez (110), Pintia (124), Regazza IV (135), Frans Duvel (145), Aquavit (155), Windshift (170), Djinn (173) en Dansen aan Zee (197).

Wat is wijsheid?

Dat Simeon Tienpont, met o.a. twee Volvo Ocean Races op zijn naam, deze Fastnet een fantastische editie vindt, verbaast ons niets. En dat degenen die zonder kleerscheuren over de finishlijn zijn gegaan, zeggen "Ik zou het zeker nog een keer doen, liever vandaag dan morgen" begrijpen we ook nog. Maar niet iedereen denkt er zo over. Het staat in schril contrast tot de 44% uitval, 28 noodoproepen gedurende de eerste avond, vier ontmaste boten en een gezonken schip. Zo'n 160 boten zijn niet gefinisht of zelfs niet gestart.

Tijdens de briefing op vrijdag, de dag voor de start, stelt het wedstrijd comité: "We think it's safe, but it's your decision to start." Een heel andere houding had de organisatie van het ORC WK in Kiel en van de Trans-Atlantische race Jacques Vabre. Daar stelde de organisatie bij vergelijkbare omstandigheden voor overduidelijke redenen de offshores uit. Iedereen is het erover eens dat, als je een offshore vaart, de boot en bemanning voorbereid moeten zijn voor een 'uniquely challenging and unpredictable race'. Maar de start van die offshores én van de Fastnet waren wel predictable. Met 7 tot 8 Bft, met windstoten tot 9 Bft, vier knopen stroom mee, in een veld met honderd boten de Solent uit; dan kun je je afvragen of dat wel zo wijs is. Gelukkig zijn er geen dodelijke ongelukken gebeurd, maar als Noordzee Club hebben we met de RORC gedeeld dat een 24-uurs uitstel van de start van de IRC-klasse in onze ogen verstandig was geweest voor onze leden, de Corinthians. Er was veel minder schade geweest en de kleinere boten hadden gelijke kansen gehad. Door de startvolgorde te wijzigen vertrokken de kleinste boten als laatste, terwijl de wind naar de avond toe nog meer toe nam. Een uitval van 44% geeft toch te denken.

Honderd jaar Fastnet Race

Al zullen enkele van de afvallers van deze editie mogelijk niet meer aantreden, de volgende Fastnet verwacht men nog meer inschrijvingen. Afgelopen vijftigste race was al feestelijk, maar bij de volgende is het 100 jaar geleden is dat de eerste Fastnet werd gevaren én in het verlengde daarvan de Royal Offshore Racing Club werd opgericht. De Engelsen kennende wordt dat wel een klein feestje.



VAN DE BESTUURSTAFEL



VOORZITTER

Wij zijn heel blij dat we voor een tweede maal weer een prachtig magazine kunnen presenteren. Naast alle uitingen op social media is het voor onze leden fijn om ook iets blijvends in handen te hebben. En het is voor hen erg leuk om vrienden en familie een inkijkje te kunnen geven in de wereld van onze sport.

Met veel voldoening mogen we terugkijken op

het afgelopen jaar waarin we weer veel mooie wedstrijden hebben kunnen zeilen. De Noordzee Club is er voor het wedstrijdzeilen in scherpe jachten op zee en op open water, onder IRC en ORC, en sinds deze winter nu ook onder SW. De populariteit van deze klasse blijft groeien dankzij de laagdrempeligheid voor zeilers en watersportverenigingen. Dat is een mooie ontwikkeling.

Ook is het fijn dat ons ledenaantal weer licht is gegroeid. Wat wel een uitdaging blijft, is de invulling van de behoefte aan meer vrijwilligers die als officials onze wedstrijden mogelijk willen maken. Wil je wel zeilen, maar kan je niet of kun je wel zeilen maar wil je niet, kijk eens bij je lokale watersportvereniging of je een rol kan spelen. Of neem contact met ons op. Wij maken je graag wegwijs.

Met zeilersgroet, Peter Tjalma



WEDSTRIJD COMMISSARIS

De Dag van het Wedstrijdzeilen staat de laatste jaren steeds meer in het teken van het verzamelen van input van onze leden, de zeilers. Afgelopen november hadden we drie thema's. Het eerste thema was de wedstrijdkalender en dan met name welke evenementen mee zouden moeten tellen voor de NZC-competitie.

De meeste zeilers zijn er voor zoveel mogelijk wedstrijden te laten meetellen, ook Belgische en internationale evenementen. Over het algemeen is men tevreden over de gewijzigde opzet. Deze blijft dan ook hetzelfde: men maakt kans op een podiumplaats door minimaal drie wedstrijden te varen. De huidige opzet met de Verbondsbezem als Super Cup (in IRC en ORC over alle klassen heen) wordt zeer gewaardeerd en zullen we ook in 2024 voortzetten.

Het tweede thema was 'onboarden', met andere woorden hoe maken we de stap voor instromers in IRC, ORC en vooral ook SW, gemakkelijker. Hoe kunnen we nieuwkomers meer proactief benaderen en de helpende hand bieden, als klassenorganisatie maar ook als zeilers. Een mooi voorbeeld is Michel Dorsman die zwart op wit geïnteresseerden een plekje aan boord aanbiedt tijdens een wedstrijdje. Zo kunnen zeilers ervaring op doen waardoor de stap om zelf deel te nemen kleiner wordt. Een super initiatief waaruit ook weer blijkt: iedereen wil graag grotere wedstrijdelden.

‘Meer deelnemers’ was dan ook het derde thema. Het bestuur kreeg vele adviezen, tips en ideeën met het doel om meer deelnemers aan de startlijn te krijgen. Met enkele daarvan zijn we direct al aan de slag gegaan. Tegelijk doen wij jullie een verzoek. De meeste bemanning zit in de winter of voorjaar rond de tafel en maakt een plan voor het seizoen. Vervolgens is het jammer dat de boten niet tijdig worden aangemeld voor een evenement. Een mooie lijst inschrijvingen werkt namelijk als een magneet. Zowel de organiserende verenigingen als ook wij roepen regelmatig op “schrijf je tijdig in”. Toch wachten sommigen nog en haken eventueel af als ze de concurrentie te weinig vinden. Daarmee snijden ze



zichzelf en de organisatie in de vingers. Vandaar dat we hier nogmaals deze oproep doen. Regelingen als tot twee weken voor een evenement je geld terug krijgen en gratis ligplaats van een week voor tot een week na het evenement, zijn punten die we - waar nodig - bij de organiserende verenigingen onder de aandacht brengen. We hopen jullie allen weer snel op het water te zien.

Groet, Willem Schopman



VOORZITTER TECHNISCHE COMMISSIE

Afgelopen najaar werden in Parijs en in Malaga weer de jaarlijkse internationale congressen georganiseerd. Vertegenwoordigers van over heel de wereld deelden rapporten en inzichten. Op grond daarvan namen ze besluiten over kleine en grotere veranderingen van de ratingsystemen om zo continue de zeilsport te verbeteren.

IRC

De Royal Ocean Racing Club en de Yacht Club de France beheren het IRC. Voorheen was dit het Franse UNCL, maar dit maakt sinds 2022 deel uit van de YCF. Tijdens het congres werd duidelijk dat de Technische Commissie van de IRC een grote stap zet richting meer transparantie. Er komt meer openheid over de rating en de factoren die hierop van invloed zijn. Tot nu toe ontving iedere certificaathouder één pagina met informatie, maar deze wordt uitgebreid met een tweede waardoor je inzage krijgt in specifieke details over de boot en haar zeilen.

Andere wijzigingen voor 2024 zijn o.a. het vermelden van het aantal voorzeilen, endorsed moeten deze allen voorzien zijn van een meetsticker of -stempel, en de breedte van het Flying Headsail is gewijzigd naar minimaal 60%.

ORC

Afgelopen jaar gaf het ORC ruim 13,5 duizend certificaten uit in 41 landen. Daarmee is het zondermeer het grootste ratingsysteem ter wereld. De essentie van de ORC is dat het een verfijnd en rationeel systeem is om een breed scala aan boten op een eerlijke wijze tegen elkaar te laten zeilen. Verbeteringen voor 2024 zijn o.a. dat het onderwaterschip op het certificaat wordt getoond, er komt een factor voor een internal mast jack, aanpassingen in de klassenindeling voor de kampioenschappen en de 'Weather Routing'. Tijdens de 2024 Europese kampioenschappen zal de scoreberekening plaatsvinden o.b.v. de weerrotering. Per boot wordt de tijdtoeslag berekend op basis van een voorspelde verstrekten tijd, gebaseerd op weerrotering voor elke boot langs het parcours. Meer informatie en uitleg vind je op www.NoordzeeClub.nl

Willem Ellemeet

SAFETY OFFICER

Safety is altijd één van de belangrijkste onderwerpen, ook op de congressen. Afgelopen jaar zijn heel wat kiel- & roercontroles uitgevoerd en bij diverse boten kwamen mankementen naar boven. De invoering van de verplichte inspecties voor OSR Cat. 1 t/m 3 bleken overduidelijk nuttig.

Een belangrijke wijziging voor 2024 betreft de Double Handed boten. Zij zijn verplicht 24/7 een PLB bij zich te dragen en in de kuip een display te hebben met een MOB mogelijkheid. Dit betreft de wedstrijden in OSR Cat. 1 t/m 3. Er zijn ook kleine wijzigingen wat de stabiliteit (SSS/AVS en STIX) betreft. Hierover, over VHF-veranderingen en over veiligheidsvoorschriften verwijs ik naar onze website.

Rogier Jacobsen



Tussen het middag- en avondprogramma was er een moment om bij te kletsen over het afgelopen seizoen.



© Laurens Morel

MOANA SAILING TEAM

EEN AMBITIEUS PLAN: AZAB, Fastnet, Middle Sea Race, Transat en een rondje Cariben

- 2023:** Stellendam Regatta, Vuurschepen Race, North Sea Race, Azoren & Back (AZAB), Fastnet Race, Middle Sea Race.
- 2024:** RORC Transat, RORC Nelson's Cup incl. the Caribbean 600, Heineken Regatta en vanaf de Vuurschepen race weer de Noordzee Club competitie.

*Geschreven door
Michelle Witsenburg,
Moana J/122E grand prix
(Verstuurd vanaf haar
iPad).*

Binnen twaalf maanden circa 6.000 wedstrijdmi-
len maken, opgeteld zes
offshore races op de
Noordzee, Middellandse
zee, Atlantische Ocean
en in de Cariben: het is
een wel heel ambitieus
plan, dat Frans mij zo'n
twee jaar geleden voor-
legt. 'Eerst zien, dan ge-
loven', denk ik bij mezelf,
want de wedstrijden
zouden met crew wor-
den gevaren, maar de
delivery's zouden wij
samen doen. Voor Frans
is dat geen probleem, hij is met pensioen, maar ik zou een sabbatical
moeten nemen bij mijn eigen adviesbureau. Aan de andere kant: een super
mooie, lange vakantie waar menig zeiler jaloers op is, lonkt en ik ga over-
stag. In het voorjaar van 2023 worden volop voorbereidingen getroffen. De
boot wordt uitgerust met zonnepanelen, radar, satelliettelefoon, tweede
watertank, oranje 1x1 meter zeiltje en een upgrade van het reddingvlot
(24+ uur). De crew traint en we volgen cursussen meteo, navigatie en het
programma Adrena.

De eerste offshores

Het moment dat we op 15 augustus in Scheveningen losgooien om richting
Malta te gaan, hebben we de eerste vijf races van 2023 al gezeild; Vuur-
schepen Race 1e/15, de North Sea Race 2e/15 en de AZAB, die Frans Double
Handed vaart met Marc de Haas, 3e/9. Het feit dat ze op de terugweg een
kapotte windmeter hebben en dus geen autopilot kunnen gebruiken, maakt
deze prestatie des te indrukwekkender.



De Fastnet Race is
nog maar net ach-
ter de rug en ik lik
mijn wonden, die
eerder psychisch
dan fysiek van aard
zijn. In de mega
zware 700 mile race
- waar maar de helft
van de 358 boten
finisht - doet ons
team het super:
11e/100. Maar ik trek
mijn conclusie. Na
drie zware fronten
in deze race weet ik
het zeker: ik ben
een mooi weer
zeiler! Ik heb stress
en angst bij te hef-
tig weer en vind het
dan niet leuk meer.

Je kunt mijn verslag

nalezen op www.jachtclubscheveningen/clubblad. Gelukkig
komt Frans me hierin tegemoet. Hij belooft niet boven de 20
knopen uit te varen. Fijn, want zijn zeilplannen zijn voor mij
tevens vakantie. Bovendien, dit project duurt acht maanden,
dat is te lang om veel af te zien.

Stress momentjes

De tocht naar Malta is een super ervaring, al zijn er natuurlijk
wel een paar stresspuntjes. Allereerst de zorg voor de wed-
strijdbemanning. Voor ons vertrek is de planning rond, maar
het loopt anders. Iemand valt om medische redenen af, een
ander heeft ineens een nieuwe job en een derde heeft schrik
gekregen door mijn Fastnet verhaal. Gelukkig krijgen we ook
positief nieuws: een teamlid kan onbetaald verlof krijgen.
Uiteindelijk zeilen we met een top crew de Middle Sea Race.
De volgende uitdaging is de bemanning voor Transat.

Reparaties

Als je maanden onderweg bent, gaat er regelmatig iets stuk. Zo zijn we nog
niet eens voorbij Calais en het driekleuren toplicht stopt ermee. Niet te koop
in Cherbourg, dus dan maar op de tweede set navigatielichten de Golf van
Biskaje over. Het weer zit mee, dus we willen zo snel mogelijk naar A Coruna.
Daar aangekomen, blijkt dat ook de cassette en kar van een zeillat én de
speedsensor kapot zijn. Gelukkig hebben we alle tijd om de boel te vervangen.
Het weer wordt steeds lekkerder en we genieten van de Spaanse kust, terras-
jes, heerlijk eten en het uitzicht. Mijn zus Wendela zou met haar twee zonen
een paar dagen meezeilen, maar al de tweede dag kunnen we niet vertrekken,
vanwege een kapotte startaccu. In feite is het varen van zeilwinkel naar zeil-
winkel, grap ik weleens. En in de resterende vrije tijd zoeken we naar super-
markten om te bunkeren.

Steun van buitenaf

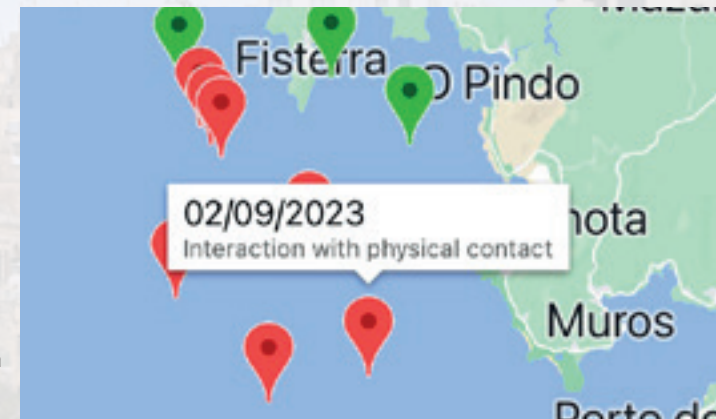
Frans heeft op technisch vlak alles heel goed voorbereid. Toch kom je soms
dingen tegen, die je gewoon niet weet. In de Straat van Gibraltar geeft het display 'Masterbus lost'
aan. Bijna elke NKE-zeiler maakt dit weleens mee, begrijp ik later. Op dat moment is de koppeling
tussen de autopilot en de windsensor verbroken. We bellen met Marc Schmidt Tapken (SXT) die ons
adviseert de display af te koppelen. Op Malta vervangen we de display en helpt hij, met engelen-
geduld, de computerprogramma's weer te koppelen. Een ander advies komt
van Erik van Vuuren, onze trainer en zeker ook steun en toeverlaat. Frans
mailt hem een filmpje van de 'ogen' in de giek, want de zeilen hebben ons in-
ziens wel wat erg veel ruimte. Erik vermoedt dat ze wat uitgelubberd zijn en
adviseert ze te laten maken. De giek verdwijnt op Malta voor een week naar
een werkplaats.

De Orca Alley

Het derde stresspuntje zijn toch wel de orka's. Via www.orcas.pt ben ik lid
geworden van enkele app-groepen. De één appt orka locaties, attacks en
sightings, de andere discuteert over oplossingen. Bijna elke dag regent het
attacks in het gebied waar we doorheen moeten. Op een dag, bij Rias Baixas,
is er een VHF oproep met een orka attack twee mijl achter ons. Het advies van
de overheidsinstantie is zeilen naar beneden en motor uit. Dit staat haaks op
het advies van de website, namelijk keihard weg motoren en in de ondiepte
blijven varen (max. 20 m), want orka's houden daar niet van. Wij blijven dicht onder de Spaanse en
Portugese kust. Maar daar ligt het dan weer vol met vispotten, die je 's nachts niet ziet. Het gevolg
is dat we met dagtochten de kust afzakken, waardoor we des te meer van de omgeving kunnen
genieten. Ten zuiden van Sines (onder Lissabon) vertrouwen we ineens de app van de overheid, die
aangeeft dat daar geen orka's zijn. Het is eigen belang, want we willen 's nachts doorzeilen en diepte
zoeken om de kortste weg naar de Straat van Gibraltar te zeilen. Achteraf
blijkt dat de orka's er nog steeds zijn. Eind oktober is daar nog een schip ge-
zonken na een aanval.
Cadiz slaan we over. Binnen een paar dagen draait de wind naar het oosten,
dus we moeten opschieten. Ik vind het echt jammer en had graag een kijkje
genomen in deze oudste stad van Spanje en genoten van het Cubaanse
sfeertje dat daar hangt. Mogelijk een volgende keer.

De mega blunder

Onze eerste haven in de Med is Benalmadena; een soort kitscherig resort in
een haven met veel Nederlanders en bitterballen. We komen midden in de
nacht aan en ik roep via de VHF de havenmeester op. De nachtportier spreekt
geen Engels, wij geen Spaans. Op mijn: 'may I proceed' komt een 'si'. Alle
boten liggen aan een ankerlijn. Frans diept het anker op onderuit de kajuit-
bank, ik gooi hem uit en we liggen vast. Achteraf blijkt het wel in de verkeerde





V.l.n.r. achter: Nicholas Vreeswijk, Marnix Rhijnsburger en Olivier Spree. V.l.n.r. voor: Thei van Hout, Hellevi Boerboom, Marc de Haas, Michelle Witsenburg en Frans van Capelle. Dit jaar wel in het Moana team maar niet op de foto: Bas Leenders, Hidde Groenewegen, Peter van der Tol, Arend Jan Velsink, Toon Winkelman en Koen Hezemans. Het Moana Sailing Team wint de Prins Hendrik der Nederlanden Beker voor hun offshore zeilprestaties in 2023.



Westhavendijk 10, 3241 LP Middelharnis
Tel. +31 (0) 187 483 790, info@vanvlietzeilen.nl

WWW.VANVLIETZEILEN.NL

Winnaar van de Prins Hendrik der Nederlanden Beker



sectie (18+ meter), maar we mogen blijven. Na twee nachten willen we verder, maar het waait hard van opzij. We wachten tot onze buurman z'n roes heeft uitgeslapen, z'n zwembroek aangetrokken en vragen of hij een landvast wil vasthouden zodat wij niet tegen de andere buurman waaien. Het anker wil er niet uit en onze buurman vertelt dat in de Med iedereen aan een mooringlijn ligt. Hij vermoedt dat ons anker onder zo'n lijn vastzit. Afijn drie marinero's op een rib en een mes later, hebben we ons anker terug en zeilen we verder naar Ibiza.

Middle Sea Race

Ibiza en Sardinië vinden we geweldig. Op Malta moeten we echt een paar dagen wennen aan Valletta, een wat rommelige stad. Na twee maanden met z'n tweetjes aan boord, komt de crew aan boord. Dat is dan ook weer super gezellig. Om er weer in te komen, en om te zien of de giek goed is gerepareerd, doen we mee aan een coastal. Het is bijna lachwekkend: iedereen lapt de regels aan z'n laars. Voor ons worden boeien afgesneden, er ligt een boei op een verkeerde plek en wij zijn de enigen die ernaar zoeken. We worden toch nog 3e in onze klasse.

Dan begint het echte werk: de offshore. Een dag voor de start bespreekt Jolbert van Dijk de meteo en navigatie met ons. Bij de Fastnet heeft hij ons ook heel goed geadviseerd én achteraf samen geanalyseerd. Zeer leerzaam! Frans, Marc

en ik doen in principe de navigatie, maar iedereen denkt mee. We varen een geweldige race en worden 2e/28 in IRC1 en 9e/91 overall. De samenwerking verloopt super, zowel aan boord tijdens de race als de dagen daarna aan wal. Het is heerlijk weer, we maken Valetta onveilig en dansen op het eindfeest. We genieten van een gastronomisch diner en een massage, die het team ons als bedankje aanbiedt.

Hoe verder, kerst op Lanzarote?

We beginnen aan de tocht naar Lanzarote en mijn broer Florian zeilt het eerste stuk mee. Met z'n tweetjes doen we een deel van de nachtwachten en dat is erg gezellig. Maar de nachten zijn wel heel lang; het is donker van zes uur 's avonds tot zes uur 's ochtends. Florian heeft het pensionado leven uitgevonden, al werkt hij nog steeds: in Palermo doen we vier terrasjes op één dag. Onze kinderen Lara en Max bellen. Of ze nu eindelijk de tickets voor Lanzarote mogen kopen? Ik had de boot steeds afgehouden, want er kan zoveel mis gaan. De tickets worden gekocht en ons gezin gaat Kerst vieren op Lanzarote; een heerlijk vooruitzicht. Met z'n tweetjes zijn Frans en ik nu op weg naar Mallorca, maar er is veel wind op kop en we slaan bij Sardinië af. De nachten zijn opeens kouder en nog langer. We willen 'snel naar het Zuiden'. We wachten op een weervenster. De orka's zijn weer erg actief in de straat, dus het plan is via Ceuta, dicht langs de Marokkaanse kust te varen. Ik ga ervan uit dat bij het verschijnen van dit verhaal, wij gestart zijn in de Transat. We zijn geen downwind boot pur sang, dus we zijn realistisch over de resultaten. Tijdens de Middle Sea Race lijkt onze boot een cruiseboot tussen de snelle racers met twee roeren. Maar als 'the new kid on the block' hebben we het super gedaan. We zijn een soort wolf in schaapskleren. Ik zou zeggen: Carribean 600: here we come!



Frans en Michelle vieren Kerst op Lanzarote met zoon Max en dochter Lara



Flipperprijs voor Thijs Keetels



In 1996 riep het bestuur van de Noordzee Club deze prijs in het leven als aanmoedigingsprijs voor jong talent. De prijs is in 2023 voor de 19e keer uitgereikt, dit maal aan de 12-jarige Thijs Keetels. Thijs vaart al het hele seizoen mee op de CSi Rakker van zijn opa Kees Keetels. Kees maakt gebruik van de regeling dat er een extra bemanningslid (bovenop het maximale bemanningsgewicht) mee mag zeilen, op voorwaarde dat deze onder de 18 jaar oud is. Thijs heeft afgelopen seizoen alle wedstrijden samen met de familie op de CSi Rakker gezeild, delivery's doet hij samen met opa Kees.

Pechprijs voor Barcarolle 2



Deze prijs werd in 1974 voor de eerste maal uitgereikt aan de onfortuinlijke zeilboot Emma II, die strandde op de Zeeuws Vlaamse kust. Het ontwerp is een enigszins gestileerde skeg. De prijs wordt dit jaar voor de 25ste keer uitgereikt aan de pechvogel van 2023, namelijk aan Jaap Gelling en de Barcarolle 2 crew. Na een half jaar voorbereiding voor de Fastnet Race scheurde het grootzeil op weg naar de start.

ROST

Winnaar van de Gouden IRC Verbondsbezem Nederlands Kampioen IRC 1 en 1e plaats in IRC 1 NZC competitie

door Cas van Dongen, tacticus

Het mooiste moment van afgelopen jaar?

De 'Van Uden/ROST' heeft sinds dit jaar een nieuwe crew. Stellendam was onze eerste regatta en meteen winst. Het was een fijne eerste kennismaking met de boot en de crew in wedstrijdsetting. We hebben de verschillende posities uitgetest en veel geleerd. Bij de NSR inshores konden we met 20 knopen wind, laten zien wat de potentie is van de boot, het team en het project. Dat was een mooi moment.

Het Rotterdam Offshore Sailing Team (ROST) is ontstaan uit een samenwerking tussen de KR&ZV 'De Maas' en het transportbedrijf Van Uden Group, en staat onder leiding van drievoudig Volvo Ocean Race-zeiler Gerd-Jan Poortman. Het hoofddoel is om talentvolle zeilers de kans geven zich te ontwikkelen in het offshore zeiltraject. Het team bestaat uit een groep van talentvolle zeilers uit Rotterdam, zeilend op een Ker 46.

Mijn grootste blunder?

In team ROST, hebben we daar een andere naam voor, namelijk een 'snave'. Deze titel wordt elke dag opnieuw uitgereikt aan de zeiler met de grootste blunder van de dag. Dat klinkt onaardig, maar haalt vaak de lading ervan af. Ik heb deze ook 'gewonnen', helaas, namelijk op de Solent tijdens de Cowes Week. Bij start 1 van het evenement had ik de starttijd niet goed gesynchroniseerd en de P-vlag niet goed gezien. Pas kort voor de start kwam ik daarachter, waardoor we ongeveer een minuut te laat zijn gestart. Geen lekker begin. Maar de schoten gingen aan en we hebben ons terug gevochten.

De wedstrijd die mij het meeste bij blijft?

Het eerste evenement dat ik zeilde met Team ROST: de Stellendam Regatta. Nooit eerder zeilde ik een wedstrijd op

een boot zoals de Ker 46 met zo'n groot team. Tijdens dit weekend hadden we 5 tot 20 knopen en een behoorlijk korte baan. Het team moest nog aan elkaar wennen en ervaring hadden we nog weinig. Er gebeurde een hoop. Het was best spannend, maar ik realiseerde mij tijdens deze wedstrijd wel meteen dat ik hier heel erg van ga genieten dit komende jaar.

Het afgelopen zeilseizoen is uiteraard niet zonder schade.

Een toch wel heel belangrijk onderdeel dat stuk is gegaan dit jaar is de roerkoning. Op donderdagavond voorafgaand aan de North Sea Regatta brak deze tijdens onze laatste voorbereiden de training. Dat was even schrikken, maar vrijwel direct lukte het ons om de boot weer onder controle te krijgen. Schade aan het roer zorgde ervoor dat we op vrijdag niet konden varen, maar gelukkig hadden we nog een reserve roer. Op zaterdag, de eerste wedstrijddag, lagen we alweer op de startlijn.

Zonder bemanning hadden we helemaal niets voor elkaar gekregen.

Het klinkt cliché natuurlijk maar iedereen draagt echt een belangrijke verantwoordelijkheid in het team en het voortbestaan van het project. Year round is het team bezig met logistiek, boat work, sponsormomenten en wedstrijdvoorbereiding. Het team bestaat uit 14 zeilers met Gerd Jan als schipper en coach. Maar met alleen een coach en 14 bemanningsleden hadden we alsnog niks voor elkaar gekregen. Wij zijn daarom onze partners extreem dankbaar voor de ondersteuning. De prijzen die wij als team winnen zijn gewonnen door iedereen die erbij betrokken is.





Hagoort Sails

ORIGINAL DUTCH QUALITY

CRUISE • OFFSHORE • RACE • ONE DESIGN



Offshore Performance

Verschillende doeksoorten – variërend van Dacron tot hoogwaardige laminaten – worden gebruikt om zeezeilers, clubwedstrijdzeilers en fanatieke toerzeilers een hoogwaardig product aan te kunnen bieden.



Race Hightec

De zeilen zijn gemaakt van high-tec vezels, zoals aramiden, carbon, Dyneema en Technora Black. Hierdoor zijn ze geschikt voor de sportieve zeiler die gaat voor performance en geen concessies doet op vormvastheid en gewicht.

www.hagoortsails.nl | info@hagoortsails.nl | +31 (0)79 342 26 41



V.l.n.r achter: Jaap Van Rijckevorsel, (float / coach), Twirre Bogaard (Mastman), Finn Kribbe (Voordekker). Floris Lampe (Stuurman), Wijbren Taconis (Grootzeil Trim), Florian Vreeburg (Jib Trim), Joost Dragt (Jib Trim), Wouter Lampe (invaller), Quintus Post (Grinder), V.l.n.r voor: Anna Houtzager (Pit), Saar van Bommel (Pit), Carlijn Reumer (Genaker Trim), Cedric Willekens (Navigator), Gerd Jan Poortman (Schipper en coach). Niet op de foto: Marijn Goedel (Grinder) en Cas van Dongen (Tacticus).

© WACON-images

Nieuws Flitsen

In Memoriam



Erelid Piet Vroon 1930 -2023

Zeven decennia lang gelauwerd offshore wedstrijdzeiler met zijn Tonnerres en Formidables, winnaar van vele prijzen en trofeeën, bevoordeerde op zeer indringende en positieve manier het wedstrijdzeilen op zee, leidde talloze jeugdzeilers op tot goede wedstrijdzeilers, werkte samen met de TU Delft bij het nemen van scheepsproeven, was 29 jaar voorzitter van WV Breskens, REAR Commodore van de RORC, initiatiefnemer en 29 jaar bestuurder van de Jachthaven Breskens.



Erelid Cor Dekking 1928 - 2023

Op pagina vijf vindt u een artikel over onze oud-voorzitter.

ADMIRALS CUP

Sinds de RORC afgelopen zomer aankondigde in 2025 opnieuw een Admirals Cup te organiseren, ontvingen ze blijken van interesse uit alle hoeken van de wereld. Dit tweejaarlijkse evenement gaat terug tot 1957, maar werd in 2005 geannuleerd wegens te weinig inschrijvingen. Het tij lijkt gekeerd; zeilers hebben er weer zin in en in meerdere landen zijn de voorbereidingen gestart. Voorheen bestond een team uit drie boten in verschillende klassen qua grootte. Dat is gewijzigd naar twee boten.

In 1999 won Nederland met de Innovision 7 (Hans Eekhof en Roy Heiner), de Sydney 40 (Jochem Visser) en de Mumm 36 Mean Machine (Peter de Ridder en Bouwe Bekking). Andere bemanningsleden waren



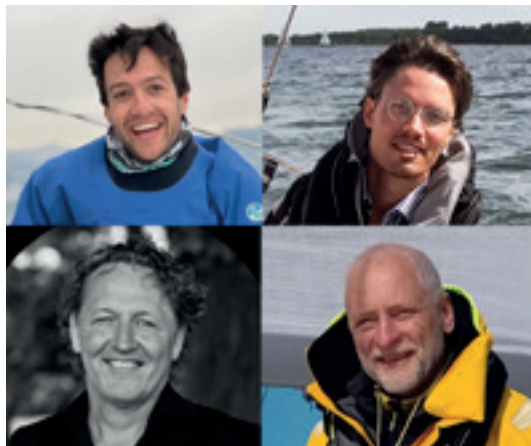
ondermeer Wouter Verbraak, Peter van Niekerk en Sander van der Borch.

In eerste instantie was het voor komende editie maar voor weinig Nederlandse boten weggelegd om mee te doen, maar - na behoorlijk wat gelobby - zijn de grenzen tussen de twee klassen aangepast en is de ondergrens naar beneden bijgesteld. De minimale lengte blijft 11 meter maar de TTC ondergrens is verlaagd naar 1.100. Hierdoor komen wellicht meer Nederlandse teams in aanmerking om mee te doen en kan ook in ons land een campagne worden gestart. Er is geen beperking voor het aantal teams per land, noch op professionele

bemanningsleden of nationaliteit van de bemanning. Meer informatie vind je op onze website. Met vragen kun je terecht bij de wedstrijdcommissaris Willem Schopman.

BEMANNINGSPOOL

Zoek je bemanning voor je zeilboot; een opstapper voor één wedstrijd of juist bemanning voor een heel seizoen? Wil je hulp bij een delivery? Of zit je aan de andere kant van de medaille en wil je graag meezeilen met een wedstrijd in de regio of ben je een ervaren zeiler die op zoek is naar een sportieve zeilboot voor een lange offshore wedstrijd zoals de Cam Race of de Fastnet Race?



Plaats je oproep op onze website!

De NZC Borrels

Onder het mom 'de Noordzee Club komt naar je toe' zijn we na de coronaperiode gestart met de borrels op grotere evenementen. Niet dat we dit niet ook op kleine evenementen zouden willen, maar dat is met een zevenkoppig bestuur, waarvan de meeste zelf ook wedstrijdzeilen, niet te bemannen. We willen meer zichtbaar en meer toegankelijk zijn en merken dat we met deze borrels meer contact krijgen met onze leden, de zeilers. Ook in 2024 zijn we regelmatig aanwezig. Heb je zin in een zeilpraatje, wil je je mooiste zeilervaring of je mening delen, heb je goede ideeën of zoek je informatie of tips? Spreek ons dan zeker aan.



NIEUWE LEDEN

Wij zijn blij te kunnen vermelden dat ook in 2023 ons ledenaantal weer is gestegen. Enkele nieuws leden vertellen je waarom ze zijn lid geworden:

Al meerdere keren volgde ik met belangstelling de voordrachten van Erik van Vuuren. In één van die voordrachten riep hij toehoorders, maar vooral ook houders van een ORC-meetbrief op om lid te worden van de NZC. Ik ben gevoelig voor zijn argument, dat achter de organisatie rond meetbrieven en certificaten hardwerkende vrijwilligers bezig zijn om veel zaken in goede banen te leiden. Daarom meld ik mij aan als lid.



Gert Jongbloed.

Wij leerden de NZC kennen toen we in 2018 met onze HOD35 Zarafa de eerste Nederlandse wedstrijden meededen. We werden toen al, als nieuwkomer, zeer hartelijk ontvangen. Tijdens de corona periode kwamen jullie terug in het vizier met interessante webinars. Wij trachtten steeds op de hoogte te blijven van Nederlandse en internationale zeilwedstrijden in al hun facetten, en merkten dat de NZC hierover de meeste informatie en tips geeft.

Door lid te worden, hebben we toegang gekregen tot een netwerk van ervaren enthousiaste zeilers, die allemaal dezelfde passie delen. Dit heeft nu al geleid tot waardevolle vriendschappen. Een ander aantrekkelijk aspect is de diversiteit aan evenementen en activiteiten die de NZC organiseert. Naast de zeilwedstrijden zijn er ook sociale bijeenkomsten, lezingen en trainingssessies, waardoor we goed op de hoogte blijven over IRC, ORC en safety aspecten. Als bestuurslid van het Open Noordzee Kampioenschap in België, een soortgelijk initiatief, is het ook leerrijk om te zien hoe jullie je organiseren. We wensen met ons Zarafa team in 2024 opnieuw meer wedstrijden in Nederland te varen, en dan vooral de offshore wedstrijden.

Iwan Vermeirsch & Brita van Rossum



WEDSTRIJDLICENTIE

De wedstrijdlicentie - uitgegeven door het Watersportverbond - levert in de wandelgangen nog wel eens wat gemopper op. Door zeilers, want zij moeten deze betalen, maar ook door de organisatoren van een evenement, want zij moeten er achteraan als de zeilers dat nog niet hebben geregeld.

De opbrengsten van deze licenties zijn broodnodig om onze wedstrijd-sport in stand te houden. Ze zijn bedoeld om - samen met dat deel van de opbrengsten van de meetbrieven dat na afdracht aan ORC en IRC overblijft - de kosten van de sectie Wedstrijdsport binnen het Verbond te dekken. Helaas zijn deze opbrengsten samen nog niet voldoende. Waarom? Enkele jaren geleden is Delta Lloyd als grootste sponsor van het Verbond gestopt. Het Verbond is daarna gereorganiseerd, omdat de overige opbrengsten de kosten bij lange na niet dekken. Er staat nu een sterk afgeslankte organisatie met aanzienlijk lagere kosten dan voorheen. Die cijfers worden op hoofdlijnen gerapporteerd en gepresenteerd in de financiële verslagen. In detail zijn deze cijfers niet publiekelijk toegankelijk, maar NZC-bestuursleden hebben inzage gehad in de kosten van de Sectie Wedstrijdsport, inclusief personeelslasten. De mate van detail was groot en voldoende verifieerbaar. We kunnen over van alles een discussie beginnen, maar per post was het helder en verklaarbaar, met weinig oud zeer of verspilling.

Elke sectie van het Verbond dient kostendekkend te zijn. Omdat de Wedstrijdsport dat niet is, wordt het aangevuld uit de algemene middelen (de afdracht van de verenigingen aan het Verbond). Zoals ook bij voetbal en andere sporten, is iedereen eerst lid van een vereniging. Wat blijkt? Veel zeilers en bemanningsleden zijn niet eens lid van een watersportvereniging. Watersportverenigingen controleren daar ook nauwelijks op. Voor elk lid draagt een watersportvereniging een bijdrage af aan het verbond. Die bijdragen gaan naar de algemene middelen voor alle activiteiten t.b.v. de verenigingen. Als alle zeilers wél lid zouden zijn van een vereniging, zou het Verbond meer afdrachten ontvangen en financieel gezond kunnen zijn. Als iedereen die wedstrijd zeilt (ook de bemanning) dan ook een licentie koopt, is het budgetprobleem meer dan opgelost en kunnen de kosten per licentie zelfs omlaag.

Tenslotte, om het per evenement toegankelijk te houden, kan men ook een eenmalige licentie kopen en dat een aantal keren doen voordat een jaarlicentie goedkoper wordt. Zo kunnen bemanningsleden eenvoudig één wedstrijd meevaren. Als een schipper zijn crew op de hoogte stelt, is het online in no time geregeld.

SW: SNELHEID WEDSTRIJDZEILEN

Een clubwedstrijdje, een langere toertocht of zelfs een internationaal evenement zoals de Vuurschepen Race; al deze wedstrijden kunnen gevaren worden in de Snelheid Wedstrijdzeilen (SW) klasse. Binnen de ratingsystemen wordt dit ook wel het ‘instap-model’ genoemd. Of je nu wel of niet ooit doorstoomt naar IRC of ORC, SW staat voor een makkelijke manier om leuke wedstrijden te varen. En voor heel wat zeilers is dat ideaal.

Al meer dan 25 jaar verzorgde Hans Colenbrander de SW, dat in eerste instantie stond voor Snelheid Watersport. Hans: “Het was namelijk een initiatief van het tijdschrift Watersport. We hebben het dan over midden jaren zeventig. De eerste snelheidsmetingen vonden plaats bij de open eenheidsklassen en in de jaren daarna is dit uitgebreid met de ongemeten kajuitjachten. In 1996 nam het Watersportverbond de SW over en benaderde mij.” Sinds die tijd trekt Hans de kar. De naam veranderde naar Snelheid Wedstrijdzeilen en de zoon van Hans, een ICT-man, ontwikkelde het software programma en de website.

Uitgangspunt

Het uitgangspunt is eenvoudig: iedere boot moet zonder meting en zonder administratieve rompslomp aan een zeilwedstrijd kunnen deelnemen. Het mag duidelijk zijn dat daarbij het plezier van het zeilen voorop staat, niet primair de resultaten. Uiteindelijk komen ook onder de SW de beste zeilers naar voren, maar het is geen nauwkeurig systeem om uit te vinden wie de beste is. Daarvoor moet je onder IRC of ORC wedstrijdzeilen.

SW-getal

Door de jaren heen werd het SW-systeem professioneler en groeide de database tot inmiddels zo’n 3600 boten, met de verschillende modellen en versies. Het systeem is ook zeer gebruiksvriendelijk voor de organiserende watersportverenigingen. Met clubwedstrijden kan men zo verschillende typen jachten en open boten tegen elkaar laten varen. Met het SW-getal hebben boten van verschillende afmetingen en karakteristieken een gelijke kans op winst. Het systeem corrigeert de verschillen in gezeilde tijd, zodat deze onderling vergelijkbaar worden. In Nederland is het SW-systeem populair, in Zeeland wordt ook veel met het Belgische CR-systeem (Cruiser Rating) gezeild.

Binnen SW kan ook een handicap worden toegepast: boten die altijd vooraan eindigen, kunnen een handicap krijgen om boten die minder presteren een voordeel te geven. Zo blijven de uitslagen in clubverband spannend. Bij clubwedstrijden zien we scherpe jachten het opnemen tegen elkaar, maar ook tegen kleine open boten. De kracht van het SW-programma is dat alle boten een SW-ratinggetal kunnen krijgen. Het is relatief gezien goedkoop, eenvoudig en flexibel en dat verklaart het succes.

“De populariteit van SW blijft groeien dankzij de laagdrempeligheid voor zeilers en watersportverenigingen. Dat is een mooie ontwikkeling”



Continuïteit

Een veel gebruikt systeem dat wordt gerund door één persoon, is kwetsbaar. Om die reden, plus het feit dat Hans van zijn pensioen wil gaan genieten, is er gekeken naar de best mogelijke oplossing. Mankracht en kennis werd logischerwijze gevonden bij de Noordzee Club, waar ook de IRC en ORC rating-systemen huizen. Het feit dat de basis van de SW stoelt op het ORC systeem, versterkt dit samengaan. Een team binnen de Technische Commissie zorgt voor de voortgang en gedurende 2024 wordt SailSupport.nl opgenomen in de Noordzee Club website. Meer informatie vind je op NoordzeeClub.nl en vragen kun je richten aan SWSupport@noordzeeclub.nl.

Op 25 november, tijdens de Dag van het Wedstrijdzeilen in de Jachtclub van Scheveningen, ondertekent Hans Colenbrander de overdracht van SW naar de Noordzee Club. Hans wordt geflankeerd door zijn adviseur en vriend Dirk-Jan Kann en de NZC voorzitter Peter Tjalma. Willem Ellemee, voorzitter van de Technische Commissie die de onderhandelingen met Hans voerde, bedankt hem voor al zijn werk.

Voorzitter Peter verwelkomt de SW bij de NZC en dankt Hans Colenbrander die met liefde en toewijding jarenlang met Sail Support voor de SW heeft gezorgd. Peter: “Komend jaar gaan we zorgen dat alle SW-zaken keurig ingebed worden in de Noordzee Club. Voor de zeilers en de watersportverenigingen is het goed om te weten dat daarmee de continuïteit van de SW geborgd zal blijven.”



CHARITY CUP 2024

17 + 18 Augustus Wemeldinge
14 + 15 September Wolphaartsdijk

www.sail4charity.nl Wedstrijdzeilen Oosterschelde
Info@sail4charity.nl Wedstrijdzeilen Veerse Meer

ZEILEN VOOR EEN BETERE WERELD

Ook dit jaar zeilen we in Zeeland weer voor het goede doel. In augustus vormt het Oosterschelde de uitdaging. Een maand later zoeken we de beschutting van het Veerse Meer. Kortom, alle hens aan dek voor stichting Sail4Charity!

Stichting Sail4Charity organiseert watersportactiviteiten, waarvan de opbrengsten direct naar goede doelen gaan. Sinds de oprichting in 2005 zijn de zeilen gehesen voor de meest uiteenlopende goede doelen. In het rijtje staan bekende namen, zoals het KWF, het Sofie Kinderziekenhuis en de Hartstichting. Ook minder bekende organisaties kunnen op een bijdrage rekenen. Stichting 'Leef je Droom' bijvoorbeeld (nu: Foundation Live your Dream), die chronisch zieke mensen helpt grenzen te verleggen en dromen waar te maken. Een ander voorbeeld is 'Beat the Beast', een stichting die zich inzet voor onderzoek naar cluster hoofdpijn. Na elke editie kan Sail4Charity deze organisaties blij maken met een donatie van meer dan drieduizend euro!

In 2017 is de opbrengst gebruikt voor de aanschaf van veiligheidsmiddelen voor de zeilsport. Sail4Charity heeft toen onder andere een tweedehands rib aangeschaft ter begeleiding van zeilevenementen. Deze rib wordt ook beschikbaar gesteld voor andere zeilevenementen. In 2024 richt Sail4Charity zich op stichting Het Clarahofje. Het Clarahofje in Goes is een

warm en gastvrij huis, waar vrijwilligers ernstig zieke mensen ondersteunen in hun laatste levensfase.

Iedereen van jong tot oud kan meedoen!

De Charity Cup is bij uitstek een laagdrempelig evenement, waaraan zowel de beginnende en (minder) ervaren wedstrijdzeilers, als toerzeilers, jeugdige zeilers en bedrijven/instellingen kunnen deelnemen. Meer nog dan de finishlijn, is hier het doel een mooi geldbedrag bijeenbrengen voor het goede doel. Ook wie nog nooit aan een zeilwedstrijd heeft deelgenomen, kan zich inschrijven en rekenen op de juiste ondersteuning. Deelnemers kunnen inschrijven met een open boot of kajuitboot, met of zonder spinnaker of gennaker, met of zonder meetbrief of in een éénheidsklasse. IRC/ORC-boten kunnen in meerdere uitslagenlijsten voorkomen. Bij voldoende deelname krijgen zij een eigen start.

Gezellige after-sail

Na de serieuze zeilwedstrijden zorgt de organisatie bovendien voor een gezellige after-sail! Ook daarbij aanwezig zijn, is de moeite waard! Het beloven mooie zeilevenementen te worden. Als je dan met je deelname ook nog bijdraagt aan een goed doel, heb je aan de finish gegarandeerd een nóg beter gevoel!

AANBRENG WEDSTRIJDEN

Ieder jaar staat er een lange afstand race en rally op de wedstrijdskalender. De even jaren voert de Colin Archer Memorial Race over een afstand van 365 mijl van Lauwersoog naar het Noorse Larvik. In de oneven jaren start de Scheveningen 500 in zuidwestelijke richting voor een route van minimaal 550 mijl, iedere editie naar een ander eindpunt. Enkele opvallende locaties in het verleden waren Vilamoura, Lissabon, de Azoren, La Rochelle, St. Malo en Cork. Voor het merendeel van de deelnemers betekent de race of rally het begin van de zomervakantie.

Na een onderbreking van vier jaar prees de organisatie van de Scheveningen 500, te weten stichting Zeilrace & Rally, zich afgelopen juli eindelijk weer gelukkig, omdat ze het beproefde recept konden uitschrijven. Op veler verzoek was de eindbestemming in 2023 wat dichterbij huis. Om die reden was het oog gevallen op Falmouth. Dit is een haven met een geweldige historie op zeilgebied en een prachtige locatie om een vakantie te beginnen of om langs de mooie Engelse zuidkust terug naar Nederland te hopen. Ter voorbereiding werden workshops en lezingen georganiseerd, met name nuttig voor

Kasper Silvius en
Wessel Agterhof



de recreatieve zeilers die in groepsverband hun grenzen wilden verleggen. Zowel voor de toerzeilers als voor de wedstrijdzeilers stond het genieten van de sportieve, ongedwongen en gezellige sfeer voorop. Het aantal deelnemers was minder dan andere jaren. Waarschijnlijk heeft corona daarmee te maken. Het enthousiasme van de deelnemers was er niet minder om. Wel moesten ook zij geduld hebben, want de start werd met 36 uur uitgesteld vanwege een harde zuidwester. Het wachten werd beloond; er werd een zeer mooie race gevaren. Line Honours was voor team Vesper van Eveline Heijning, full crew winnaar was team Silver van Marcel Polderman en in de Student League won de Midnight Sun van Nienke de Wal en Emma Kok. De overall prijs was voor de Double Handed boot Xchange gevaren door Kasper Silvius en Wessel Agterhof.

Uit het verslag van de Xchange:

We vliegen uit de startblokken en zijn als tweede bij de bovenboei om koers te zetten richting het westen. De golven zijn stevig we besluiten om vooral met de hand te sturen. Met korte rustpauzes houden we de concentratie aan de helmstok hoog. Die eerste avond eten we adventure food...

De wind is bij het ronden van Dungeness erg dun geworden en krui-
pen we rond de kaap. We ontkomen aan een windwak en bouwen
een enorme voorsprong op in ons veld. We besluiten om ver bij Port-
land Bill weg te blijven. Een zuidelijker koers dus, want de stroming is
daar zeer sterk en lijkt voor ons tegen te gaan staan...

Met nog een mijl of tien voor de boeg en een knoop of tien wind krui-
pen we op de spiegel van de Silver. Ik bestuur de boot aan de lage
kant vanuit onze roze zitzak en we pakken een flinke afstand. Het
levert later aan wal het nieuwe werkwoord 'zitzakzeilen' op.
Het laatste stukje: de Fal river. Na ruim 86 uur upwind varen felicite-
ren we elkaar met de behouden aankomst. Op het steiger worden we
opgevangen en niet heel lang daarna staan we mee te zingen op The
Wild Rover in de prachtige pub The Chain Locker. Het feestje wordt
nog wat groter als blijkt dat we DH hebben gewonnen en ook overall
hebben we de Scheveningen 500 op onze naam gezet. We nemen
beide wisselprijzen in ontvangst en zien dat we ze overnemen van
Bart Desauois en zijn Batfish. De prijs blijft dus in Enkhuizen!

Bezoek onze winkel in Scheveningen

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



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

VROLIJK
Watersport



- Navigatie
- Elektronica

We zijn geopend van
maandag t/m zaterdag



www.vrolijk.nl

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



WWW.WAARSCHIP.INFO



OneSails Nederland | Lelystad | T. 06-39509981 | info@onesails.nl | www.onesails.nl

THE NEXT
GENERATION
OF SAILS

DE ZOEKTOCHT VAN DE 1/4 -TONNERS



door Hylke Steensma

In 2014 organiseerde een groep enthousiaste ¼-ton eigenaren in Lelystad de eerste Dutch Quarter Ton Cup (DQTC). Ik was er vanaf het begin bij. De eerste jaren voer deze cup onder een mix van SW en ORC, maar dat leidde tot veel discussie. Al snel kozen we ervoor om de kleine ¼-ton competitie onder ORC te verzeilen met een eigen startgroep. Dat bleek ook niet ideaal, want daardoor bleef er maar een klein ORC 4 veld over. Om die reden omarmden we in 2019 de ORC 4. Bij het NK in Muiden startten er drieëntwintig ORC-gemeten boten, waarvan vijftien ¼-tonners. Een groot succes dus, maar toch bleek al snel dat het ORC-certificaat een drempel is voor zeilers die maar één of twee wedstrijden per jaar meedoen. Daarom hebben we eind 2022 gezamenlijk besloten de jaarprijs in 2023 onder SW te verzeilen.

Dutch Quarter Ton Cup

De afgelopen jaren is de DQTC uitgegroeid tot een nationale competitie, met evenementen verspreid over het land. Zo krijgen meer eigenaren de kans één of meerdere evenementen te zeilen, want een ¼-tonner eigenaar is niet snel geneigd van zijn vaarwater af te gaan. In 2023 stonden er vierentwintig ¼-tonners in de eindstand, een schitterend aantal. De punten zijn verdiend bij de Y-torenrace, het Almere Haven Weekend, de Pampus Regatta en bij het ¼-Ton Kampioenschap in Muiden. Hier verschenen twintig boten aan de start, bij de overige evenementen gemiddeld twaalf. Jammer genoeg verschenen er te weinig boten bij de Stellendam Regatta en het Delta weekend. Dus hierbij gelijk een oproep aan Zuid-Hollandse, Zeeuwse en Brabantse ¼-ton eigenaren om mee te doen aan deze superleuke competitie. Want het behoeft geen uitleg dat er naast mooie banen op het water, ook gezellige feesten aan wal zijn.

Dubbel scoren

Jaarlijks ontvangt de DQTC-winnaar de Maas Prijs op de Dag van het Wedstrijdzeilen van de Noordzee Club. Winnaar 2023 Bart Snel met zijn Robber 3E Second Wave kon er afgelopen 25 november jammer genoeg niet bij zijn. De tweede plaats was voor Ben Hoefsloot met zijn Sprinta DS Furie en Aart Siemons met zijn Fauroux Bullit ¼-tonner Foolproof werd derde. Nieuw dit jaar was het ‘dubbel scoren’, waarbij de ¼-tonners die een ORC-certificaat bezitten ook punten scoorden in de NZC-competitie in de ORC 4 klasse. Ben Hoefsloot won in deze klasse en in de ORC Verbondsbezemcompetitie, dus overall, eindigde hij 5e/116, slechts enkele puntjes achter de winnaar. Alle ¼-tonners die onder SW varen, scoorden punten voor de DQTC. Dit is prima bevallen en voor de wedstrijden van 2024 wordt dit systeem dan ook gehandhaafd.

1/4-Ton Vereniging

Op zondag 26 november 2023 is in Huizen de Nederlandse ¼ Ton Vereniging opgericht, waarbij circa dertig eigenaren aanwezig waren. De Noordzee Club is formeel natuurlijk onze klassenorganisatie, maar om de continuïteit iets meer te waarborgen is nu een vereniging van eigenaren opgericht. We willen ons richten op het stimuleren en promoten van het wedstrijdzeilen in ¼-tonners en leden ondersteunen met technische informatie qua onderhoud en het trimmen van de boot. Ga voor meer info naar Kwarttonzeilers.nl of neem contact op via kwarttonzeilers@gmail.com.

SECOND WAVE

Winnaar van de Dutch Quarter Ton Cup & Nederlands 1/4-ton Kampioen



Timo, Bart en Marijn Snel

ren. Mijn Robber 3E doet het erg goed op de Genua 1 en door deze verandering gaat de Genua veel makkelijker over bij het overstag gaan. Dat scheelt enorm in de handling. Afgelopen winter heb ik een nieuwe Harken overloop gemonteerd en de zaag in het roer gezet. Er zat een balansroer met vaste skeg onder de Second Wave en als daar fonteinkruid aan zat, moest ik het water in om dit eraf te krijgen. Nu heb ik een prachtig aangehangen roer, waarbij het fonteinkruid goed met een pikhaak of de hand verwijderd kan worden. Bijkomend voordeel is dat de boot eigenlijk nog iets beter reageert op het roer en dus meer performance levert.

Wat had je zonder je bemanning niet voor elkaar gekregen?

Uiteraard kan je niet zonder bemanning. In ons geval merk je

echt dat we al jaren samen varen, mijn oudste zoon Timo doet voordek en als schipper weet je dat je daar niet naar om hoeft te kijken. Of er nu veel of weinig wind staat, de manoeuvres gaan prima en ook als we voor de wind al rollend moeten grijpen staat Timo stabiel en gaat de handling solide. Mijn jongste zoon Marijn doet de trim en bepaalt samen met mij de tactiek. Zijn wedstrijdervaring uit het laser zeilen helpt daarbij zeker mee. Ook bij hem weet ik dat ik bij manoeuvres alleen op mijn eigen taak hoeft te focussen, omdat wat hij moet doen gewoon goed gaat. Kortom ik ben heel blij met deze samenstelling van de bemanning.

Wat was voor jou persoonlijk het mooiste moment van afgelopen jaar?

Voor mij was het winnen van het Kwarttonner klasse evenement van 2023. Als kwarttonner klasse hebben wij met ingang van 2023 ingezet op wedstrijden onder SW om het zo laagdrempelig te maken en te houden. Het lijkt erop dat dit werkt, want de deelnemersaantallen groeien weer en winnen in een groot veld is altijd leuker dan winnen van tien boten. Bij de overstap naar SW zijn de goede, ervaren zeilers gebleven en zien we verrassend nieuwe deelnemers ook goed meedoen. Wat mij een bijzonder gevoel geeft, is dat ik de kwarttonner wedstrijden met mijn twee zoons zeil. We hebben een goede klik en weten waarvoor we dit met z'n drieën doen. Als je dan ook nog Kwartton kampioen en winnaar van het NZC-jaarklassement (Dutch Quater Ton Cup) wordt, maakt dat het nog mooier.

Wat was je grootste blunder? Tja, een blunder kan ik het niet

noemen, maar ik was net te laat klaar met de aanpassingen van het roer, waardoor ik de Y-toren Race alleen onder SW heb kunnen varen, omdat de ORC-rating nog opnieuw bepaald moest worden.

Welke wedstrijd blijft je het meeste bij? Dat is toch echt wel het klasse kampioenschap, waarbij we na goede resultaten op de zondag verrassend toch eerste werden, terwijl ik dacht dat we tweede of derde zouden zijn geworden.

Wat is er stuk gegaan aan je boot? Ik heb de laatste jaren

diverse aanpassingen aan mijn boot gedaan, waardoor de zeileigenschappen beter zijn geworden. Een paar jaar geleden zag ik bij een andere Robber 3E op de Pampus Regatta de mast overboord gaan door een kapotte verstaging. Bij ons was de verstaging ook nog origineel en ik besepte dat ik nu snel iets moest gaan ondernemen. Ik heb van de gelegenheid gebruik gemaakt om de setup direct aan te passen. Zo ben ik naar gepeilde zaligen gegaan. Hierdoor zijn de voorste inners komen te vervallen en het hoofdwant staat verder naar achte-



360° IN TRAINING

OPTIMALISATIE

AANKOOPBEGELEIDING



vanvuurensailing.com

DE NOORDZEE JACHTCLUB

Jachtclub Scheveningen timmert hard aan de weg. Het doel is om dé Noordzee Jachtclub van Nederland te worden. Met de grote activiteiten als de NSR, het WK SB20, de Ocean Race stop-over, zijn ze al een eind op weg, maar ook met IJspiegels en -kegels, het Winning Tactics Café en IJspiegel Academy. Dit voorjaar staat er een Maritiem Safety Festival op het programma. Een maand lang zijn er tal van activiteiten op het gebied van veiligheid met als hoogtepunt op 17 april de Royal Sail Out, een tocht naar zee met 's avonds een spetterend feest in het drijvende clubhuis.

Sail Safe 2024

Scheveningen zet fors in op veiligheid en een probleemloos vaarseizoen en daarom wordt de Sail Safe maand georganiseerd. Je kunt je schip laten bekijken door ervaren adviseurs, die aangeven hoe je de veiligheid aan boord - indien nodig - kunt verbeteren. Er zijn trainingen en workshops; van noodprocedures tot geavanceerde navigatietechnieken, van MOB trainingen tot marifoon cursussen. Leden die gevaarlijke situaties hebben meegemaakt geven lezingen over hoe ze daarmee zijn omgegaan. In het Repair Café kun je veiligheidsmiddelen kan laten checken en keuren, en krijg je tips over hoe je jouw boot topconditie houdt. Verder staan op de planning motoronderhoud, een safety beurs en een markt met tweedehands spullen. Kortom, zeer leerzaam en interessant, dus hou de aankondigingen in de gaten. En ook belangrijk: je hoeft geen lid te zijn van JCS voor deelname; passanten zijn met hun zeil- of motorboot ook meer dan welkom.

IJspiegel Academy

Om de week is het op dinsdagavond gezellig en leerzaam in het clubgebouw. Erik van Vuuren, één van de initiatiefnemers van het Winning Tactics Café, analyseert de wedstrijden van de zondag daarvoor. Na de pauze gaat deze avond over in de IJspiegel Academy, een serie cursussen die voor elke zeezeiler die wedstrijden wil zeilen interessant is. Door Erik of een van de genodigde sprekers worden onderwerpen behandeld waar iedereen direct profijt van kan hebben: voorbereidingen voor het nieuwe seizoen, de ware kneepjes van mast- en zeiltrim, het effect van zeestroming en in het voorjaar een opfriscursus waarin het wedstrijdreglement centraal staat. Scheveningen is niet voor iedereen om de hoek en helaas zijn de avonden niet online te volgen. Wel worden de cursussen en lezingen achteraf op het TV-kanaal van JCS gezet. Meer informatie vind je op www.jachtclubscheveningen.nl.



DNX

**Bronzen ORC Verbondsbezem,
Nederlands kampioen ORC 1 & 1e plaats in de NZC-competitie ORC1**



V.l.n.r. Jan Willem Mulier, Jeroen Meijers, Yvonne Beusker, Jeroen Baggerman, Joël Schoorl, Pippi Kramer, Thijs Minderhoud, en Erik van Vuuren.

door Jeroen Meijers

Het mooiste moment van afgelopen jaar?

De eerste start in Stellendam aan het roer van de DNX! Komende vanuit de dinghy's was dit voor mij (samen met boeirondingen) toch wel erg spannend. Heerlijk om met zulke precisie en respons van het schip met meer dan tien jachten over de startlijn te varen.

Wat was je grootste blunder/waar ging het (bijna) fout?

Dat was wel buiten de wedstrijd: aanleggen met een hoop wind op de kop. Ik kwam er achter dat dit alleen met veel vaart kan. Gelukkig hadden we geen schade; wel veel stress!

Welke wedstrijd blijft je het meeste bij?

Toch weer Stellendam: vlak water, relatief weinig ruimte, heel veel actie (soms iets teveel voor mijn doen), met name in de downwind rakken waar symmetrische en asymmetrische set-ups door elkaar heen varen en dan ook nog eens met een aantal klassen tegelijkertijd.

Wat is er allemaal stuk gegaan aan je boot?

Niets! We hebben hier en daar wat vervangen (schoten) vanwege natuurlijke slijtage. De boot is rock solid, maar de crew maakt het verschil!

Wat had je zonder je bemanning niet voor elkaar gekregen?

Zonder onze super bemanning had ik nooit op dit niveau mee kunnen varen. Ervaring aan boord op key posities en daarbuiten is cruciaal. Met trainingen van tevoren waren we helemaal ingespeeld op elkaar. Een aantal van ons team was dit overigens al voordat ze aan boord stapten bij de DNX.

Wil je zelf nog iets kwijt?

Het was voor mij persoonlijk een onvergetelijke ervaring om

als eigenaar van een mooi, snel schip zulke speciale momenten met elkaar te beleven en zoveel te leren. Na een zeilvakantie in de Middellandse Zee ging het vuurtje weer branden. Ik had toen een aanzienlijke periode niet gezeild, maar snel hierna hebben we een boot gekocht. Het is mij jammer genoeg uiteindelijk niet gelukt om een juiste mix te vinden tussen familie, werk, het zeilen en andere hobby's. Ik hoop dat het grotere boten zeilen

toegankelijk blijft voor een grote groep zeilers. Zeker als je wedstrijd gaat zeilen, komt er enorm veel op je af en is niet alles even makkelijk te organiseren. Afsluitend kijk ik terug op een heel mooi jaar en hoop ik nog een keer iemand te kunnen helpen met haar/zijn boot vanuit mijn ervaringen, maar ook als bemanning.





Mr. SW van Scheveningen

In Scheveningen worden al jaren in de winter twee series gevaren: de IJspiegels en de IJskegels. In de Pegels zitten de ORC-boten én SW-boten die met spinnaker varen, in de Kegels de toerbotten (SW zonder spi). Elke twee weken komen enthousiaste zeilers naar de haven in de hoop dat de wedstrijden doorgaan. Weer en wind gooien wel eens roet in het eten, maar eerlijk is eerlijk: er wordt veel gevaren in Scheveningen. Deze winter varen er in totaal zo’n veertig boten in de IJspiegels en vijftien in de IJskegels. Alles rond de IJskegels wordt geregeld door Erik van Houten, ook wel Mr. SW van Scheveningen genoemd.

Erik ligt sinds 2010 met zijn Bavaria 37 Gamble in Scheveningen. Eerst alleen de wintermaanden, later het hele jaar door. Daarvoor zeilde hij op het IJsselmeer, wat meer geschikt was voor zijn vorige boten. Zo’n dertig jaar geleden begon hij met zijn vrouw met een Leisure 17. Die werd na enkele jaren én gezinsuitbreiding ingeruild voor een Leisure ’23. “Die eerste boot was echt snel. Met de kinderen deden we mee met clubwedstrijdjes van de Leisure Club, zoals de Stertocht van Durgerdam naar Hoorn. Deze hebben we zelfs drie jaar achter elkaar gewonnen,” vertelt hij trots. Negen jaar zat hij in het bestuur van deze club, waarvan zeven jaar als voorzitter. In 2008 kocht Erik een Bavaria 37, deed mee aan de wedstrijdjes van de Bavaria Club en het wedstrijdgevoel kwam weer boven. Als jonge gast voer hij enkele seizoenen op een Yngling, dat gevoel dus.

Noordzee

Ondertussen had Erik al enkele malen in Scheveningen een woensdagavondwedstrijd mee-gezeild. Dat was op de Pietekoppe, een Bavaria 39 van een kennis. “Deze boot hebben we naar een behoorlijk wedstrijdniveau gebracht, met onder andere winst in de North Sea Race ORC 4 in 2013, als gevolg. Toen het zeilen op de Pietekoppe stopte ben ik met mijn zeilmaat Bart op mijn eigen boot begonnen. Ook deze werd behoorlijk aangepast en ik schafte een spi aan. Uiteindelijk voeren we meestal wel top vijf in de SW klasse.” Door zijn ervaring bij de Leisure Club werd Erik al snel gevraagd voor de organisatie van de SW-wedstrijden op woensdagavond en in de winter de IJskegels op zondag. “Dat is wel behoorlijk arbeidsintensief, maar als we dan weer met z’n allen leuk ‘buiten gespeeld’ hebben, weet je waar je het voor doet. Binnen de IJskegels ontstond op een gegeven moment de behoefte om met spi te varen en men wilde coastals. De meest voor de hand liggende oplossing was om de Double Handed baan te gebruiken, die werd toch al elke keer uitgezet. In het eerste jaar deden er zeven boten mee in de SW met spi. Toen konden we nog samen starten met de DH. Nu zitten we op dertien tot vijftien boten en hebben we een eigen start.”

Voordelen SW

De SW met spi is nu een volwaardig alternatief voor up-down full crew. Het voordeel is dat je ook met een kleinere bemanning kunt varen, want het lukt niet iedereen om altijd zeven à acht man crew bijeen te krijgen. Dat heb je voor up-down wel nodig. “Het bepalen van het SW-getal ligt op mijn bordje. Dat doe ik met heel veel plezier; het is leuk om te doen. Het is interessante materie en er komen steeds meer boten bij. In 2019, de laatste NSR voor corona, zijn we in overleg met Frans Driessen begonnen met SW met spi bij de inshores, toen nog gecombineerd met DH. In 2021 hebben we de bij de Vuurschepen Race ook een SW met spi klasse geïntroduceerd. Dat was makkelijk, want die organiseerden we zelf vanuit Scheveningen. Maar terug was er niks, want de North Sea Race wordt door de RORC georganiseerd. Dus iedereen ging op eigen houtje terug. In 2022 kwam de Back Home Trophy, dat was eigenlijk een spontane actie. Toen hebben we ook een race naar huis georganiseerd. Samen met Raymond Roesink heb ik een baantje geknutseld, in feite de Vuurschepen Race andersom, met een zelf georganiseerde start noord van de Waterway. Dat was best een succes, ondanks dat er veel wind stond en we een paar uitvallers hadden. Daarna heeft Raymond overlegd met de RORC; kunnen jullie voor ons een start organiseren vanaf het startpontoon? Dat is gelukt. Daarmee was de SW in 2023 met 11 deelnemers volledig geïntegreerd in de North Sea Regatta.”

De Jachtclub

Erik voelt zich thuis bij de JCS. “Het is mijn tweede huis. Het is gezellig en ik heb het er ontzettend naar mijn zin. Het wordt leuker naarmate je meer een ‘clubgezicht’ krijgt, ik ben meer middelpunt van de vereniging geworden. Dat loopt wel een beetje uit de hand, want mensen denken: Erik weet het wel en als ‘ie het niet weet, dan is ‘ie altijd bereid om het uit te zoeken.” Erik zal ook plaatsnemen in het SW-team binnen de Technische Commissie van de Noordzee Club.

FURIE

Winnaar van de NZC-competitie ORC 4 en Nederlands Kampioen ORC 4

door Ben Hoefsloot

Wat was voor jou persoonlijk het mooiste moment van afgelopen jaar? Het behalen van het Nederlands Kampioenschap met team Furie.

Waar ging het fout? Op het Kwartton kampioenschap in Muiden. Dit werd gehouden in juni en dan zijn er al heel wat waterplanten. Bij vijf van de zes wedstrijden hadden we planten aan de boot hangen. Tijdens de wedstrijden moesten we achteruit varen en er is zelfs gezwommen... tijdens een wedstrijd! Wat een ramp.

Welke wedstrijd blijft je het meest bij? Het NK waar we met rating L (licht weer) het onmogelijke waar maakten. Wij kunnen ons niet het kleinste foutje veroorloven, want dan winnen we niet. De concentratie was zo hoog dat er nooit een keer gelachen is. En er is constant overleg geweest en gecommuniceerd. Dit resulteerde erin, dat we met onze langzame boot (eigenlijk ORC 5) zelfs een keer als eerste over de finish kwamen.

Wat is er allemaal stuk gegaan aan je boot? Er is niks stuk gegaan, maar dat komt doordat ik veel onderhoud aan de boot pleeg. Zodra er twijfels zijn over een lijntje of een klemmetje dan wordt dat vervangen. En in de winter wordt er altijd preventief veel vervangen.

Wat had je zonder je bemanning niet voor elkaar gekregen? Dan hadden we niet gewonnen, wij zijn een heel hecht team dat al twaalf jaar samen vaart. Iedereen is bereid tot het uiterste te gaan en zich op te offeren als dat nodig is. Maar dat gaat over de inzet. De kwaliteit is af te lezen aan de behaalde resultaten: Rob (links): 3 x NK ORC-4. Ben (midden): NK ORC-5, 3x NK ORC-4. Koen (rechts): NK ere divisie zeilen, NK J-70, 3x NK ORC-4.



WHITE HAWK

Winnaar van de NZC-competitie ORC 3

Voor de derde maal wint de White Hawk van Sybout Hiemstra de Noordzee Club-competitie ORC 3 en dus de Noord-Hinder Beker.

Maar waar tien jaar geleden nog achtenvijftig ORC 3-boten aan minimaal één wedstrijd meededen, is dat dit jaar afgenomen tot zeventien boten. Het aantal boten dat daarbij meerdere wedstrijden vaart en dus kans maakt op de ORC Verbondsbezem en de ORC 3 jaarprijs, neemt daarmee ook af. De afgelopen jaren zijn alle wedstrijdelden kleiner geworden, maar in de ORC 3 is dit nadrukkelijk zichtbaar.

De Noordzee Club wil in 2024 actief verenigingen gaan benaderen die een grote zomeravond- en/of wintercompetitie hebben. Enerzijds om actieve toerzeilers te verleiden om af en toe een clubwedstrijdje mee te varen, maar ook om SW-zeilers door te laten stromen naar de ORC-velden. Mogelijk kan op deze manier ook het ORC 3 veld weer worden vergroot.



RAQUERO

winnaar Bronzen IRC Verbondsbezem



Grand Soleil 45 Raquero



V.l.n.r. Karel Verhulst, Jan Persoons, Hans Jurgens Bergans, Christopher Van den Haute, Pascal Van Doornmalen, Pieter Waem, Bart Van Pelt, Louis Verhulst, Jacco Huijgen, Didier Wackens en Gilles Nelis.

door Christopher Van den Haute, stuurman.

Het mooiste moment van afgelopen jaar? In 2018 heeft Karel het schip aangekocht. De focus lag toen nog op de Goofies, Antwerprace en Schelderegatta. We zijn pas vorige winter actief begonnen met het optimaliseren van de boot en onze kalender wat uit te breiden naar een aantal zomerevenementen. Het mooiste moment was de overwinning van het Delta Weekend, dat was eigenlijk onze eerste test met zowel een nieuwe IRC als ORC meetbrief. Het was zeer licht weer en we waren aangenaam verrast door het snelheidspotentieel van de boot in dit soort condities.

De grootste blunder? In al die afgelopen jaren gelukkig enkel maar kleine blunders, zoals spinnakers die nog op de steiger staan, de sleutels van de boot thuis vergeten, lege batterijen, dat soort dingen waar iedereen wel eens mee te maken krijgt (hoop ik).

De wedstrijd die mij het meeste bij blijft? Het Breskens Sailing Weekend 2023 heeft voor mij de grootste indruk achtergelaten. Wij hebben daar op vrijdag en zaterdag heel hard gevaren. Het snelheidspotentieel van het Delta Weekend met licht weer hebben we ook vertaald gekregen naar zwaarder weer met veel wind en golfslag. Iedereen was super blij met de stappen die we gezet hadden, het team draaide heel goed, de sfeer zat er erg goed in. En toen ging op zondag opeens alles stuk. Ik zeil al 30 jaar wedstrijden, en heb in totaal misschien 2 of 3 spinnakers opgeblazen. Maar op één dag is onze S2 en onze S4 ontploft. Je bent dan meer aan 't opruimen en aan 't vloeken dan aan het zeilen, maar we zijn toch blijven doorvechten en uiteindelijk overall nog 4e geworden in IRC 1 en 2e in ORC 1. Zulke dagen horen er nu eenmaal bij.

Wat er verder nog is stukgegaan? Als je een tweedehands wedstrijdship koopt dan kun je inderdaad beter gaan opsommen wat er niet is stukgegaan. Volgens mij is dat de douchekop, het koffiezet apparaat en de flessenopener.

Wat er wel is stukgegaan kan ik even navragen aan Karel, hij kan dat nakijken in zijn bankafschriften.

De bemanning

Iedereen die ooit op Raquero heeft gevaren, heeft op één of andere manier bijgedragen aan waar we vandaag staan. We hebben echt jaren gezocht naar dat extra tikkeltje boat-speed. Het lijkt een vrij gemakkelijke boot als je haar ziet varen, maar ze heeft een zeer smalle groef, waar ze hard in gaat en even makkelijk terug uit valt. Ik moet zeggen dat heel de bemanning zich daar bewust van is en dat je enkel als ploeg kan geraken waar we nu zijn.

Ik zeil enorm graag met dit team, en niet alleen omdat het goede zeilers zijn, ze zijn enorm handig als er iets stuk gaat, en ze lossen problemen zeer snel op.

Misschien nog een kleine anekdote om dit wat toe te lichten. We finishen de eerste Goofie van dit winterseizoen en krijgen de motor niet gestart. De batterijen hadden het opgegeven en er was geen vonkje meer over om de motor aan de praat te krijgen. Bovendien moesten we ons haasten om de Zeelandbrug te halen. Het zag er ongeveer zo uit: iemand stond op de giek met een val in zijn hand, die via een takel-systeem rond het vlieg wiel was gewikkeld. Iemand riep 'JA', iemand sprong naar beneden, iemand draaide op de juiste moment de sleutel van de motor om en raar maar waar... na poging 3 kregen we de motor aan de praat.

Deze ploeg, daar zeil ik graag wedstrijden mee. Zijn er andere trimmers en stuurmannen en tactiekers? Misschien wel, maar doe mij deze bende maar, any time, any day! En zeker voor de après-sail!

GRENZENLOOS

Een groot deel van de vaste ligplaatshouders in de Zeeuwse jachthavens draagt de Belgische vlag; in sommige havens is dit wel 70% tot 80%. Een deel daarvan zien we regelmatig op evenementen, van clubwedstrijdjes onder SW (daar wordt dan overigens soms wel weer onder het Belgische Cruiser Rating systeem gevaren) tot het tweedaagse Delta Weekend en het driedaagse IRC-kampioenschap in Breskens. En dit is niet alleen om geografische redenen.

Het overgrote deel van de Nederlandse wedstrijdboten zeilt onder ORC. Toch heeft een aanzienlijk deel ook een IRC-certificaat en op de meeste evenementen kan men sinds 2012 in beide systemen scoren. In het midden en noorden van Nederland overheerst duidelijk ORC, zoals ook in Duitsland, Denemarken en de Scandinavische landen. In het zuiden zie je meer IRC-certificaten, waarmee ook in België, Engeland en Frankrijk wordt gevaren. In Nederland eten we eigenlijk van twee walletjes.

Op zoek naar IRC competitie

Aan de grote events als Breskens Sailing, Stellendam Regatta en Delta Weekend, neemt altijd een aantal Belgische, en zelfs ook Franse boten deel. Altijd op zoek naar meer deelnemers, zijn dit uiteraard zeer welkome gasten in de IRC-competitie. En als een boot, zoals de Raquero, dan beslist om ook onder ORC de competitie aan te gaan, is het balletje rond. Objectief gezien

is het natuurlijk absurd dat je in zo'n klein land als het onze twee ratingsystemen hebt. We eten liever niet van twee walletjes, maar die problematiek gaan we hier niet oplossen. Hier past nog wel de opmerking dat we in het midden en noorden enkele vaste Duitse, en zelfs een Zwitserse, deelnemers op onze velden zien; zeer welkome gasten in het ORC-veld.

Terug naar de wedstrijden

Aan de Belgische kust heb je meerdere mooie races onder CR (SW) en IRC en daar zie je toch ook wel Nederlandse deelname, al is het wel in mindere mate.

Waar toerboden leuk kunnen aansluiten bij wedstrijden in Zeebrugge, Blankenberge en Nieuwpoort, ligt er voor IRC-boten een grote uitdaging bij Oostende Sailing, het Open Belgisch Kampioenschap. Het feit dat dit altijd wordt georganiseerd in de weken na het Nederlandse IRC Kampioenschap in Breskens, kan zeker logistieke voordelen hebben. Het mooiste voorbeeld van een top samengaan van niet alleen een BEL/NED gemêleerd deelnemersveld, maar ook organiserende verenigingen: de Antwerprace. Al decennia lang heeft deze afsluiter van het seizoen een aantrekkingskracht op boten zowel in de SW als IRC. Zelfs de grote V60's en V70's uit Scheveningen komen er op af in het streven de Line Honors te varen en het snelheidsrecord te breken. Een mooi voorbeeld op grond waarvan we alleen maar de hoop kunnen uitspreken dat landsgrenzen binnen onze sport nog meer vervagen en de deelnemersvelden groter worden.



Oostende Sailing



Antwerprace



CR wedstrijd op de Noordzee

OMDAT JOUW CRUISE GEEN ANIMATIE- PROGRAMMA NODIG HEEFT



DUIZEND REDENEN,
ÉÉN PARTNER

PANTAENIUS
JACHTVERZEKERINGEN

VERZEKERD TIJDENS DE WEDSTRIJD

Het verzekeren van je wedstrijdboot, en alle spullen erop, eraan en erbij, is vaak een kopbreker. Kort na een Fastnet zoals dit jaar - met een gezonken jacht en vier ontmastete boten - vraag je jezelf misschien toch af hoe zit met je verzekering. Dat deed ik in ieder geval wel. Na een aantal belletjes en wat mailtjes, kreeg ik zwart op wit: als er wordt gestart, ben je verzekerd. Een goed bericht, maar toch besloot ik er wat verder in te duiken en te zoeken naar de verschillen tussen de verschillende verzekeringen en maatschappijen.

Om te beginnen is in Nederland het verzekeren van je boot niet verplicht, zoals bijvoorbeeld wel bij een auto. Je bent natuurlijk wel aansprakelijk voor de schade, die je per ongeluk met je boot aan anderen toebrengt. Je moet materiële en/of letselschade vergoeden. Wil je alleen deze schades verzekeren, dan ben je goed met een WA bootverzekering. Dit is ook de minimale verzekering voor als je naar het buitenland vaart, want daar is verzekeren vaak wél verplicht. Ook jachthavens, winterstallingloodsen en wedstrijdorganisaties stellen steeds vaker als voorwaarde dat je boot verzekerd is.

Persoonlijk maatwerk

Je eigen boot kun je verzekeren tegen vrijwel alle risico's, van een aanvaring, storm of diefstal tot stranding of zelfs zinken. Allrisk, de meest volledige dekking, omvat zelfs het eigen gebrek. Dat is schade die het gevolg is van een gebrek aan je boot die je niet zelf kan zien, bijvoorbeeld waterslang in de motor of een materiaalfout in de verstaging. Het loont om de diverse aanbieders te vergelijken en uiteraard goed te kijken wat je nodig hebt. Sommige verzekeraars bieden een volledig pakket aan, terwijl je bij anderen kunt aanvinken wat je nodig hebt. De maandelijkse premie is afhankelijk van de soort boot, het bouwjaar, de dagwaarde, de motor en de brandstof, en de voor de hand liggende keuzes, zoals vaargebied en de hoogte van het eigen risico.

Verder kijken dan maandpremie

De hoogte van de maandpremie is natuurlijk belangrijk, maar de service die je van de verzekeraar kunt verwachten is minstens zo belangrijk. Betrouwbaarheid en efficiënt schade management zijn in het geval van schade goud waard. Belangrijke vragen zijn: waar kan ik 24/7 terecht, hoe gaan

ze om met deelschades, vergoeden ze nieuw voor oud en hoe zit het met de restwaarde bij total loss? Bij sommige aanbieders zijn bijvoorbeeld bergingskosten, transport over de weg en winterstalling bij de polis inbegrepen, bij anderen moeten deze posten apart worden aangevinkt. En een heel belangrijke vraag voor ons: ben je verzekerd tijdens het wedstrijdzeilen?



Via de adviseur of direct bij de maatschappij

Goed advies inwinnen, loont. Dit kan uiteraard bij alle verzekeringskantoren, zoals bij Max Behrend Verzekeringen, jarenlang een trouwe sponsor van de Noordzee Club. Als onafhankelijk adviseur vergelijken zij maatschappijen en polissen om uit te vinden wat het beste bij jou past. Zowel vader Max als zoon Robert zijn zelf verwoed zeilers en hebben veel ervaring met bootreizen, wedstrijdzeilen en recreatief bootbezit. Eén van de grootste maatschappijen is Pantaenius, marktleider op het gebied van jachtverzekeringen in Europa. In een periode van meer dan 50 jaar hebben ze een portefeuille opgebouwd met meer dan 100.000 polissen, beschikken ze over ervaring en de juiste vakkennis en zijn ze trots op hun exclusieve schademanagement. Deze verzekeringsmaatschappij was in het verleden regelmatig sponsor van grote zeilevenementen, zoals de Voile de Saint Tropez. Daarmee is Pantaenius ook gekend binnen het wedstrijdwereldje. Vooral het verzekeren tegen een vaste waarde en hun 'nieuw voor oud' zijn aantrekkelijke opties. Je kunt rechtstreeks advies inwinnen bij Ellen Hooning, de Nederlandse contactpersoon van deze Duitse maatschappij.

Astrid

Max BEHREND VERZEKERINGEN

Ontspanning of sensatie?

Met onze verzekeringen ga je zorgeloos het water op

Bootverzekering | Autoverzekering | Inboedelverzekering | Opstalverzekering | Aansprakelijkheidsverzekering ► www.maximaal.info

WARP 5 OUT OF THE BLUE



© Sander van der Borch

Warp 5 crew in 2023: Wouter Roos, Martin Rinkes, Arianne van de Loosdrecht, Izzy Schoorl, Sven Kool, Nina Verder, Gerard Nijse, Marten Holm, Joël Schoorl, Jochem Schoorl, Jesper Veld, Jordan van Rooyen en Jan-Marien Nijse.

Ineens voer ze in het wedstrijdveld: de Warp 5. Een J/99, een chique verschijning in het IRC/ORC 2 veld en zeer welkom, gezien de langzaam teruglopende deelnemersaantallen. Vijf jaar geleden verkocht Jan Scholtes zijn toerboot. “Wedstrijdzeilen vond ik altijd al heel leuk, maar ik had er gewoon nooit de tijd voor”, begint Jan te vertellen. “Op zakelijk vlak zijn dingen veranderd en ik kan nu veel meer tijd vrijmaken. Thuis duurde de discussie niet lang, of in feite is die er niet geweest. Laten we zeggen: mijn kinderen en vooral ook mijn vrouw, zijn onze grootste supporters!”

Met veel enthousiasme dus, ging Jan op zoek naar een geschikte boot, puur voor het wedstrijdzeilen. “Iedereen zei dat ik een J-boat moest hebben. Ik heb naar de verschillende modellen gekeken en de J/99 sprong er direct uit. Mooi en sierlijk, maar ook degelijk en sterk. Een goede tweedehands boot vond ik vorig voorjaar bij Messink in IJmuiden.” Dat was stap één. Daarna volgde het samenstellen van een bemanning. “Maar dat kost tijd. Bovendien moet je toch wel in het zeilwereldje zitten en mensen kennen. Om die reden vroeg ik Wouter Roos of hij dat met mij zag zitten. Ik kende Wouter van de

wedstrijden op de Aragon, een groot zeiljacht waar ik af en toe op mocht meevaren bij wedstrijden als de Voiles de Saint Tropez en de Caribbean 600. Machtig mooi op zo’n jacht, maar wel heel iets anders dan de J/99.”

Bemanningspool

Wouter was direct enthousiast en ging op zoek. Ver moest hij niet gaan, want hij leidde enkele jaren het studententeam

op de oude Formidable. Naast diverse Nederlandse races deden ze ook mee aan de Cowes week en Kieler Woche; een zeer mooie leerschool. Enkele zeilers aan boord van de Warp 5 komen uit deze studentenpool. Sinds vorige zomer kun je ze tegenkomen in het wedstrijdveld. “Breskens Sailing was onze eerste wedstrijd. We waren met vier man, niet zo slim dus, en eindigden als laatste. In Medemblik hadden we al één boot achter ons, dus dat ging al iets beter,” vertelt Jan lachend.

2023

Dit alles smaakte naar meer en gedurende de winter werd de boot gepimpt. Nieuwe North zeiltjes, alle lijntjes vervangen, nieuwe apparatuur en dus was de Warp 5 er met de Stellendam Regatta helemaal klaar voor. “Inderdaad, de boot was optimaal. Nu wij de bemanning nog! We streven naar een half/half verdeling met prof zeilers en studenten. Naast Wouter is Martin Rinkes ook een vast bemanningslid en later in het seizoen werd daar Arianne van de Loosdrecht aan toegevoegd. In Stellendam ging het al stukken beter. Eén dag was er weinig wind, maar de andere dag behoorlijk veel. Met korte up-down banen, veertien concurrenten en die wind, vond ik het best spannend en behoorlijk intensief. Een redelijk leermoment, zeg maar. Dat loonde enkele weken later wel bij de Vuurschepen Race. Er stond een heerlijk windje en we gingen als de rook. Tot onze verbazing en trots eindigden we als eerste. Op de terugweg werden we derde en over het hele evenement eindigden we als 5e/19. Daar was ik best trots op.”

WK Kiel

Om het grote gat tot Breskens Sailing te overbruggen, werd gekozen voor de ORC Worlds in Kiel. “Dat was een hele ervaring kan ik wel zeggen. Je bent negen dagen intensief aan het zeilen, dus leer je de boot en elkaar wel goed kennen. Zéker als je dan ook nog die eerste dagen storm Hans tegenkomt en je bijna uit je jas waait. Die eerste drie dagen voeren we in het Kieler Fjord, waar ook al genoeg wind stond. Je moest dan tien mijl naar buiten om een boei te rondren. Laten we het er op houden dat het spectaculaire foto’s opleverde.” Op het laatste moment moest er nog een inclining (stabiliteits-)test gedaan worden, wegens een zeer kleine wijziging. Om dat daar in Kiel, à-la-minute voor elkaar te krijgen, kostte zeer veel tijd en moeite. “Het gaat toch niet waar zijn, dacht ik, dat we tot hier zijn gekomen en niet mogen starten. Heel wat stress, maar het is gelukt. Een ander minpuntje bevond zich op een heel ander vlak. Omdat ze wat offshores en coastals hadden gewisseld, liep mijn ‘goede restaurantjes’-schema helemaal in de soep. Nou ja, soep... we hebben uiteindelijk vier dagen schnitzel gegeten”, vertelt hij lachend.

De overige dagen bestond uit een mix van coastals en up-down, zodat werd voldaan aan de eisen van een geldig wereld kampioenschap. Dat was best een uitdaging voor het wedstrijdcomité. De laatste dag was het juist heel licht weer en eindigde de Warp 5 tweemaal op een vijfde plaats. Uiteindelijk eindigden ze 15e/70, als tweede Nederlandse boot én de snelste J/99. Een zeer mooi resultaat voor zo’n eerste seizoen.

Naseizoen

Jan heeft het super naar zijn zin, des te meer doordat de resultaten een opwaartse lijn vertonen. In Medemblik was het ‘very close’ en tot op de laatste race, van de acht potjes, was het super spannend. De voorlaatste race voeren ze een mooi paaltje, maar bij de laatste ging het fout. “Ik raakte een boei en we moesten dus twee rondjes draaien. Als het pak dan zo dicht bij elkaar ligt, sluit je achteraan aan. We konden deze uitslag niet aftrekken. Nu wil de crew een



V.l.n.r. Izzy, Arianne, Sven, Jan, Wouter en Martin voor de Antwerpen Race



boei in mijn tuin leggen, zodat ik van de winter een beetje kan oefenen.” De Antwerprace voelde als een thuiswedstrijd, want Jan verblijft de helft van het jaar in Cadzand. Bovendien lag zijn vorige boot 17 jaar lang elke zomer in Breskens. “Bij de Antwerprace stond een super windje en na de start vlogen we er vandoor. Qua rating zitten we gelijk met Il Corvo (JPK 10.30) en dichtbij de Njord (Archambaud 35). Dan begint het wel een beetje op Match Racing te lijken. Zowel bij Breskens Sailing als bij de Antwerprace eindigden deze boten in de top drie. Wij waren super content met onze derde plaats.” En met deze uitslag eindigt de Warp 5 in de Noordzee Club-competitie in zowel de ORC als IRC op een derde plaats.

Clubwedstrijdje

Toch was er ook nog ruimte voor een funrace. Jan is lid van de Marine Jachtclub in Den Helder. Tijdens zijn diensttijd zat hij twee jaar in de marine. Ook al zat hij bij de inlichtingdienst in Kattenburg Amsterdam (een logische plek gezien zijn studies wiskunde en informatica), als zeiler werd hij lid in Den Helder. Jaarlijks organiseert deze club de Race om de Bol. “Een superleuke en uitdagende wedstrijd, want er zijn alleen een noord en zuid boei bij de Bol en je mag kiezen of je links of rechtsom gaat. En je mag zelf je starttijd bepalen! Nu was 07:00 uur het meest ideale tijdstip om te vertrek-

ken, maar ik had enkele vrienden uit mijn diensttijd uitgenodigd, die elkaar jaren niet hadden gezien. Het was natuurlijk super gezellig en we deden erg laat het licht uit. Dan is zeven uur starten nogal vroeg. Bovendien werd op dat tijdstip nog geen ontbijt geserveerd,” vertelt hij lachend. “We vertrokken te laat en voeren achter het tij aan, met als gevolg dat we wel een uur in het Helse gat hebben gelegen. Uiteindelijk kwam er een mooie bries en met het zonnetje erbij hebben we een heerlijke dag gehad. Dat mijn dochter Stephanie erbij was, maakte de dag extra leuk.”

Na afloop van ons leuke gesprek realiseer ik mij dat ik ben vergeten te vragen wat de naam Warp 5 betekent. Jan geeft toe: “Dat is een beetje een nerdy verhaal. ‘Warp speed’ komt uit de Star Trek films. Warp 1 is de lichtsnelheid. De Warp snelheid is de warp-factor tot de macht 3 (warp-factor3r). Warp 5 is 5 3 = 125 keer de lichtsnelheid. In het echt kun je natuurlijk niet sneller dan het licht, maar bij Star Trek wel. In de films is Warp 5 een experimentele snelheid (die vaak ook misgaat). Net als bij ons dus: het blijft experimenteel, maar als we gaan, dan gaan we ook heel hard!”

Wereldkampioenschap ORC in Kiel



Elk jaar vinden er Europese en Wereldkampioenschappen plaats in de IRC en ORC klasse. Soms zijn deze qua delivery en organisatie redelijk goed te doen, zoals het WK ORC in Kiel 2023. Echter, als het, zoals komende zomer in Årland, een eilanden groep in de Oostzee, plaatsvindt wordt het een ander verhaal. Hoe je het ook draait of keert, een kampioenschap is vaak het belangrijkste event van de

alle dagen gezeild. In Class B eindigde Team Heiner II op een 20ste plaats. In Class C eindigde Flying Dolphin van Willem Ellemeet 9e, Warp 5 van Jan Scholtes 15e, Extra Djinn van Michel Dorsman 23e, Joule van Arjen van Leeuwen en Silvy Leijh 24e en Rosetta van Radboud Crul 28e. De onder Zwitserse vlag in Nederland varende Läl-lekönig eindigde op de 22e plaats.

zeilagenda; een heel seizoen staat in het teken daarvan. In eerste instantie moet de boot naar de locatie toe, en daarna ook het hele team. Meestal kost dat voor enkelen toch heel wat vakantiedagen.

In 2023 vond het WK ORC relatief dicht bij huis plaats, met als gevolg dat wel zes Nederlandse boten deelnamen. Het was een evenement op het hoogste niveau met over de honderd boten. In Kiel begon het met heel veel wind. Zoveel zelfs dat de Race Committee besloot niet te starten met de geplande offshore, maar deze wisselde met een Coastal. Maar ondanks de vele wind werd er

FLYING DOLPHIN



door Willem Ellemeet

Wat was voor jou persoonlijk het mooiste moment van afgelopen jaar? Er was niet één mooiste moment. Dit was sinds 2018 de eerste keer dat we weer een seizoen in Nederland zeilden. Afgelopen jaren hebben we WK’s gevaren in Sibenik, Tallin en Porto Cervo, en evenementen als Copa del Rey in Palma en de Voiles de St Tropez. Bij de Stellendam Regatta was de bootsnelheid goed maar lieten we het met handeling liggen. De Vuurschepen Race was heel spannend, de North Sea Race ging heel goed totdat... en de inshores hebben we redelijk goed gevaren. Juist omdat we heel consistent waren, eindigden we in Scheveningen als Nederlands Kampioen. Tijdens het WK in Kiel hadden wij als doel om als beste Nederlandse boot (van de vijf) en in top 10 te eindigen. In een heel groot en competitief veld voeren we consistent goed, zonder uitschieters. We haalden ons doel op een 9e/68 plaats, achter de Italia 11.98’s en de J/112’s. Daar zijn we echt heel trots op.

Wat was je grootste blunder? Dat zijn er twee. Omdat wij al vijf jaar de NSR niet hadden gevaren was ik mij er totaal niet bewust van dat er tegenwoordig ook een keuzemogelijkheid is bij de entree naar IJmuiden. Je hebt de gewone route, waarbij je het windmolenpark aan stuurboord laat liggen, maar nu dus ook een hazenpaadje tussen de windmolens en scheepvaartroutes door. Bij de entree hadden wij ongeveer 2,5 mijl voorsprong op de Extra Djinn. In de aanloop naar Scheveningen kwam de Extra Djinn ineens over stuurboord aanvaren uit een heel gekke hoek. Zij hadden het hazenpaadje genomen met vol tij en wind mee, en met doodtij het laatste stukje teruggevaren. Perfect rekenwerk van hun zijde, want zij waren nu ineens 1,5 mijl voor ons, terwijl wij ons afvroegen hoe dit kon gebeuren? De tweede was bij bootinspectie in Kiel. Volgens de ORC-regels mochten wij vijf voorzeilen hebben. Dit is al jaren zo. Echter, al die jaren moesten we bij ieder WK kiezen welk zeil we niet meenamen: J4, Staysail of JibTop. Omdat het in Kiel de eerste dagen erg hard woei, wilden we de J4 aan boord hebben (meestal valt deze af). Toen bleek dat onze J4 een heavy weather sail is en helemaal niet in de telling zit. We hebben al die jaren voor niets zitten puzzelen...

Welke wedstrijd blijft je het meeste bij? De North Sea Race met hazenpaadje ga ik niet snel vergeten, maar de coastals tijdens het WK in Kiel ook niet. Met vol grootzeil en de J3/Code o het Kieler Fjord uit racen om vervolgens bij de boei,

Winnaar Gouden ORC Verbondsbezem, Nederlands Kampioen ORC 2 & 1e plaats NZC competitie IRC 2 & ORC 2

V.l.n.r. Koen Aardoom, Kim Bos, Andreas Zwanenburg, Niels van Braam, Willem Ellemeet, Nic Bol en Sietze Naber. Niet op de foto: Tim de Weerdt, Thom van der Starre, Gerwin Janssen, Vince van Deursen, Nynke Verwoerd en Simon de Gendt.

waar we het kruisrak ingingen, binnen een minuut een rif te zetten en deze bij de boventon er ook net zo snel weer uit te halen, om vervolgens met de S4 of de Code o weer naar beneden te knallen. Dit terwijl de meeste boten alleen op een fokje bleven varen. Dit was best spectaculair en ik ben trots op hoe goed mijn bemanning alles steeds oploste.

Wat is er allemaal stuk gegaan aan je boot? Eigenlijk heel weinig, tot tijdens de offshore in Kiel ineens alle mastklokken gek gingen doen en later ook op zwart gingen. Uiteindelijk bleek één Garmin klok de boosdoener voor alle andere klokken. Tijdens de race hebben we het bracket tot tweemaal toe eraf geschroefd, uit elkaar gehaald en geprobeerd de fout te elimineren, totdat we de boosdoener hadden en we met drie van de vier klokken door konden varen. Na de finish konden we via via direct een vervangende krijgen. Twee dagen later ging alsnog mijn H5000 graphic display stuk.

Wat had je zonder je bemanning niet voor elkaar gekregen? Deze resultaten neerzetten. Dit is een optelsom van je boot in hele goede staat en kloppend houden, maar vooral ook van een bemanning, die steeds maar weer de bootsnelheid erin weet te krijgen en houden, goede boothandeling en ook de juiste kant op varen. Een groot deel van mijn bemanning vaart al heel lang mee en kent de boot door en door. Bovendien hebben we ook altijd een heel goede sfeer zowel aan boord als op de kant. Dank aan mijn bemanning!

Wil je zelf nog iets kwijt? Nederland heeft mooie wedstrijden en mooie competities, maar ik zou toch vooral tegen iedereen willen zeggen: als je de kans hebt om mee te doen aan grote evenementen zoals een ORC WK moet je dat vooral doen. Je vaart dan in een heel competitieve vloot, vaak op mooie plaatsen. Dat zijn echt mooie ervaringen!





EXTRA DJINN

door Micel Dorsman

Het meest legendarische moment, dat dan ook nog voor de overwinning heeft gezorgd, was toch wel tijdens de North Sea Race. We lagen op de terugweg vrij lang voorop, samen met de Flying Dolphin. Helaas verloren we de aansluiting na Smiths Knoll en kwamen we op een geschatte positie van 2 of 3 te liggen. Qua snelheid konden we niet harder en andere deelnemers liepen ook wat in op onze voorsprong. Vlak voor de kust kozen wij een andere manier om het windpark te ronden. Na vele berekeningen voor wind, stroming en te bezeilen koersen besloten we er rechtsom heen te gaan; de koplopers gingen linksom. Hiermee kwamen we uiteindelijk weer 30 tot 40 minuten voor te liggen en behaalden we alsnog de overwinning. Super spannend, want door de andere, ‘complexe’ route te varen, namen we wel een risico als de wind ook maar iets zou gaan draaien. Dat gebeurde uiteindelijk ook, maar toen was onze voorsprong inmiddels voldoende opgebouwd.

Winnaar Zilveren ORC Verbondsbezem & 1e plaats in NZC-competitie IRC 3

Blunder? Ik dacht eerst ‘die hebben we niet’, maar misschien toch wel. Tijdens de NSR moesten we nog voor Smiths Knoll stroom draaien, maar de motor wilde niet meer starten. Een kort piepje en dan gebeurde er helemaal niets. De meters begonnen steeds meer te flikkeren. We zeilden hoog aan de wind en een rondje motorcompartiment is dan niet ideaal vanwege de golven en de helling van de boot. Dus maar wachten, totdat we Smiths Knoll zouden ronden en de Extra Djinn vlakker kon gaan varen. Maar twintig minuten voor de ronding vielen alle instrumenten (verlichting, koersen, AIS, VHF, windrichting) uit en dan is het ineens echt heel stil en nog donkerder! Gelukkig had ik mijn iPad, die vertelde hoe ver we van die verlichte boei waren, want afstand inschatten is dan ineens wel heel lastig. Na het ronden, ging ik naar binnen en wilde ik Chris Veul om hulp vragen. Die lag op dat moment nog te slapen in de hondenklooi SB achter. Ik ging op mijn knieën om hem wakker te maken, keek opzij en zag dat van de 3 massasleutels er 1 was ‘uitgelopen’, waarschijnlijk met het naar bed gaan. Ik draaide de sleutel om, de motor kon weer gestart worden en we hadden direct alle instrumenten weer terug. Het was een knullige, maar zeker spannende ervaring.

Het WK ORC Kiel blijft toch wel het meest bij. De in totaal 68 boten waren verdeeld over twee startgroepen. Acht dagen achter elkaar het water op, was zeer intensief. Daar zat dan ook een offshore bij en de eerste drie dagen voeren we met windsnelheden tussen de 25 tot 41 knopen wind. Er is zelfs een wedstrijduitslag, waarin de gemiddelde windsnelheid 37 knopen is gemeten door het comité. Meestal reven we niet, maar nu hebben we drie dagen achtereen gereefd. Ook mochten we nog even het podium op om de 1e prijs in ontvangst te nemen als beste deelnemer met een gemixt team 50/50 man/vrouw (acht crew).

Bijzonder genoeg is er eigenlijk niets stuk gegaan, ondanks de zeer uitdagende omstandigheden. Nou ja niets... Net voor de laatste wedstrijd van de dag, zeven en halve minuut voor de start, zie ik een scheur in het grootzeil onder de zeil-lat. Wat doe je dan? Geef je op en zie je hem als aftrekwedstrijd of doen we snel nog een grootzeil wissel? We hadden



V.l.n.r. Luuk ter Haar, Berend van der Hijden, Saskia van Rijt, Nienke Mullink, Iris Al, Chris Veul, Huib Donkers, Michel Dorsman. Niet op de foto: Madelon Voets, Marcel van Lieren, Lisa Vos, Sietze Naber, Anna Berteling.

namelijk nog een tweede grootzeil aan boord. We maken de call en droppen het zeil. Het andere zeil gaat omhoog en bij het hijsen doen we de latten er in. Van de 5 hebben we de bovenste 3 erin gedaan en één minuut en twintig seconden na de start komen we over de startlijn om vervolgens aansluiting te vinden in het veld. Kruisend naar de bovenboei kunnen we zelfs weer aansluiting vinden in het middenveld van onze groep. We eindigen uiteindelijk op de 12e/29, twee plaatsen beter dan de wedstrijd daarvoor, vreemd genoeg... haha.

Alle wedstrijden doe je met elkaar en zonder bemanning gebeurt er niets. We varen altijd met een gemixt team en iedereen heeft zo zijn kwaliteiten, waardoor we succesvol kunnen zijn.

Ik wil nog twee dingen kwijt. De organisaties en vrijwilligers wil ik enorm bedanken voor al hun inzet om een wedstrijd(weekend) neer te zetten! En booteigenaren nodig ik van harte uit om een keer één of meerdere wedstrijden mee te varen. Als je niet weet hoe je de eerste stap moet maken, als je wilt gaan wedstrijdzeilen of als je benieuwd bent naar de volgende stap in jouw ambitie om harder te varen, stuur mij gerust een berichtje via FB: Sailing team Extra Djinn, X-362. Met andere deelnemers uit de ORC 2 kunnen we je echt verder helpen om harder en leuker te varen met elkaar!



ONE DESIGN IS THE ONLY WAY

Cape31! Het lijkt de ver-van-ons-bed show, maar niets is minder waar. Afgelopen zomer nam een Nederlands team deel aan de intensieve Cape31 serie op de Solent. Met zo'n 20 tot 30 exact dezelfde boten is het een geweldig sterke competitie, en dus een hele uitdaging. Eenheidsklasse varen is de enige manier voor eigenaar Lennard van Oeveren. Na tien jaar Swan45, en twee keer wereldkampioen in deze klasse, was hij klaar om een stap te zetten. Maar de grote vraag was: wat dan?

De uitdaging van het One Design varen, werd al duidelijk bij zijn eerste boot. “We hadden een First 36.7. Van dit model voeren er meer in Zeeland. Er waren natuurlijk wel verschillen in boten en rating, en bovendien waren wij de nieuwkomers in het wedstrijdveld. Toch lag de uitdaging er voor mij in om als eerste over de lijn te gaan. Dat duurde overigens wel een tijdje hoor, voordat dit een keer lukte,” vertelt hij lachend. “In die tijd had ik nog nooit gehoord van het verstellen van de verstaging en spelen met de

vrij aan boord te krijgen en waren er maar vijf boten. Een jaar later in Saint Tropez waren alle top boten weer aanwezig. Als je dan wint, is het gevoel overweldigend.”

Cape31

Tegelijkertijd realiseerde Lennard zich op dat moment dat hij klaar was voor een nieuwe uitdaging, maar de grote vraag was welke. Het werd een hele zoektocht, waarbij hij het hele team betrok. “Met de Club Swan 50 en 36 had ik geen klik, voor een J/70 voel ik mij echt te lang (1.95m), dus dan wordt



© James Tomlinson

voorstagspanning. En laten we wel zijn, de concurrentie bestond o.a. uit Andre Nelis op de Easy Living van Rinus de Jonge. Maak dan je borst maar nat.”

Swan 45

Er veranderde veel toen in 2011 werd overgestapt naar de Swan 45. Een machtig schip, dat wordt gezeild met een crew van twaalf man. “Gelukkig hebben we in Nederland heel veel zeer goede jeugdige zeilers en de interesse om mee te zeilen was enorm. Maar het gaat natuurlijk om het opbouwen van een vast team en daarmee de boot tot in de kleinste finesses leren kennen.” Na een paar jaar ‘verhuisde’ de Swan 45-competitie naar de Med en dat betekende, naast meer reizen, ook een zeer welkome, grotere competitie. Door de jaren heen groeide het team en de kroon op het harde werken was toch wel het winnen van de Swan Worlds. “De eerste keer in 2020 was nog een beetje schoorvoetend, want toen was het meer een strijd om de hele crew corona-



© James Tomlinson

het echt moeilijk. Jelmer van Beek zat bij ons aan boord en wees mij op de Cape31. Laat er nu - heel toevallig - precies op ons winnaarsmomentje, eentje vlakbij Saint Tropez liggen. Dus wij met z'n allen gaan kijken. Ik had maar één blik nodig en was gelijk verliefd! Dan moet er wel even een knop om, want het was niet echt de bedoeling om kleiner te gaan, naar een trailerbare boot. Maar dan ga je een keer proefvaren en merk je direct: dit vaart als een grote boot. Je moet niet vergeten dat er een boegspriet op zit van 2,5 meter, dus downwind vaar je met een boot van 12 meter! Voor de wind vaar je de windsnelheid, dus met 11kn wind vaar je ook daadwerkelijk 11kn en dat met een acceptabele hoek van 140 à 145 graden. Dat houdt natuurlijk wel ergens op, maar met 20kn wind tikt de meter toch regelmatig ook de 20kn speed aan.”

Zeeuwen

De overstap van de Swan45 naar de Cape31 betekende ook het verkleinen van twaalf crew naar acht. Dat verliep soepel, want Jelmer en Jorden van Rooyen gingen richting de JAO, het prof zeilen, iemand anders viel af en rest van de bemanning bleef. “We zijn nu met negen. De wedstrijden zijn



V.l.n.r. Nicander Lauwaars, Koen Verhaeghe de Nayer, Jes Gram-Hansen, Verena Jongepier, Lennard van Oeveren en Ko Stroo.

met zeven, maar het is heel fijn om te kunnen rouleren.” Eén van de crew is Ko Stroo, ook een Zeeuw en, net als Lennard, ook ooit met de Pin Mill lunch lid geworden van de Noordzee Club. Hij zit al sinds 2016 in het Motions team. Daarvoor voer hij vele jaren op de Weerga en Triple P, maar zij stopten met wedstrijdzeilen. “Anita, de zus van Lennard, regelde alles voor de Swan 45 in de Med. Meerdere boten zochten bemanning, maar Motions sprong er voor mij direct uit, daar wilde ik wel aan boord. Misschien omdat het een Zeeuwse boot is”, zegt Ko lachend. “Nu is zelfs de helft Zeeuws: Lennard en zijn vriendin Verena Jongepier, Koen Verhaeghe de Naeyer en ik.” Maar natuurlijk is er meer dat voor Motions pleit. “We zijn samen gaan kijken naar de Cape31. Iedereen was dolenthousiast en Lennard zei direct: ‘dat wordt een mooi avontuur, dat gaan we doen.’ Vanaf het eerste moment zijn we overal bij betrokken. We hebben ook heel de voorbereiding als team gedaan. Vorig jaar hadden we elke paar weken overleg over het zeilprogramma, de elektronica, de inrichting van de boot, logistiek. En omdat zo’n Cape31 wel een heel andere

boot is dan een Swan45, zijn we gaan trainen op een J/70. Heel veel trainen zelfs en dat loonde. Toen we in september 2022 onze eerste race zeilden, hadden we welgeteld drie dagen op die boot gevaren. Toch konden we mee, sterker nog, we voeren zelfs in de bovenste helft van het veld.”

Seizoen 2023

Dit seizoen waren het 6 ‘rounds’ (drie dagen) op de Solent, plus een warming up race en trainingsweekend. Lennard geeft toe: “Het is best veel gereis, maar we hebben het er zeker voor over. We zijn er trots op dat we Corinthians (amateurs) zijn, dat waren we trouwens met de Swan 45 ook. In de opbouw hebben we wel wat ondersteuning gehad, maar we werken zeer hard om het zelf te doen. We willen het op eigen kracht opbouwen. Het niveau is zo ontzettend hoog en de verschillen zo minimaal, je kunt je gewoon geen fouten veroorloven. Zodra er wat meer wind staat, en dat is vaak op de Solent, krijg je echt op je kloten. In het begin zit je voornamelijk achterin het veld. Om die reden zijn we er toch wel heel trots op dat we afgelopen seizoen bij drie potjes als eerste over de finish gingen. Wat je dan voelt, is niet te beschrijven. Maar of je nu voorin vaart of achterin, er zitten altijd boten in je buurt waarmee je jezelf kunt meten. Dus je bent ook constant bezig met verfijning. Het is ontzettend leuk om hiermee bezig te zijn. Ik geniet maximaal.” Net als bij de Swan klasse is de regel dat de eigenaar stuurt. “Ze zeggen wel eens tegen mij dat ik goed kan zeilen. Ik antwoord dan dat ik misschien best aardig kan sturen, maar zeker geen goede zeiler ben. Ik kom zelden op het voordek. Al vóór de wedstrijd, bij het vastmaken van al die lijntjes, wordt het spaghetti.”

Relaxte manier van wedstrijdzeilen

“De races zijn van vrijdag tot zondag en wij pakken de donderdag erbij om te trainen. De Cape31 organisatie doet dat geweldig. Wij reizen woensdagavond. Donderdagochtend ligt de boot al in het water, we tuigen de boot op en zeilen vier dagen. Zondagavond leggen we hem terug, halen de losse spullen eraf en zij doen de rest. O ja, en niet vergeten het lijstje achter te laten met wat er kapot is gegaan.” Momenteel varen er een paar boten in de Caribbean en nog wat meer in Zuid-Afrika. Daar worden ze gebouwd en enkele Europese eigenaren laten ze dan daar liggen voor het winterseizoen. Het Motions plan is om sowieso weer in de Solent te gaan varen. Maar op de Middellandse Zee starten ze ook met een serie en team Motions denkt erover om er toch een paar mee te doen, in ieder geval het EK in San Remo. Het verplaatsen van deze boot is zeer gemakkelijk. Met vier man heb je hem in twee uur op de trailer. Momenteel staat de boot in een schuur in



© James Tomlinson

Goes. In de winter is het tijd voor andere dingen, want Lennard is ook een fanatiek skiër. Toch merk je tussen neus en lippen door dat het nu al weer kriebelt: misschien van het voorjaar toch een paar Goofies om erin te komen. Ook in onze vijver ziet hij potentie voor deze boot. “Ik hoop van harte dat de Cape31 in Nederland aanslaat”, besluit hij. En Ko voegt daaraan toe: “Het is een geweldige boot en het niveau is waanzinnig hoog.” Met zulke vurige pleitbezorgers voor Cape31 begint het misschien bij meer mensen te kriebelen.



V.l.n.r. Jochem Schoorl, Ko Stroo, Lennard van Oeveren, Wick Hillege en Koen Verhaeghe de Nayer. Ook in team Motions en niet op de foto: Robin Segaar, Nicander Lauwaars, Verena Jongepier en Jes Gram-Hansen.

THE SHED



Sailing Service Storage

manage your own boat works

The-Shed.nl Breskens M:06 5336 0511



Global Cape 31 Sales
and Yacht Brokerage

www.cape31class.com
www.31northyachting.com

31 NORTH

31FT ASYMMETRIC POCKET ROCKET THAT PACKS INTO 40FT CONTAINER AND GOES ON A TRAILER
MULTIPLE WINS UNDER IRC/ORC & ONE DESIGN RACE CIRCUITS IN UK & MED

\$185,000
EX VAT
EX FACTORY

WEDSTRIJDKALENDER

VERBONDSBEZEMCOMPETITIE IRC/ORC

Onderstaande wedstrijden hebben ook meestal een baan voor de SW klasse, daarnaast ook:

april	20	Stellendam Regatta		Stellendam	Vanudenrecoregatta.org
	20	50 Mijl Short Handed	NK DH	Lelystad	50mijl.nl
mei	04	Y-Torenrace		Durgerdam	Zvhety.nl
	07	Vuurschepen Race	NK ORC 1+2	Scheveningen	NSR.nl
	10	North Sea Race	NK ORC 1+2	Harwich (GBR)	rorc.co.uk
	11	Almere Haven Weekend		Almere	Wsvalmerehaven.nl
	18	North Sea Regatta	NK ORC 1+2	Scheveningen	NSR.nl
juni	25	40 Mijl van Bru		Bruinisse	40mijlvvanbru.nl
	01	Veronica Race		Roompot	Deltaweekend.nl
	08	Flevoland Regatta		Lelystad	Flevolandregatta.nl
	15	1/4-Ton Kampioenschap		Muiden	Kwarttonzeilers.nl
	21	YSY Ronde om N-H		Lelystad	Rondeomnoordholland.nl
juli	28	Delta Weekend		Zierikzee	Deltaweekend.nl
	13	CAM Race		Lauwersoog	Camr.nl
	30	Breskens Sailing	NK IRC	Breskens	Breskenssailing.nl
	07	Bruine Bank/100 Mijls Race		Scheveningen	Jachtclubscheveningen.nl
	07	Pampus Regatta		Muiderzand	Pampusregatta.nl
sept.	14	Zuiderzee Regatta	ORC 3+4	Muiden	Knzzrv.nl/zuiderzee-regatta
	21	Oostende Sailing		Oostende	Rnsyc.be
	21	8 uur van de Oosterschelde		Sint Annaland	8uren.nl
	21	Medemblik Regatta		Medemblik	Vanudenrecoregatta.org
	21	Lelystad Regatta		Lelystad	Lelystad-regatta.nl
okt.	19	Antwerprace		Breskens/Terneuzen	Antwerprace.be

SW-wedstrijden

juni	20	Harlingen-Terschelling Race	Harlingen	HTrace.nl
	22	Schelderegatta	Hansweert	Schelderegatta.be
aug.	10	Mosselrace	Yerseke	Mosselrace.nl
	17	Charity Cup	Wemeldinge	Sail4charity.nl
	24	Ladies Race	Oostende (BEL)	Rnsyc.be
	30	24uurs Zeilrace	IJsselmeer	24uurszeilrace.nl
	31	Kruis van Heeg	Heeg	Wsheeg.nl
sept.	14	Charity Cup	Veerse Meer	Sail4charity.nl
	14	Shielfmartinrace	Breskens	WvBreskens.nl
	25	200Myls solo	Lelystad	200myls.nl
	28	Benefleet Sailing for Pink	Oostende (BEL)	Rnsyc.be
	05	Windmill Cup	Stavoren	Windmillcup.nl
okt.	19	Single- & Duohanded	Lelystad	Singlehanded.nl

SERIES

WINTER

Winterseries	Hellevoetsluis
IJspiegels/IJskegels	Scheveningen
Winterwedstrijden	Hoorn
Wintersprinter	Veerse Meer, Arne
Grevelingen Cup	Marina Port Zelande
Goofies	Colijnsplaat
Wintercup	Lelystad-Haven
Winterseries	Drimmelen

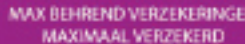
ZOMER

Donderdagavond races	Breskens
Pinguin Cup	Almere Haven
Avondwedstrijden	Hellevoetsluis
Avondwedstrijden	Hollandsch Diep
Twilight Races	Wemeldinge
Woensdagavondraces	Lalystad-Haven

INTERNATIONAAL

febr. 19	RORC Caribbean 600	Antigua (GBR) Caribbean600.rorc.org
mrt. 28	Spi Ouest	La Trinité-sur-Mer (FRA) Spi.ouest-france.fr
mei 9	Dover Strait Race	Oostende (BEL) - Ramsgate (GBR)- Onzk.be
24	IRC Nationals	Poole Bay (GBR) Rorc.org/2024-race-programme
29	ORC DH Europeans	Caorle (ITA) Orc.org/dheuropeans2024
juni 8	ORC DH Worlds	Oslo (NOR) Orc.org/dhworlds2024
15	Round the Island Race	Cowes (GBR) Roundtheisland.org.uk
22	Kieler Woche	Kiel (GER) Kieler-woche.de
29	Light Vessel & Shielfmartin Race	Zeebrugge (BEL) Lightvesselrace.be
juli 5	IRC DH Europeans 1	Cowes (GBR) - St. Malo (FRA) Rorc.org/2024-race-programme
6	Eastcoast Race	Harwich(GBR) - Oostende (BEL) Eaora.org.uk
7	Cannonball Trophy	Oostende (BEL) - Breskens (NED) Eaora.org.uk
8	EAORA Week	Southern Holland (NED) Eaora.org.uk
11	IRC DH Europeans 2	Cherbourg - La Trinité-sur-Mer(FRA) en.drheam-cup.com
20	Oostende-Helgoland-Oostende	Oostende (BEL) - Helgoland (DEN) Rnsyc.be
27	Roschier Baltic Sea Race	Helsinki (FIN) Balticsearace.rorc.org
29	Cowes Week	Cowes (GBR) Mobile.Cowesweek.co.uk
aug. 11	Ramsgate Week	Ramsgate (GBR) Ramsgateweek.com
16	Up-Down Races Nieuwpoort	Nieuwpoort (BEL) Onzk.be
17	Nieuwpoort-Oostende-Nieuwpoort	Nieuwpoort - Oostende (BEL) Onzk.be
17	Cowes -Lorient Race	Cowes (BGR) - Lorient (FRA) Rorc.org/2024-race-programme
sept. 9	ORC Europeans	Arland (FIN) Orc.org/europeans2024
10	IRC European Championships	Dún Laoghaire (IRE) IRCrating.org
13	Buckley Goblets	West Mersea (GBR) - Oostende (BEL) Eaora.org.uk
okt. 19	Rolex Middle Sea Race	Valetta (MLT) Rolexmiddlesearace.com

Voor meer wedstrijden en actuele info kijk op onze website www.NoordzeeClub.nl



Zeilen
Trossen los
Vakman met kennis
Vaart met je mee
Lijnenspecialist



GRATIS ONLINE WORKSHOP **LOOPS**

Wil je graag leren hoe je een Dyneema® Loop splitst?
Scan de QR-code en doe de gratis workshop!

