

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 20 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.

