

NOORDZEE CLUB

November 2022



Sinds 1946 de vereniging voor
actieve wedstrijdzeilers in IRC en ORC

EVOLUTION



© Laurens Morel

Tonnerre de Breskens 1

© *Beken*

SAILMON



SAIL WITH US

In addition to wind and water, Sailmon is a new element that makes sailing more fun and challenging. For everybody. From our founder and three-time Olympic sailor Kalle Coster to beginning sailors. From adventurers, racers and explorers to recreational sailors.

We use our technology to revolutionize sailing, making it even more challenging. We develop hardware and software, but we are most proud of creating a new sailing experience, new ways to push the limits. We believe that capturing and sharing your performance makes you a better sailor. Nobody gets inspired by untold stories. No one gets challenged by unrecorded performances.

If you love sailing as much as we do, you use everything to maximize the experience. So feel the wind, get on the water and sail with us.

SHARE YOUR STORY. [SAILMON.COM](https://sailmon.com)



FEEST

Het idee dat er ruim 75 jaar geleden al zeilers bezig waren om het wedstrijdzeilen op zee vorm en inhoud te geven, is een geweldige gedachte!

Die mannen waren toen al bezig met de Fastnet en wedstrijden 'buitendijs'. Ja inderdaad, je leest het goed: mannen. Gelukkig is er op dit vlak veel veranderd. Zo'n halve eeuw geleden deden vrouwen hun intrede in de sport. De ontwikkelingen op het wedstrijdveld gingen echter wel tergend langzaam. Maar ze zijn er: vrouwen! En wij, van de 75 Jaar Noordzee Club Lustrumcommissie, zijn daar heel blij mee en trots op.

De oplettende lezer heeft vast in de gaten dat eigenlijk 2021 ons jubileumjaar was. Echter, zoals bij veel evenementen en feesten, gooiden we corona roet in het eten. Om die reden vierden we deze mijlpaal een jaartje later. In Scheveningen, tijdens de North Sea Regatta, gaven we ons verjaardagsfeestje. Een geweldige, bruisende avond met als thema 'Ocean Vibes'. De feesttent werd omgetoverd tot een tropisch paradijs - zowel in aankleding als in temperaturen - en vele teams lieten zich inspireren door het thema en kwamen in stijl gekleed. De band Jamento wist de sfeer nog verder te verhogen, waardoor vele voetjes van de vloer gingen.

De feestelijkheden bleven niet alleen beperkt tot de NSR. We vierden onze verjaardag ook op borrels in Stellendam, Breskens en in Muiden. Ook de Dag van het Wedstrijdzeilen krijgt een muzikaal tintje met een optreden van Brenda Bee. We hopen dat dit een mooie start is van een nieuwe traditie, waarbij de Noordzee Clubleden elkaar niet alleen ontmoeten tijdens wedstrijd-evenementen maar ook daarbuiten. Zo kunnen we, onder het genot van een hapje, een drankje en misschien zelfs een dansje, samen komen om mooie verhalen te delen, nieuwe mensen te ontmoeten en wellicht ook nieuwe crewleden te vinden. Wat ons betreft biedt het Zeezeilers Café daar in de toekomst een mooie gelegenheid toe.

Het zijn uiteindelijk toch de mensen die onze wedstrijdsport maken! De zeilers die de wedstrijden varen, de vele vrijwilligers en de officials die die wedstrijden mogelijk maken en de bestuursleden die nationaal en internationaal de belangen van alle ORC-, IRC- en (vanaf 2023) ook SW-zeilers behartigen. Natuurlijk mogen we in dit rijtje de sponsors van de NZC en de adverteerders van deze glossy niet vergeten. Zonder hen zou een uitgave als deze niet mogelijk zijn geweest. En een extra dankzegging aan alle fotografen, vermeld én - sommigen uit de NZC-archieven - onvermeld. Zij geven deze clubuitgave zeer zeker extra kleur. Wat ons betreft is deze glossy een eerbetoon aan jullie allemaal!

Wij zijn trots op onze Noordzee Club: slechts 75 lentes jong maar met een respectabele staat van dienst. Wij hopen dat er nog vele jaren volgen. Aan de jonge talenten in onze gelederen zal het in ieder geval niet liggen!

We wensen jullie veel leesplezier met deze lustrumglossy en we hopen dat jullie, net als wij, terugkijken op een mooi jaar.

*Martine Vos, Michelle Witsenburg,
Eva Hermans & Astrid de Vin
75 jaar Noordzee Club Lustrumcommissie*



PIET VROON

*‘Breskens
zou opnieuw
een belangrijke
rol kunnen spelen in
onze sport’*



Fotoarchief NZC @ WACON Images

Al bijna vijfenzeventig jaar zeilt Piet Vroon wedstrijden; van de North Sea Race en Cowes Week tot Sevenstar Round Britain & Ireland Race, de Middle Sea Race en vele wedstrijden in de Caraïben en de VS. Alleen al de Fastnet Race volbracht hij vierentwintig keer. Dat is inclusief de desastreuze editie van 1979, die hij, met een beschadigde mast, onder spi uitzeilde. Eén van de mooiste overwinningen blijft voor hem de Fastnet 2001, toen hij in de IRC Overall won. Zijn palmares is enorm en zelfs afgelopen zomer kon hij daar, met zijn *Tonnerre de Breskens VI*, nog een overwinning aan toevoegen. Bij een avondwedstrijdje van de club eindigde hij ruim één minuut voor nummer twee. Piet geniet op het water, maar constateert met iets van pijn in zijn zeemanshart: “Ik ben inmiddels afhankelijk van anderen om te kunnen varen.”

Kort na de oorlog voer u als jonge gast richting Engeland. Dat was vast heel bijzonder, want Nederland en ook Breskens lagen behoorlijk in puin. Hoe was dat mogelijk?

“Jaap Maas, de vader van jachtbouwer Frans Maas, had samen met een maat het jacht *Sportlust*. Daarvan mocht ik de helft kopen en de andere helft gebruiken. Daardoor had ik dus al jong een eigen zeilboot. Toen de dochter van een loods een keer liet vallen wel eens naar Dover te willen zeilen, was dat voor mij voldoende om samen koers naar Engeland te zetten”, vertelt Piet met een jongensachtige grijns. Een land waar hij nog vaak zou aanmeren.

“We zeilden regelmatig voor wedstrijden naar Engeland. Dat bestond hier toen nog nauwelijks. Op een gegeven moment liep ik in Oostende een Engelsman tegen het lijf, die een stageplaats voor mij kon regelen in Engeland. Ik woonde daar in bij een familie, die member was van de Royal Ocean Racing Club. Zo kwam ik al snel bij

de wedstrijden in Cowes terecht. De grandeur van de J Class van voor de oorlog was toen grotendeels verdwenen. Van de meeste grote jachten werden de loden kielen verkocht, vervolgens werden ze in de modder gevaren en functioneerden ze als house boat”.

Breskens werd na de Tweede Wereldoorlog langzaam weer opgebouwd en in de haven was er, achter de ponton voor de veerboot, plaats voor enkele zeiljachtjes. Een paar jaar later, in 1954, was het al een echte jachthaven met wel tachtig boten. Hoe kon dat zo snel gaan?

“We kregen vergunning om jachten aan de westkant van de visserssteiger af te meren. Met behulp van giften van de lokale horeca, aangevuld met 1500 gulden van de Bruxelles Royal Yacht Club, werden oude reddingsvloten en roosters gekocht. En met aangespoelde sparren bouwden we daarmee zelf steigers! We waren enorm creatief. Zo maakten we met de afgedankte staaldraden van hijskranen een ingenieus systeem waarmee de steigers met het tij konden meebewegen. Vanaf dat moment organiseerden we ook wedstrijden. De haven lag vol en vaak ik ging dan de steigers langs en blufte: als je niet meedoet,

bestaat de kans dat je volgend jaar je ligplaats kwijt bent. Dat deed ik natuurlijk met een lach, maar er waren er toch maar weinig mensen die het risico durfden te nemen. We hadden al vrij snel aanzienlijke deelnemersvelden.”



1965, zeilwedstrijd in Cowes

Frans Maas ontwierp en bouwde in 1964 de *Tonnerre de Breskens 1*. Hij deed dat met een duidelijke opdracht: deze moet sneller zijn dan alle andere jachten. Een jaar later nam u deel aan de Cowes Week en de Fastnet Race met Frans aan het roer.

“Uiterlijk en comfort zijn niet belangrijk, maar snelheid des te meer. De *Tonnerre* werd volle-

dig gebouwd binnen de International Offshore Rule (IOR). Het was een heel licht schip, gebouwd van super dun staal, met een bakdek en een geknepen kontje. Een zeilboot is zelden in één keer goed; je blijft eigenlijk continu veranderen en verbeteren. We hebben zelfs een keer - dat was echt in de beginjaren - de hele motor er volledig onderuit gehaald. Helaas bracht dat niet de verbetering waarop we hoopten, dus, je snapt het, het jaar daarop hebben we die motor weer ingebouwd. Vervolgens bouwden we er wel twee schroeven onder, want dat zou beter zijn voor de rating. Logischerwijs werd ook dat geen succes. Vaak riep Frans mij erbij als er Engelstalige of Franstalige ontwerpers kwamen, want hij >



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



SAILWORKZ

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



Nautische en veiligheids-
opleidingen, o.a:

- RYA VHF Marine Radio / SRC
- RYA First Aid
- RYA CEVNI online examen
- RYA Diesel Engine
- RYA Powerboat
- Stop de bloeding, red een leven
- Basis Certificaat Marifonie
- Klein Vaarbewijs 1
- Klein Vaarbewijs 2



Safe Haven Training

www.safehaventraining.nl



Tonnerre de Breskens VI

© Fotografiesta

sprak zelf geen woord buiten de deur. Ik was daardoor dus
zijdelings betrokken en bijna alles wat ik die ontwerpers
hoorde zeggen, hebben we natuurlijk ook zelf
uitgeprobeerd."

**Even een sprong naar het hier en nu. Bij
zeewedstrijden zijn de deelnemersaantallen de
laatste jaren enorm gedaald. Wat zou dit tij
mogelijk kunnen keren?**

"De 'zeilerij' zoals wij dat gedaan hebben, neemt af.
Het is duur, bemanning is vaak een probleem, kortom
de tijden zijn veranderd. Als je vroeger in een Admiral's
Cup campagne zat, moest je er gewoon zijn. Dat kostte
veel tijd en dat krijg je nu bijna niet meer voor elkaar.
Daarvoor is iedereen eenvoudigweg te druk. Wij waren
's zomers maar weinig thuis en slapen aan boord. Een
hotel? Dat kwam niet in je op."
Ook de twee meetsystemen IRC en ORC speelden Piet
- zoals elke internationale zeiler - parten. Daarom gooit
hij graag de knuppel nog eens in het hoenderhok.
"Het is toch van de zotte, dat we in de internationale
zeilwereld met twee systemen werken. Ik geloof best
dat de ORC de meest transparante is en theoretisch
beter. Maar het is naar mijn idee overduidelijk dat het
samengaan van de twee het internationale wedstrijd-
zeilen absoluut ten goede zou komen."

**In Zeilhelden wordt u de vader van het zeezeilen van de Zuidelijke
Nederlanden genoemd. U bent bovendien al ruim 25 jaar erelid van de
Noordzee Club. Wat is uw band met Nederland?**

"Vanaf het begin was ik op Engeland gericht. En natuurlijk op Breskens.
Breskens was toen echt een hotspot. De NZC is de belangenvereniging voor het
wedstrijdzeilen en als Nederlander word je daar natuurlijk lid van. Bovendien,
daar was ik wél welkom, in tegenstelling tot De Maas. Ik werd daar voorgesteld
door een Rotterdamse advocaat, maar ik kwam niet door de ballotage. Die
boer uit Zeeland moesten ze niet," lacht Piet. "Decennia later wilden ze me wel,
maar toen werkte ik niet meer in Rotterdam en dus ben ik er zelden geweest.
Wel mooi is dat ze zelfs naar Breskens kwamen toen ik mijn lidmaatschap wilde
opzeggen; of ik alsjeblieft toch nog lid wilde blijven.
Tijdens de zestiger en zeventiger jaren hebben we in Breskens jaarlijks mooie
evenementen georganiseerd, met als hoogtepunt de strijd om de Yeoman
Challenge Cup. Tot men op een gegeven moment vond dat dit meer centraal,
dus in Scheveningen, moest plaatsvinden. Eerlijk? Voor ons gevoel is dat van
ons afgepakt en ja, dat blijft een teer punt. Natuurlijk, Scheveningen ligt een
stuk centraler in het land, maar kijk eens naar Breskens. Dat dorp ademt
watersport en heeft zonder twijfel het mooiste vaarwater van Nederland. Op
de Vlake van de Raan kunnen allerlei banen worden uitgezet. En wordt het qua
wind iets te bont, dan hebben we altijd de Westerschelde achter de hand. Het
dorp zelf is enorm opgeknapt, het lééft! Breskens zou naar mijn idee opnieuw
een belangrijke rol kunnen spelen in onze sport."

ERELID PIET VROON

Ruim zeven decennia gelauwerd offshore
wedstrijdzeiler met zijn Tonnerres en
Formidables, bevorderde op zeer indringende en
positieve manier het wedstrijdzeilen
op zee, leidde talloze jeugdzeilers op tot goede
wedstrijdzeiler, werkte samen met de TU Delft bij
het nemen van sleepproeven, was 29 jaar voor-
zitter van WV Breskens, REAR Commodore van de
RORC, initiatiefnemer en 29 jaar bestuurder
van jachthaven Breskens.

NOORDZEE CLUB

de beginjaren ...

DE EERSTE INITIATIEVEN GAAN TERUG NAAR DE OORLOGSJAREN **1943/44**. HOOPVOL ALS MEN WAS, WERDEN TOEN AL MEER IN HET ALGEMEEN PLANNEN GEMAAKT VOOR DE PERIODE NA DE OORLOG. TIJDENS DE EERSTE BIJENKOMSTEN IN RESTAURANT HET KAPERSCHIP IN DELFT WAS DE JENEVEER NOG OP DE BON. WAT LAG AAN DEZE INITIATIEVEN TEN GRONDSLAG?

IN **1936** VOER KEES BRUYNZEEL (INDERDAAD, VAN DE KEUKENS) TWEE OCEAANRACES ACHTER ELKAAR, NAMELIJK NEWPORT - BERMUDA EN BERMUDA - CUXHAVEN. EEN ROUTE VAN IN TOTAAL **4000** MIJL. ZIJN BOOT, DE ZEEAREND, WAS EEN STEPHENS ONTWERP, GEMAAKT VAN MULTIPLEX. EEN JAAR LATER NAM HIJ ALS EERSTE NEDERLANDER DEEL AAN DE FASTNET RACE. EN MET SUCCES: DE ZEEAREND EINDIGDE VOOR DE OVERIGE **29** DEELNEMERS.

NAAST DE ZEEAREND NAM IN **1937** OOK DE OLIVIER VAN NOORT, EEN DE VRIES LENTSCH ONTWERP, DEEL AAN DE FASTNET. EIGENAAR EN SCHIPPER ALBERT GOUDRIAAN WERD **6**E OVERALL.

BIJ HEM THUIS IN KRALINGEN ORGANISEERT ALBERT IN **1938** EEN REÛNIE VOOR DE CREW VAN DE ZEEAREND EN DE OLIVIER VAN NOORT. DAAR WORDT VOOR HET EERST HET IDEE GEOPPERD EEN CLUB VAN ZEEZEILERS OP TE RICHTEN, BESTAANDE UIT DE LEDEN VAN DE DRIE MOEDERVERENIGINGEN: DE KONINKLIJKE ROEI- EN ZEILVEREENIGING 'DE MAAS' UIT ROTTERDAM, DE KONINKLIJKE NEDERLANDSCHE ZEIL- & ROEIVEREENIGING (KNZ&RV) UIT MUIDEN EN DE KONINKLIJKE MARINE JACHT CLUB (KMJC) UIT DEN HELDER.

DE NOORDZEE CLUB (NZC) IS OPGERICHT OP 2 FEBRUARI **1946** MET ALS DOESTELLING HET BEVORDEREN VAN HET ZEILEN BUITENDUINS EN HET WEDSTRIJDZEILEN IN HET BIJZONDER. KEES BRUYNZEEL WAS DE EERSTE VOORZITTER.

DE MAAS, DE KNZ&RV EN DE KMJC ORGANISEERDEN AL ZEEZEILWEDSTRIJDEN. ZE DEDEN DAT WELISWAAR OP ZEER BESCHIEDEN SCHAAL, MAAR ZE WILDEN DESALNIETTEMIN AANVANKELIJK GEEN ENKELE MEDEWERKING VERLENEN.

NOORDZEE CLUB

feiten & weetjes

DOOR OMSTANDIGHEDEN WAS DE NZC DUS EEN KLEIN 'EXCLUSIEF WERELDJE' GEWORDEN, MET ALS KERN DE CREW VAN DE ZEEAREND EN IN NAVOLGING DAARVAN DE CREW VAN DE GROTE DRIE VAN NEDERLAND: ZWERVER, OLIVIER VAN NOORT EN CORABIA.

ER IS OP TAL VAN MANIEREN NAAR EEN OPLOSSING GEZOCHT. UITEINDELIJK WERD DE NZC EEN AFDELING VAN DE DRIE VERENIGINGEN MET EEN EIGEN BESTUUR EN EIGEN STATUTEN. DIT BETEKENDE DAT IN DIE BEGINNEN ELK NIEUW NZC-LID EERST OOK LID MOEST WORDEN VAN ÉÉN VAN DE DRIE VERENIGINGEN. DEZE VERPLICHTING IS LATER KOMEN TE VERVALLEN.

OM ALLEEN 'ZEEWAARDIGE LEDEN' TE KRIJGEN, WERD VAN ALLE NIEUWE LEDEN GEËIST DAT ZIJ OF ALS BEMANNING OF ALS KAPITEIN EEN ZEEWEDSTRIJD GEVAREN HADDEN. NIET ZOALS BIJ DE RORC MINIMAAL **250** MIJL, MAAR AANGEPAST NAAR MINSTENS **200** MIJL MET HET OOG OP DE POPULAIRE HARWICH - HOEK VAN HOLLAND WEDSTRIJD.

DE EERSTE WEDSTRIJD DIE WERD GEORGANISEERD WAS VAN BURNHAM NAAR IJMUIDEN, VANWAAR DE JACHTEN NAAR AMSTERDAM WERDEN GESLEEPT. DIT WERD LATER DE POPULAIRE HARWICH - HOEK VAN HOLLAND RACE, DIE MEER DAN **100** DEELNEMERS ZOU TREKKEN. DEZE WEDSTRIJDEN WERDEN STEEDS MET PINKSTEREN GEHOUDEN.

VOOR **1940** WAREN ER OOK 'DE PINKSTERWEDSTRIJDEN', NAMELIJK DE POPULAIRE ZEEZEILWEDSTRIJDEN. ZE HADDEN TOEN EEN ANDERE ROUTE: MEESTAL VAN BURNHAM (ON CROUCH) NAAR HELGOLAND, DE ZOGEHETEN HELGOLAND- RACE, MET AANSLUITEND WEDSTRIJDEN RONDOM HELGOLAND. DEZE WERDEN EENMAAL GEWONNEN DOOR DE ALLEREERSTE NEDERLANDSE ZEEZEILER FRANS HIN MET DE BEATRIJS EN LATER EENMAAL DOOR KEES BRUYNZEEL MET DE ZEEAREND.

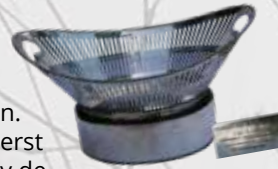
DE NOORDZEE CLUB ORGANISEERT REGELMATIG WEDSTRIJDEN VOOR DE KUST VAN HOLLAND EN HOUDT ALGEMENE LEDENVERGADERINGEN. OORSPRONKELIJK WAREN DE KOSTEN VOOR HET LIDMAATSCHAP ERG LAAG, NAMELIJK **10** GULDEN. TOCH HAD DE VERENIGING ONTZETTEND VEEL GELD IN KAS. DAT KWAM DOORDAT DE KOSTEN WERDEN GEDRAGEN DOOR DE DRIE VERENIGINGEN. DAT VERANDERDE ROND **1970**.

HET EMBLEEM VAN DE NOORDZEECLUB IS ONTWERPEN DOOR PIET ZWART. HIJ ONTWIERP VOOR KEES BRUYNZEEL DESTIJD DE BRUYNZEEL KEUKENS (**1935 – 1937**) EN OOK DE BINNENINRICHTING EN HET EMBLEEM VAN ZIJN ZEILJACHT.



HARRY VAN BEUNINGEN PRIJS ORC 1

Deze prijs, een zilveren broodmand, is geschonken door de familie Van Beuningen. De Harry van Beuningen prijs is voor het eerst uitgereikt in 1966. Drie jaar later won Harry de prijs zelf. Met de S&S *Hestia* was hij een bekende deelnemer aan grote wedstrijden in Nederland en Zuid Engeland. Deze jaarprijs is al vijftig keer uitgereikt; dit jaar aan het *Moana* Sailing Team van Michelle Witsenburg en Frans van Cappelle.



NOORD-HINDER BEKER ORC 3

De Noord-Hinder beker is in 1987 aangeboden door H.J. Vos. De Noord-Hinder is het laatste lichtschip, dat in Nederland is gebouwd. In 1994 is het schip definitief van zee gehaald. Het is nu een museum-schip in Hellevoet-sluys. De Noord-Hinder beker is voor de 30ste keer uitgereikt; dit jaar aan de winnaars van de ORC3 klasse, Sybout Hiemstra en zijn team met de *White Hawk*.



NOORDZEE CLUB TROPHY - IRC 3

Tijdens het Europese Kampioenschap IRC in Breskens won de *Picsou* van Alain Rousseau in de IRC3 klasse. Hiervoor reikt de NZC aan Alain en zijn team de Noordzee Club Trophy uit.



DE VERBONDSBEZEM

Als je thuiskomt met een Verbondsbezem staan de meeste vrienden en familieleden - niet-zeilers uiteraard - vreemd te kijken: "Wat moet je daarmee?" Als je vertelt dat je die hebt gewonnen, wordt de verbazing alleen maar groter. Dat is hét moment voor een geweldig verhaal. Het is aan jou om te vertellen over de symboliek achter deze bezem. Namelijk dat je overwinnaar bent en dat je de zee als het ware hebt 'schoon gebezemd'. Dit mooie verhaal vindt volgens het Zeemans-woordenboek van Jacob van Lennep (1856) zijn oorsprong in het werkelijke gebruik. Dat was in het jaar 1433, toen onze Koopvaarders 'op de mast een bezem voeren tot een wapen'. Admiraal Tromp (1652) zou ook een bezem aan de mast hebben laten binden. Daarmee gaf hij aan de zee 'gereinigd' te hebben van de Engelse vijand. Niet iedereen gelooft deze versie, maar op het Nederlandse fregat Zr. Ms. Tromp, is nog steeds een bezem aanwezig als symbool van deze overwinning. Toen het commando in 2010 werd overgedragen, gaf de vertrekkende commandant geen vlag of vaandel aan zijn opvolger, maar 'de bezem van Tromp'.

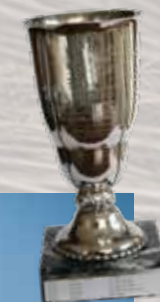
DUTCH QUATER TON CUP - ORC 4

Deze prijs, een zwaar verzilverd dienblad, wordt aangeboden door de KR&ZV De Maas. Oorspronkelijk was dit een prijs voor de ORC 5 klasse, sinds 1994 vijftien maal uitgereikt. Omdat er sinds 2014 om de DQTC gestreden wordt, reiken we de prijs uit aan de winnaar van deze cup, dit jaar aan de *Furie* van Ben Hoefsloot en zijn team.



GOEREE WISSELBEKER - ORC 2

Deze wisselbeker is voor het eerst uitgereikt in 1961. De herkomst is onbekend, maar de prijs lijkt in de beginjaren een relatie te hebben met de Fastnet Race. De *Zwerper* van Otto van der Vorm, aan wie de prijs voor het eerst is uitgereikt, won namelijk in 1961 de Fastnet Race en ontving ook de drie daaropvolgende keren deze beker. Het zeiljacht was een Sparkman & Stephens ontwerp en werd gebouwd voor zijn vader Willy, reder en later directeur van de Holland-Amerika Lijn. Dit zeiljacht was één van de laatste, grote houten oceaanracers, die nog min of meer op de traditionele manier werden gebouwd: lengte over alles was 17,36 meter, de breedte 3,58 meter en de diepgang 2,45 meter. De wisselprijs is dit jaar voor de 29ste keer uitgereikt en wel aan het team *Extra Djinn* van Michel Dorsman.



NOORDZEE BEKER - IRC 2

Team *Extra Djinn* neemt ook de Noordzee Beker mee naar huis. Sinds 1994 is deze beker 25 maal uitgereikt. De achtergrond is onbekend.



Ratingsystemen voor Dummies

Al zolang de mens wedstrijden zeilt, is hij bezig met het zoeken naar manieren om verschillende typen jachten met verschillende afmetingen op een zo eerlijk mogelijke manier met elkaar te laten strijden. Dat dit niet eenvoudig is, heeft geen uitleg. Om een beetje wegwijs te worden in de geschiedenis van de ratingsystemen stellen we enkele vragen aan Ab Pasma. Ab is ruim 20 jaar lid van de NZC, eerste en langdurig voorzitter van de Technische Commissie, twee termijnen bestuursvoorzitter en nog steeds zeer actief als ratingdeskundige.

“Ruim voor de Eerste Wereldoorlog was men al op zoek naar een meetsysteem, voornamelijk in Amerika en Engeland. Bij de Olympische Spelen van 1908 bijvoorbeeld werd voor diverse klassen al een IR (International Rule) gebruikt.”

Waarom hebben wij dan niet één systeem?

“In de verschillende regio's werden verschillende systemen ontwikkeld. Iedereen deed dat vanuit de overtuiging dat zijn systeem het beste was. Na de Tweede Wereldoorlog werd aan de andere kant van de Oceaan de CCA Rule (Cruiser Club America) ontwikkeld en in Engeland ontstond de RORC Rule (Royal Ocean Racing Club). Maar de wereld, en daarmee ook de zeilwereld, werd steeds internationaler. Vandaar dat het ORC (Offshore Racing Council) in 1969 een poging deed om deze twee meet-systemen te combineren in de IOR (International Offshore Rule).”

Dat lijkt een goede oplossing. Hoe ging dat in de praktijk?

“De IOR was de eerste internationale meetformule en was de eerste decennia zeer succesvol. Echter, vanaf de zeventiger jaren ontwikkelde de zeilsport zich razendsnel. De sport groeide enorm in aantallen. Daarmee zette ook de professionalisering in. Dit leidde tot snellere en meestal ook duurdere boten. Gaandeweg werd de IOR een elitair gebeuren, met als gevolg dat de deelnemersaantallen bij wedstrijden afnamen. Bovendien ging van de IOR de stimulans uit om langzame, onooglijke en onstabiele schepen te ontwerpen, om goed te scoren binnen dat meetsysteem. Het waren dit soort boten die kapseidsen bij de Fastnet van 1979.”

Dus opnieuw meerdere systemen?

“In bijna alle landen ontstonden toen weer goedkope, simpele meetformules. In 1985 adopteerde het ORC een tweede meetsysteem, naast de bestaande IOR. Begin jaren zeventig was in de USA, weliswaar onder een andere naam, het IMS (International Measurement System) ontwikkeld, dat toen al op het VVP (Velocity Prediction Program) was gebaseerd. Het VVP berekent de theoretische snelheid van een boot op basis van lengte, vorm, stabiliteit, aandrijving, zeilen, verstaging en andere details. Dat is een wetenschappelijk onderbouwd en transparant systeem.”

Betekende dat het einde van de IOR?

“Het grote verval van de IOR vond vooral plaats tussen 1990 en 1994. Tegelijkertijd wonnen alternatieve systemen voor het meer gewone racen, het niet-Grand Prix circuit, terrein. In Engeland en Frankrijk werd onder het CHS (Channel Handicap System) gevaren. In 1992 werd besloten de IOR uit te faseren en werd het IMS de standaard. Het goede van de IMS was dat het met oudere schepen weer mogelijk werd om op redelijk niveau mee te doen. Maar natuurlijk ontdekte men ook bij dit systeem weer de ‘loopholes’ om de schepen sneller te maken dan de meetformule berekende. De Engelsen en Amerikanen trokken zich terug uit het Offshore Racing Council. De Engelsen vernieuwden het CHS en doopten het om tot IRC (International Racing Certificate). De Amerikanen gingen verder met de ORR (Offshore Racing Rule), een variant op het VVP gebaseerde IMS.”

Wat betekende dat voor onze Nederlandse zeilers?

“Het Offshore Racing Council (inmiddels omgedoopt tot Congress) loste in 2007 een aantal serieuze typevorming problemen op met een totaal vernieuwd IMS en hernoemde dat tot ORC (Offshore Rating Rule). Tot op de dag van vandaag zijn we wereldwijd bezig met het ontwikkelen en verbeteren van dit systeem. Elk jaar worden hiertoe wel meerdere voorstellen gedaan. Daarnaast werd het in Nederland in 2007 ook mogelijk om onder IRC te zeilen, dit op verzoek van de internationale wedstrijdzeilers. Feit is dat ORC en IRC verschillend zijn en er zijn maar weinig boten die onder beide systemen goed scoren. Momenteel geven we in Nederland jaarlijks bijna 800 ORC certificaten en 70 IRC meetbrieven uit, vergeleken met respectievelijk circa 9000 en 3400 wereldwijd.”

Probeert de zeilwereld naar één systeem toe te werken?

“Er zitten twee internationale organisaties achter met kantoren en mensen in dienst. Dan moet men wel heel graag willen om tot één organisatie samen te vloeien. In 2018 was Scheveningen gastheer voor het eerste Wereldkampioenschap ORC & IRC, waarbij in beide systemen werd gescoord en dit werd verrekend tot één uitslag. Een succesvolle poging zou je denken, maar in 2022 lukte dit niet opnieuw. Als samenwerken al niet gaat, lijkt samengaan helemaal onmogelijk. Wel is er een programma (UMS) om wereldwijd de meetmethoden te standaardiseren.”

Nederland heeft al vroeg de ORC Rule omarmd. Hoe kwam dat?

“Nederland is tot nu toe altijd zeer actief betrokken bij de ontwikkeling van dit wereldwijde systeem. Vijf jaar lang trok Hans Zuiderbaan de kar als voorzitter van het Offshore Racing Council. Ik zelf ben drie termijnen Congress member geweest en zeer betrokken bij de invoering van het Triple Number, dat heeft te maken met de windsterkte. De Noordzee Club is een belangenvereniging en wij vinden dit het meest eerlijke systeem voor de wedstrijdzeiler. De ORC-organisatie gebruikt wereldwijd één en dezelfde database met gegevens. Hierin zitten bijna alle boten die ooit zijn gebouwd. Voor club- en nationale wedstrijden kan op grond van deze database een ORC-club meetbrief worden afgegeven, op basis van een verklaring van de eigenaar. Dat is het meest eenvoudig, maar dit levert niet de beste rating op. Een beperkte meting helpt aan een betere rating en een uitgebreide meting leidt tot ORCi waaronder de meeste internationale wedstrijden, en ook Europese en Wereldkampioenschappen worden gevaren.”

TRIPLE NUMBER

Bij een wedstrijd heb je enerzijds te maken met je boot en alle technische gegevens, anderzijds zijn er externe factoren zoals de wind en de te varen baan. Er zijn drie klassen wind waarbinnen een race kan worden gevaren: minder dan 9 knopen, van 9 tot en met 14 knopen en vanaf 15 knopen wind. Zo zal een moderne wedstrijdboot met een vlakke, brede achterkant een zwaardere rating hebben bij meer wind, zijn favoriete rak. Oorspronkelijk kwam het idee voor het Triple Number systeem van Jochem Visser. Radboud Crul was destijds voorzitter van de wedstrijdcommissie Scheveningen en gebruikte het voor het eerst tijdens de North Sea Regatta. Roel van Muyden berekende als lid van de TC de formules achter het systeem en uiteindelijk diende Arne Hubregse het voorstel voor de invoering ervan in bij het ORC.



Ode aan de voordekker





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

WWW.VANVLIETZEILEN.NL

Bezoek onze winkel in Scheveningen

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



- Navigatie
- Elektronica



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

We zijn geopend van
maandag t/m zaterdag



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

TECHNISCHE COMMISSIE

Wie alleen op de naam afgaat, denkt misschien te weten waar de Technische Commissie voor staat. In de praktijk blijkt deze commissie echter veel meer te doen. De TC-leden houden zich bezig met alles rond de twee systemen waarmee we in Nederland varen: IRC en ORC. En vanaf 2023 behartigt de Noordzee Club ook de belangen van de SW-zeilers. Daarnaast besteden ze veel aandacht aan veiligheid. We praten met de voorzitter van de commissie, Willem Ellemeet.

De TC bestaat uit maar liefst tien leden. Is dat niet wat veel?

"Het is goed een groep mensen met verschillende achtergronden en disciplines bij elkaar te zetten. Denk bijvoorbeeld aan een ontwerper, een verbondsmeter, een zeilmaker, maar ook aan mensen met veel kennis van de ratingsystemen en mensen die veel ervaring hebben met wedstrijden, safety en controles. De onderwerpen waarover we ons buigen, zijn behoorlijk uiteenlopend. We hebben al die mensen dus ook echt nodig. Om het voor iedereen werkbaar te houden zijn de taken wel verdeeld. Wij analyseren onder andere nieuwe ontwikkelingen en beoordelen of boten wel met de juiste rating varen en of de waardes op de meetbrief correct zijn. We zijn een soort 'kennisbank' waar zeilers, maar zeker ook het Watersportverbond (het Rating Office), terecht kunnen met vragen. Als commissie werken we aan verbetervoorstellen voor de rating. Die brengen we vervolgens, namens Nederland, in tijdens de internationale congressen van IRC en ORC. Dit noemen we submissions. Alle deelnemende landen - bij ORC zijn dat er 46 - kunnen deze submissions indienen. Deze worden tijdens het jaarlijkse congres uitgebreid besproken en aangenomen dan wel afgewezen. Zeilers die willen weten welk effect een verandering aan hun boot of zeilen heeft op hun ORC-meetbrief, kunnen bij ons terecht: orcsupport@noordzeeclub.nl. Week in week uit helpen wij booteigenaren met proefmeetbrieven, geven we informatie over wat de effecten zijn van bepaalde keuzes en geven we richting aan hoe ze competitiever kunnen zijn."

Als commissie werken we aan verbetervoorstellen voor de rating. Die brengen we vervolgens, namens Nederland, in tijdens de internationale congressen van IRC en ORC. Dit noemen we submissions. Alle deelnemende landen - bij ORC zijn dat er 46 - kunnen deze submissions indienen. Deze worden tijdens het jaarlijkse congres uitgebreid besproken en aangenomen dan wel afgewezen. Zeilers die willen weten welk effect een verandering aan hun boot of zeilen heeft op hun ORC-meetbrief, kunnen bij ons terecht: orcsupport@noordzeeclub.nl. Week in week uit helpen wij booteigenaren met proefmeetbrieven, geven we informatie over wat de effecten zijn van bepaalde keuzes en geven we richting aan hoe ze competitiever kunnen zijn."

Veiligheid heeft door de jaren heen steeds meer aandacht gekregen.

"Qua veiligheid onderscheiden we vijf categorieën waarin wedstrijden kunnen vallen. Het gaat er daarbij om hoe ver je uit de kust zeilt. Iedereen begrijpt dat de veiligheidsvoorschriften voor een Fastnet Race anders zijn dan voor dagwedstrijden in Scheveningen of Breskens. De overkoepelende World Sailing organisatie geeft Safety Rules uit, richtlijnen per categorie, en de organiserende vereniging kiest in welke categorie wordt gevaren. Vaak is dat een vrij duidelijke grens. Als je als organiserende vereniging de categorie te streng kiest, bijvoorbeeld een categorie 3 + life raft, terwijl je niet verder dan 10 mijl uit de kust vaart, jaag je ongewild de deelnemers op flinke kosten. Het zou jammer zijn als daardoor boten wegblijven. De Safety Rules worden elke vier jaar aangepast en tussentijds zijn er vrijwel elk jaar wel enkele wijzigingen. Eén van de laatste onderwerpen is de kielinspectie. Wereldwijd zijn er al te veel ongelukken gebeurd. Deze worden door alle nationale TC's geanalyseerd, de conclusies worden besproken en internationaal wordt het voorschrift aangepast. Het is ontzettend moeilijke materie, maar nu wordt eindelijk toch de kielinspectie geïntroduceerd. Dit heeft in de praktijk al tot een vervelende ontdekking geresulteerd waardoor gelukkig erger is voorkomen."



De Flying Dolphin van Willem Ellemeet tijdens de ORC Europeans in Porto Cervo, Sardinië (IT)
© YCCS/Studio Borlenghi

En de stok achter de deur?

"In eerste instantie gaan we uit van de verantwoordelijkheid van de schipper. Als je met mensen zeilt, is het minste wat je kunt doen 'zorgen dat je boel en de boot in orde zijn'. Maar bij zeilwedstrijden zijn er toch wel meetbrief- en veiligheidscontroles nodig, anders bestaat de kans dat mensen de kantjes ervan af lopen. Dat is met het oog op de veiligheid zeer onwenselijk, maar ook wat betreft het wedstrijdelement is dat geen goede zaak. Zeilen is een gentlemen's sport en zowel het Verbond als de Noordzeeclub staan voor eerlijke wedstrijden. Wij coördineren de verbondsmeters en klassencontroleurs. Bij wedstrijden ligt de verantwoordelijkheid voor de controles bij de organiserende vereniging, bij NK's en ONK's ligt die bij ons. Er wordt overigens wel vaak steekproefsgewijs gecontroleerd. Anders wordt het een wel zeer uitgebreide check en dat kost behoorlijk wat tijd. Overigens, we kunnen altijd nieuwe klassencontroleurs gebruiken. Dus hierbij een oproep aan mensen die kennis hebben van meetbrieven en het leuk vinden in een wedstrijdsfeer met boten en bemanning om te gaan. Je hoeft niet alles al te weten, want het Watersportverbond organiseert tal van cursussen. Meer informatie hierover vind je op onze website."

NEDERLANDS KAMPIOEN ORC 4



© Twirre Bogaard

In het weekend van 9 - 11 september 2022 werd tijdens de Zuiderzee Regatta gestreden om het Nederlands Kampioenschap ORC 4. Op vrijdag werd een lange baan gevaren, op zaterdag drie up/downwedstrijden. Helaas werd er op zondag, door een gebrek aan wind, niet meer gestart. Team IJsvogel van Sven Karsenbarg wist de andere 25 deelnemers voor te blijven en werd daarmee Nederlands Kampioen ORC 4 2022.

YEOMAN CUP – INSHORES NSR

Deze fraaie prijs is het zilveren model van de NRW, de verkenningston die voor de Nieuwe Rotterdamse Waterweg lag. In de beginjaren werd de Aanbrengrace Hoek van Holland – Harwich (voorloper van de Vuurschepen Race), verzeild vanuit Hoek van Holland, met vooraf een kapucijnermaaltijd in Hotel Amerika. Echter, de Berghaven was geen praktische ligging voor de deelnemers en toen de Nieuwe Waterweg steeds drukker werd, werd uitgeweken naar Breskens. Vanwege de centrale ligging wordt de race sinds 1982 vanuit Scheveningen gevaren. De toenmalige Admiraal van de RORC, Sir Owen Aisher, schonk deze prijs tijdens zijn bezoek aan de NZC. Zijn oorspronkelijke doel daarbij was het ter beschikking stellen van een overall prijs om deelname aan een weekend met oefenwedstrijden te stimuleren. Zo hoopte hij het Nederlandse wedstrijdzeilen naar een hoger plan te tillen. De naam van deze prijs werd Yeoman Challenge Trophy, genoemd naar zijn schip de Yeoman. Al zijn schepen droegen die naam, tot en met de huidige Yeoman XVII, waarmee zijn kleinzoon vaart. Afgelopen zomer tijdens de North Sea Regatta nam team ROST de prijs in ontvangst voor hun overwinning in de IRC 1 klasse.



DE WITTE RAAF IRC 1

Deze prijs is in 1967 geschonken door dr. ir. Th. P. Tromp en wordt ingezet als wisselprijs behorend bij de Verbondsbezem competitie in IRC 1. Het schip van de heer Tromp droeg de naam De Witte Raaf. Het is een kleine replica van het VOC schip de Halve Maen. De prijs is inmiddels al meer dan veertig keer uitgereikt. Acht jaar stond het schip op de schouw bij familie Peter H.G. de Ridder van de Checkmate. De prijs is dit jaar voor de 43ste maal uitgereikt, dit maal aan team ROST.



©Laurens Morel

DE PECHVOGEL PRIJS

In 1974 besloot het NZC bestuur de start van de Aanbrengrace van Breskens naar Harwich te vervroegen. Dit vanwege de te verwachten aankomsttijd. Toen het echter zover was, bleek dat de deelnemers, om naar het eerste merkteken richting Zeebrugge te varen, niet alleen tegen de vloedstroom, maar ook tegen een ZW wind van 4 à 5 Bft moesten starten. Een ieder die de kaart erbij haalt, kan voorspellen wat er gebeurde. Om zoveel mogelijk uit de stroom te blijven, kruisten alle deelnemers zo dicht mogelijk onder de wal. Hierdoor moesten hun slagen dus vlak onder de wal en tussen(!) de paalhoofden worden uitgevoerd. Hoe meer risico de deelnemers namen, hoe meer ze op de tegenstanders zouden winnen. De gevolgen bleven niet uit. Standfast met Piet Vroon en Frans Maas raakte enkele malen de grond, Belita VII van Jopie Bouman bleef aan een paalhoofd hangen, Emma II van Louet Feisser strandde en was total loss en de Scissors van Van der Schaar strandde op de Zeeuws-Vlaamse kust. Deze laatste verloor bovendien de skeg, waaraan het roer was opgehangen. De eigenaar vond deze skeg, 1,5 meter lang en 20 kg zwaar, later terug op het strand. Enkele maanden later bood de eigenaar deze skeg aan de Noordzee Club aan als Pechvogelprijs. Deze prijs werd in 1974 voor de eerste maal uitgereikt aan de onfortuinlijke Emma II. Gezien de omvang, was deze prijs een onhandelbaar ding. Daarom is edelsmid en beeldhouwer Menno Meijer uit Gouda gevraagd een nieuw ontwerp te maken. Dit ontwerp, in RVS, is een enigszins gestileerde skeg. Het bestuur van de NZC besloot toen ook dat het starttijdstip van de Aanbrengwedstrijd voortaan zodanig zou worden vastgesteld, dat de deelnemers tot Zeebrugge altijd stroom mee hebben. De wisselprijs is voor de 24ste keer uitgereikt aan de pechvogel van 2022, namelijk aan Ronald Prins met de Sailmon JR. Van hem werd aan het begin van het zeilseizoen een trailer vol wedstrijdzeilen gestolen.



©Laurens Morel



©Laurens Morel

PRINS HENDRIK DER NEDERLANDEN BEKER

De Prins Hendrik der Nederlanden Beker is een prijs van verdienste voor zeezeilen. Deze prijs wordt sinds 1997 uitgereikt als blijk van erkenning voor activiteiten voor de wedstrijdzeilsport in het algemeen, voor specifieke activiteiten of voor bijzondere zeilprestaties. Dit jaar is de prijs voor de 22ste maal uitgereikt en wel aan team Joule van Sylvie Leij en Arjen van Leeuwen. Met de Joule werden in vier maanden tijd de volgende overwinningen behaald: 1e plaats bij the Round the Island Race, British National Champion J/109, 1e J/109 klasse Cowes Week, Europees kampioen IRC 2 en 1e IRC 2 bij de Van Uden Reco Medemblik Regatta.



FLIPPERKAST PRIJS

In 1996 riep het bestuur van de Noordzee Club deze prijs in het leven als aanmoedigingsprijs voor jong talent. De prijs is dit jaar voor de 18e keer uitgereikt, dit maal aan de 20-jarige Christiane Walta. Zij zeilt bij Team Heiner en was de jongste schipper tijdens de Vuurschepen Race en de North Sea Race. Ze staat symbool voor een nieuwe generatie jonge, ambitieuze wedstrijdzeilsters.



RADBOUD CRUL



©Laurens Morel



© Laurens Morel

Breskens, 27 augustus 2022 - Het zijn de IRC Europese Kampioenschappen en tijdens de Noordzee Club (NZC) borrel hopen wij hem te spreken. Eén blik over de aanwezigen en mijn oog valt direct op de o zo herkenbare zonnehoed. 'A RORC regular and veteran of six Fastnet Races', aldus de RORC. We hebben het over Radboud Crul, de man die samen met zijn crew de 'Rosetta' tijdens het vierdaags evenement naar een mooie 3e plaats in de IRC2 zeilde. Al bijna twintig jaar vaart hij met deze Dehler 36 en hij is van plan dat te blijven doen zolang hij het leuk vindt. De boot is al inschreven voor het ORC Wereldkampioenschap komende zomer in Kiel. De uitdaging is duidelijk: een verbetering van de 8e plaats bij het vorige WK in 2006.

Naast bijna veertig jaar actief wedstrijdzeilen staan er heel wat jaren in bestuursfuncties op de teller. Hoe bent u daarin gerold?

"Begin jaren zeventig kwam Ad Moggré niet door de ballotage bij De Maas en kwam zo bij de nieuw opgerichte WSV Scheveningen terecht, waar hij direct met de organisatie van de

IJspiegelwedstrijden begon. Daar kwamen heel wat IOR bakken op af omdat je dan lekker in de winter kon blijven zeilen, en na de winter bleven er heel wat boten liggen. In 1985 werd de eerste Noordzee Week georganiseerd. Dat gebeurde toen in samenwerking met De Maas, de Kon. Marine Jachtclub en de NZC. Maar er was altijd veel gedoe tussen de voorzitters en uiteindelijk besloot de Jachtclub Scheveningen (JCS) in 1992 het voortaan zelf te doen, vooral dankzij een goede sponsor. Ik was toen al een paar jaar voorzitter van de wedstrijdcommissie".

Was dat de periode dat het evenement uitgroeide uit tot een megafestijn?

"Nog niet direct natuurlijk, maar de JCS kreeg het in 1992 voor elkaar dat Group 4 Securitas hoofdsponsor werd. Financieel directeur Loek Malmberg lag met zijn zeiljacht in de jachthaven van Scheveningen en de JCS organiseerde voor Group 4 een zeilrace in Scheveningen voor de rond-de-wereld zeiljachten. Kortom:

appeltje eitje. De sponsor eiste wel een Engelse naam. North Sea was wel duidelijk en ik heb er de term Regatta bij bedacht. Voor de zekerheid heeft de Jachtclub de naam toch ook maar direct gedeponeerd. Het evenement groeide en groeide. Dat kun je je nu nauwelijks nog voorstellen. Op een gegeven moment werkten we met budgetten van 6 tot 7 ton. Dan stond er een tent met een verdieping speciaal voor de sponsors en zorgde Frans Sluyters voor dixielandbandjes op de steigers. Geloof me, die sfeer was geweldig! Eén van de belangrijkste opdrachten voor de wedstrijdleader was ervoor zorgen dat iedereen rond borreltijd binnen was. Frans verzorgde het walgebeuren, Pim en Suus Fromberg de open bootjes en ik hielp Pim en later Max Behrend met de kajuitboten. Op het hoogtepunt, in 1998, waren er 125 grote boten en moesten we wel op twee wedstrijdbanen varen. De staatssecretaris reikte de prijzen uit en zelfs de landelijke televisie besteedde aandacht aan ons."

De NZC ondersteunt de organiserende verenigingen bij de wedstrijd-evenementen. Je werkte dus al samen.

"Binnen het wedstrijdzeilen is het meetsysteem natuurlijk altijd een dingetje geweest. Eerst voeren we onder IOR en daarna IMS, voorloper van de ORC. Prof Gerritsma uit Delft en het MIT in Boston hebben, uiteraard in samenwerking met anderen, het IMS systeem opgezet. Ad Moggré ontwikkelde daarvoor het scoringsprogramma. Zij waren in Nederland, samen met Hans Zuiderbaan, de pioniers van de ORC. Hans was in die tijd zelfs vijf jaar lang internationaal voorzitter. In samenwerking met de TU Delft hebben ze een belangrijke bijdrage geleverd aan de ontwikkeling van het IMS (ORC). Ze waren constant bezig het systeem te verbeteren: zoveel mogelijk variabelen voor een zo zuiver mogelijke uitslag. Daarbij kun je denken aan windrichting, windshift, stroomsterkte en -richting. Maar natuurlijk moest het wel werkbaar blijven. Bij de NSR in 1999, vlak voor de Admiral's Cup met de boten 'Mean Machine' (Peter de Ridder), 'Innovision 7' (Hans Eekhof) en een Sydney 40 (Jochem Visser), won de X48 van Rob Schutrubs de eerste race van de 'Innovision 7'. Maar dat kon natuurlijk helemaal niet! De wedstrijdleader werd plat gescholden en heeft de hele >

nacht zitten rekenen. Wat bleek? Er zat een kleine fout in het programma met grote consequenties. We wilden daarom naar een eenvoudiger en overzichtelijker scoringsstelsel in de NSR en we hebben werk gemaakt van het door Jochem Visser voorgestelde triple number. Daar ging natuurlijk een behoorlijke tijd overheen, maar sinds de invoering daarvan kan het wereldwijd gebruikt worden.

Zo rond de eeuwwisseling was er ook binnen de club sprake van verandering. Ook voor jezelf. Hoe kwam je op de voorzittersstoel van de NZC terecht?
“In 1998 volgde ik Cor Dekking op en begon de eerste van de drie termijnen als voorzitter. Niemand anders wilde het doen en stiekem vond ik het zelf natuurlijk wel leuk. Vooral als je dingen voor elkaar krijgt. Zo was er binnen het Watersportverbond wel een sectie voor scherpe jachten, maar als schippers hadden wij niets te vertellen. We wilden zelf verantwoordelijk zijn en niet afhankelijk van het Verbond. Na veel lobbyen was het 2006 zover, we werden de officiële klassenorganisatie voor ORC en IRC. Sindsdien zitten we zelf om de tafel bij deze internationale organisaties. We hebben toen ook de Verbondsbezem weer nieuw leven ingeblazen. Belangrijk was ook het invoeren van het Marifoonprotocol. Dat deed ik samen met Peter Anink. Aanvankelijk leverde dat best wat discussies op, want de wedstrijdleiders wilden er niet aan. Zij vonden het overbodig; de communicatie verliep nu eenmaal met vlaggen en geluidsein. Marifoongebruik lijkt eenvoudig, maar het zorgde toch af en toe voor problemen. Om die reden is het protocol opgezet. Zo kunnen zeilers erop vertrouwen dat alle relevante informatie tijdig wordt doorgegeven. En zo voorkom je dat deelnemers overbodige vragen stellen en de wedstrijdleiding en de andere deelnemers hinderen.”

Rosetta is een Dehler. Ook uw drie vorige boten waren Dehlers. U blijft het merk trouw.
“Sterker nog, Dehler sponsorde de ‘Rosetta’! Inderdaad mijn eerst bootje was een Optima 92. Net een jaar afgestudeerd, was ik al booteigenaar. Ik had dus eerder een boot dan een huis. De boot lag aan het Haringvliet en ik begon daar wat te toeren. In de haven leer je natuurlijk mensen kennen en vanaf 1982 was ik vaste bemanning op de Drake bij de IJspiegels. Maar als booteigenaar wil je natuurlijk toch liever met je eigen boot zeilen. Vandaar dat ik in 1985 een Optima 101 kocht en IJspiegels zeilde met lokale crew, waaronder Peter Vrolijk en de neven Buijsen. Daar heb ik enorm veel geleerd. Af en toe stapte ik ook wel op een andere boot, hoor. Eén van de leukste resultaten was de overall prijs tijdens de Vuurschepenrace in 2010. Dat was het eerste jaar dat Yvonne Beusker en Edith Voskamp met hun ‘Panther’ J/105 voeren. Met 20-25 knopen uit NNO naar de overkant; we waren zelfs in real time vóór veel grotere boten binnen. Eén van onze concurrenten stond met de mond open; dat kan niet! Met verschillende crews heb ik veel gevaren; 6 x de Fastnet, 27 x de North Sea Race en twee Wereldkampioenschappen. De Commodores Cup in 2008 was ook een geweldige ervaring met 15 landenteams. Samen met de ‘Roark’ van Kees Kaan en de Swan 45 van Lennart van Oeveren vormden wij het rode Nederlandse team (er waren nog twee andere Nederlandse teams). Bij de offshore waren we eerste en uiteindelijk vijfde overall. Ook de overwinning in onze klasse bij de Fastnet Race 1997 was een mooie topper. In 2001 hebben we een seizoen in de Med gezeild. Geweldig natuurlijk met wedstrijden als Copa del Rey in Palma en het IMS Wereldkampioenschap in Valencia, maar ja, je wilt uiteindelijk toch ook weer de IJspiegels varen, dus de boot terug naar Nederland. Een ander leuk evenement is het bijna jaarlijkse uitstapje naar de Caraïben met een groep vrienden uit Scheveningen. We charteren daar een boot en, eerlijk gezegd, doen we het als 65-plussers lang niet slecht. We vallen bijna altijd in de prijzen. Maar de ogen zijn nu gericht op het ORC Wereldkampioenschap ’23 in Kiel. Dat wordt weer veel trainen, met elkaar maar ook individueel. Net als in 2006 in de aanloop naar het WK in Neustadt. We hadden toen allemaal een personal trainer. En Erik van Vuuren was onze coach op het water. Je moet zo’n WK niet onderschatten, je vaart in velden van wel 60 boten. We waren destijds echt blij met onze 8e plaats en gaan er alles aan doen om deze te verbeteren”.

ERELID RADBOUD CRUL

Drie termijnen voorzitter, verantwoordelijk voor overgang van de NZC van eigenarenvereniging naar klassenorganisatie voor scherpe jachten, bevorderde de introductie van het ORC Tripe Number internationaal, mede-initiatiefnemer verplichte Marifoonprotocol bij wedstrijden.



*De 75 jaar Noordzee Club Lustrumcommissie v.l.n.r.:
Astrid de Vin, Martine Vos, Michelle Witsenburg en Eva Hermans*



Tijdens de North Sea Regatta, zaterdagavond 4 juni 2022, spetterde het eindelijk weer eens in de jachthaven op Scheveningen. Na afloop van de eerste zeildag gaf de Noordzee Club een feestje ter ere van haar 75-jarig Jubileum. De band Jamento kreeg op hun swingende noten de voetjes van de vloer en velen liepen rond in het Ocean Vibes thema van dit vijftiende lustrum: een Hawaïi shirt, een piratenoutfit, een kapiteinskostuum of iets met schubben.

*Wie jarig is, geeft
een feestje !!*



Winnaar Outfit: White Hawk



Winnaar Outfit: MaxFun 18+



NICHOLAJ VREESWIJK

Met zijn 19 jaar is Nicholaj niet alleen het jongste, maar ook één van de laatste nieuwe leden van de Noordzee Club. Hij werd lid tijdens het EK in Breskens afgelopen augustus.

Natuurlijk sprak het zeer betaalbare lidmaatschap hem aan, maar hij kent de NZC toch vooral van de borrels, feestjes en de gezelligheid die hij tijdens de wedstrijden tegenkomt. Juist dat wil hij graag supporten. Nicholaj vindt het belangrijk dat er een leuke wedstrijd-kalender is en dat de wedstrijden goed georganiseerd worden met een gezellig walprogramma. De muntjes die daarvoor aan de leden uitgedeeld worden, zijn natuurlijk ook aantrekkelijk, zeker voor hem en zijn jonge bemanning. Ze hielpen dus sowieso om hem over de streep te trekken.

Nicholaj is eigenaar van een Pion, een Van de Stadt Design. De 'Balans' heeft hij anderhalf jaar geleden vanuit Lelystad naar Scheveningen teruggebracht. Hij had toen net zijn J/22 verkocht. Die boot had hij als 16-jarige gekocht en vervolgens in een paar jaar tijd volledig gerefit. Nicholaj heeft met die boot niet veel wedstrijden kunnen zeilen, omdat die corona roet in het eten gooide.



Nicholaj en zijn team wonnen de 1e prijs tijdens de IJspiegel op 16 oktober.

Zijn motto is: zoveel mogelijk jong bloed aan het zeilen krijgen. Dit mooie streven brengt hij zelf in de praktijk door begin oktober 2022 aan het NK Pion in Hoorn mee te doen met een opvallend jonge bemanning; de oudste is 24 jaar. Mensen van de Jachtclub Scheveningen kennen Nicholaj vast nog wel. Hij was daar drie jaar lang havenmeester. Nu studeert hij in Rotterdam aan het Hout- en Meubileringscollege en wordt hij meubelmaker voor scheepinterieurs. Nicholaj werkt op dit vlak al als zzp-er en verdient daarmee zijn brood. Ook de 'Balans' gaat weer door zijn handen en verbouwt hij volledig naar zijn wensen.

Wat hebben de Olympische zeilkampioenen Dylan Fletcher, Tom Slingsby en Ruggero Tita met elkaar gemeen? Ze varen met innovaties van Sailmon! Dit Nederlandse bedrijf - gevestigd tegenover het Watersportverbond in Scheveningen - ontwikkelt sinds 2014 toepassingen voor alle soorten zeilers en voor alle typen zeilboten; van optimisten tot superjachten.

Ook voor wedstrijdzeilers kan Sailmon veel betekenen. Onze processoren leveren de meest accurate data. Onze displays garanderen een ongekennde aanpasbaarheid en leesbaarheid. Onze apps helpen je deze instrumenten eenvoudig te bedienen. Zo stelt de revolutionaire Sailmon App je in staat iedere tocht te tracken, te analyseren en daarmee je zeilervaring te maximaliseren. Of je nu gaat voor een volledig nieuw systeem of het hergebruik van bestaande sensoren of displays: Sailmon heeft voor ieders behoefte een oplossing. Ook als je op zoek bent naar een vervanging van je huidige H2000/ H3000 systeem. Neem contact op en ontdek waarom de grote zeilers varen met Sailmon!

Sailmon.com, info@sailmon.com, +31(0)70 221 1596



INTERNATIONAAL

‘Het spelletje verandert niet, het zijn vooral de boten’

Wanneer was de kentering in de zeilsport?

“Nadat in de beginjaren '50 het wedstrijdzeilen met plezierjachten zijn intrede deed, verbreedde de zeilsport zich aan het einde van de vorige eeuw. In 1992 werd in Engeland de Commodores' Cup in het leven geroepen, de Corintian tegenhanger van de Admiral's Cup. Al vanaf het eerste moment was Nederland vertegenwoordigd op dit tweejaarlijks evenement, waar de regel was: per boot slechts drie profs aan boord. Elk team bestond uit drie boten van verschillende afmetingen en die voeren dus tegen elkaar in verschillende ratingklassen.

Opvallend was dat een merk als Rolex zijn naam verbond aan dit nieuwe evenement; ze hadden er blijkbaar het volste vertrouwen in. Het was ook geweldig. Nederland deed aan de meeste edities mee. Het dichtst bij de winst zaten we in 2002: aanvoerder Peter H.G. de Ridder (Checkmate), Hans Horrevoet (Satori) en Hans Hout (Salty Dog) behaalden een welverdiende tweede plaats. Ook deze eeuw is

Nederland goed vertegenwoordigd bij de internationale wereldtop. Zo hebben Peter H.G. de Ridder met de Checkmate, evenals Team Van Vuuren met de Lenco, meerdere keren het hoogste ORC podium betreden. Piet Vroon overheerst met zijn Tonnerres de Solent, net als Harry Heist met zijn Windsome. De Solent is het uitdagende vaarwater waar de Roark van Kees Kaan tijdens de Commodores' Cup bijna alles won. Een recent stukje geschiedenis zijn de Engelse Double Handed kampioenschappen, waarbij de Engelsen voor het eerst op hun thuiswater werden verslagen door mijn eigen team op de Hubo. Komende zomer zijn alle ogen gericht op de ORC Worlds in Kiel en natuurlijk de 50ste editie van de Fastnet Race. In aanloop daar naartoe, zou het fantastisch zijn als wij elkaar in de Nederlandse competitie tot grote hoogte opzwepen om vervolgens in Duitsland en Frankrijk een goed feestje op het podium te kunnen vieren!”

Scheveningen was in de jaren '80 en '90 hét mekka van het internationale wedstrijdzeilen. Two Tonners, zoals de Duitse Pinta en Rubin, sparren op de Noordzee tegen Gerrit Jeelofs Caiman, tegen de prachtige, bij Huisman gebouwde, aluminium Bierkaai van de familie Klundert en natuurlijk was Piet Vroon er al bij met de Formidable. Iedere twee jaar vonden de selecties plaats voor de Admiral's Cup, het wereldkampioenschap zeezeilen voor landenteams. De foto's van Bert Dolks Pro-motion, die dramatisch doormidden werd gevaren door de Amerikaanse Mandrake, komen nog steeds voorbij in de zeilmedia. We spreken Erik van Vuuren, wedstrijdzeiler in hart en nieren.

“Het spelletje wedstrijdzeilen verandert niet, het zijn vooral de boten die veranderen. Binnen het ratingzeilen zien we ook veranderingen: van IOR via IMS naar ORC en IRC. De eerder genoemde schepen domineerden ooit de Noordzeeweek en streden om de Verbondsbezems. Jongere zeilers, die

hoofdzakelijk op de plas-sen voeren, hadden foto's van die beroemde schepen aan de muur hangen. Als je geluk, talent én veel vrije tijd had, kon je een plekje aan boord bemachtigen. Zo ben ik ook begonnen.”

Vanaf de jaren '90 was sprake van een nieuwe standaard?

“Ja, het was Peter B. de Ridder die met zijn Mean Machine een nieuwe standaard neerzette. In het kort: minder bier na de wedstrijden en de inbreng van buitenlandse professionals om het niveau omhoog te brengen. Eerst met zijn Mean Machine One-tonners.

Daarbij werd zijn team behoorlijk onder druk gezet door het team van Jochem Visser waarvan ik ook deel uitmaakte. Dat team bleek met zusterschip Amsterdamned vanuit het niets een enorme concurrent te zijn. Het onderlinge respect van beide heren, én van Hans Eekhof die met zijn Innovision hard aan de weg timmerde, maakte duidelijk hoe op het hoogste niveau races gewonnen kon worden. Het pact dat Peter, Hans en Jochem in 1998 sloten, zorgde ervoor dat er in 1999 een serieuze aanval werd gedaan op de Admiral's Cup. De sponsor (Trust Computers) ging helemaal los; langs de Nederlands snelwegen werd de deelname via abri's aangekondigd, de Nederlandse sportmedia liepen in Cowes rond. Omdat ik het laatste stukje naar de finish stuurde, zag mijn familie mij juichend achter het stuurwiel in het achtuur-journaal. We wonnen dus, dé Admiral's Cup.”



NZC archief 2007

QUARTER TON REVIVAL

Olympiërs André Nelis (BE), Fred Imhoff (NL) en Rodney Pattison (EN), Nederlanders Hans Kortekaas, Douwe Gaastra en Cees van Tongeren; enkele bekende namen uit het kwarttonnercircuit, vanaf eind jaren zestig wereldwijd één van de meest succesvolle zeilklassen. Wat is nu eigenlijk een kwarttonner? De generatie die de glorie van deze klasse heeft meegemaakt, weet het, maar de jeugd en de nieuwkomers bij het wedstrijdzeilen fronsen vaak hun wenkbrauwen. Gaat het over het gewicht of over geld? Tijd voor wat vragen aan Hylke Steensma, fervent kwarttonzeiler en kartrekker van de revival in Nederland.

Om met de deur in huis te vallen: waar komt de naam kwarttonner vandaan?

“Halverwege de zestiger jaren schakelde de Engelse Royal Ocean Racing Club over van de meterklasse jachten naar offshore racers, een andere manier om deelnemers te meten en beoordelen. Zo had je de mini, ¼, ½, ¾, 1, 2 Tonners en zelfs Maxi's. Dit had in eerste instantie niet met het gewicht te maken, maar met de internationale RORC-Rule,

en daarbij ging het natuurlijk weer wel om de grootte van de boot. De kwarttonner had toen een rating van maximaal 15 ft. Het was een boot van zo'n zeven tot acht meter waarbij de kajuit ook aan minimale afmetingen moest voldoen, het moest ramen hebben, een kookgelegenheid en twee vaste kooien. Bijna alle beroemde, hedendaagse ontwerpers zijn ooit gestart met het ontwerpen van boten voor de Quarter Ton Class. Vaak zeilden professionele zeilers een prototype naar de overwinning bij de Quarter Ton Cup (QTC), waarna de productie op gang kwam. Voorbeelden hiervan zijn de Ecume de Mer (winnaar in 1970 en 1972), de Eygthene 24 (winnaar in 1973) en Albin Accent (winnaar in 1974). In Nederland kun je dan onder andere denken aan bouwers Jachtwerf Waarschip en Jachtwerf Middelharnis van Jim Lensveld, en ontwerpers Jac. de Ridder Yacht Design en Van de Stadt Design.”

Hoe kwam de klasse in Nederland terecht?

“De eerste QTC werd in 1967 gezeild vanuit La Rochelle. Negen boten voeren mee, geen Nederlandse. De Belg André Nelis - die bij de Olympische Spelen van 1956 en 1960 in

de Finn naar respectievelijk zilver en brons zeilde - won het evenement met de 'Spirit', het prototype van de Spirit 24, een Van de Stadt ontwerp. Het winnende land mocht de Cup organiseren en het jaar daarop vond de QTC in Breskens plaats. De Nederlandse zeiler Hans Kortekaas had in '67 de Verbondsbezem gewonnen en smeedde plannen om deze Cup te winnen. Zijn boot, de 'Piranha II', een Challenger met een rating van 17ft, moest dus worden aangepast. De kiel werd ingekort en door 50 cm van de spiegel te zagen, viel de boot binnen de rating. Hij voer met een grotere genua en een smaller grootzeil met - nieuw voor die tijd - een doorlopende toplat. Er werden twee coastals gevaren, twee Olympische-baan wedstrijden en een offshore van 100 mijl. Kortekaas won met bemanningsleden Dick de Kat en Wim Kuit. Dit was de eerste en enige keer dat een Nederlandse zeiler de Cup mee naar huis mocht nemen!”

Ontwikkelde de kwarttonner ook mee van RORC Rule naar IOR-Rule?

“Inderdaad, andere regels, andere bootjes. In 1971 kregen ze te maken met de IOR-Rule en de rating ging omhoog naar 18 en later zelfs naar 18,55 ft. De kwarttonners veranderden aanzienlijk en werden groter, sneller en minder extreem. Ook werden bestaande bootjes regelmatig verbouwd om binnen deze nieuwe regels te blijven. IOR moedigde korte, brede ontwerpen aan met een beperkte stabiliteit. De gebruikelijke smalle waterlijn maakte de bootjes wiebelig. Door deze regels wonnen rond 1977 met name boten met lood in de bilge en een midzwaard. Bij de QTC van 1978 in Japan waaide het de hele week gigantisch en er zonk zelfs een kwarttonner. De organisatie die de regels controleerde, besefte dat deze ontwikkeling niet geschikt was voor zeewaardige jachten en de midzwaarden kregen een zware penalty. De latere ontwerpen werden gematigder, omdat er meer wedstrijden rond boeien werden gezeild dan langere offshores.”

De laatste Cup werd gezeild in 1997. En nu, een halve eeuw na de introductie van de klasse, vindt er een revival plaats. Hoe verliep dat?

“Het begon in Engeland in de zomer van 2005 toen de geres-taureerde kwarttonner 'Purple Haze' de overall winst pakte tijdens de Round the Island Race. Vanaf dat moment werd in heel Europa gespeurd naar oude Ceccarelli, Fauroux of Jeze-quel boten. Ook begonnen zeilers weer flink te investeren in de oude kwarttonners en schakelden ze diverse werven en ontwerpers in om oude schepen van dat type te laten voldoen aan de IRC-eisen waaronder in Engeland wordt gezeild. De jaren erna groeide het wedstrijdveld gestaag en werden de boten steeds professioneler. In navoring daarvan

organiseerden wij, enkele enthousiaste Nederlandse kwart-tonneigenaren, in 2013 de eerste Dutch Quarter Ton Cup (DQTC). Deze eerste editie werd op het IJsselmeer gezeild tijdens de Lenco Regatta. Vooraf hadden zich meer dan dertig boten ingeschreven. Helaas gooiden de weergoden roet in het eten door de zeilers een hele week te trakteren op windkracht 7. Hoewel een aantal deelnemers Lelystad niet haalde, was het evenement zo'n groot succes dat de organisatoren enthousiast besloten verder te gaan. Inmiddels is het uitgegroeid naar een kleine competitie om zo meer eigenaren de kans te geven om verspreid over het land aan één of meerdere evenementen mee te doen. De afgelopen edities werden gewonnen door een Westerly GK24, een Waarschip ¼ ton, een Zeeton 24, een Robber 3E en een Sprinta DS. Dat levert niet alleen mooie foto's op, maar geeft ook goed aan dat al die verschillende boten aan elkaar gewaagd zijn.”

Een kwarttonner is een ORC4 bootje. Maar jullie varen ook een eigen DQTC. Bijt dat elkaar niet?

“De eerste jaren werd er gezeild met een door de organisatie berekende mix van ORC en SW, maar dit leidde uiteraard tot de nodige discussies. In 2015 lanceerden de NZC en het Verbond de ORC-Declared meetbrief. Daarmee werd, op basis van door de eigenaar aangeleverde gegevens en bestaande romfiles, voor een jaar een gratis ORC-meetbrief verstrekt. Hierdoor werd DQTC laagdrempelig, eerlijk en begrijpelijk, met als gevolg dat de velden groeiden. Gelijktijdig kregen wij wel het verwijt dat we als klasse de ORC4 'om zeep hielpen' doordat we een eigen startgroep kregen. Om die reden besloten we in 2019 de ORC4 te omarmen. De Zuiderzee Regatta in Muiden was toen het laatste evenement dat meetelde voor de DQTC, maar óók het officiële NK ORC4. In totaal kwamen er 23 ORC-gemeten boten op af (waarvan maar liefst 15 kwarttonners) en tot vandaag de dag vindt grootste ORC-kampioenschap van Nederland in klasse ORC4 plaats.”

En voor de toekomst?

“We hopen als klasse te blijven groeien. Inmiddels hebben al meer dan 70 boten een of meer evenementen van de DQTC gezeild en we hopen ieder jaar weer dat er 'nieuwe' boten bij komen. In ons land liggen nog honderden jong bejaarde kwarttonners te wachten; we hebben bestanden van meer dan duizend boten. Regelmatig liggen er boten voor een prikkie te koop en de kosten om zo'n boot wedstrijd klaar te maken en te houden vallen relatief mee. Zeker als je die deelt onder de bemanning. Bovendien, een kwarttonner zeil je met maar drie à vier man of vrouw, dus dat is lekker overzichtelijk en laagdrempelig!”



*Vroeger ¼ tonner gezeild en nog uitslagen en/of foto's uit die tijd? We zijn zeer geïnteresseerd!
Meer info op www.kwarttonzeilers.nl of via kwarttonzeilers@gmail.com.*



©Laurens Morel



EVENTS

Martine Vos wordt in de bloemetjes gezet door zoon Niels en bedankt voor 17 jaar organisatie van de Van Uden Reco Regatta's.

Elk jaar heeft de Noordzee Club een mooie wedstrijdkalender met daarop voldoende keuze voor iedere soort zeiler. Hoe zit het eigenlijk met al deze wedstrijden? Wie zijn de mensen die zich daarvoor hard maken? We stellen de vraag aan Martine Vos.

“De meesten van jullie kennen mij vanuit Stellendam. Daar ben ik 17 jaar geleden begonnen met de organisatie van de seizoensopener in Stellendam. We hebben er door de jaren heen een geweldig evenement van gemaakt, met mooie wedstrijden en een gezellig walprogramma. Dat laatste wordt zeer op prijs gesteld. Zo lees ik op social media bijvoorbeeld over de standjes met gratis pizza en vers gebakken vis. Sinds een aantal jaar verzorgen we ook de seizoensafsluiter in Medemblik. Ook daarvan loopt de organisatie inmiddels op rolletjes. Maar wie zijn nu ‘we’? Wel nu, dat is een heel team van vrijwilligers dat ervoor zorgt dat zowel de wedstrijden als het walprogramma soepel verloopt. Bij alle zeilevenementen in het land zijn tal van vrijwilligers aan de slag. Mensen die bereid zijn een hele dag met een boei te slepen, op een startschip, in het protest comité of de regatta office te zitten. Maar ook de EHBO-ers, mensen die de terreinen geschikt maken en weer opruimen enzovoorts. Vooral op het water komt er nog al wat bij kijken. Mensen moeten de regels kennen en goed weten waar ze mee bezig zijn. Zo’n groep vrijwilligers wordt zorgvuldig bij elkaar gezocht. Als organisatie moet je namelijk goed weten wat iemand kan en wat iemand bereid is om te leren. Ook belangrijk: we hebben niets aan vrijwilligers die alleen op een mooie dag eens willen meekijken. Wat mooi is, is dat de teams vooral bestaan uit vrienden en bekenden die elkaar graag helpen”.

We hebben in heel Nederland verjonging nodig. Hoe krijgen we dat voor elkaar?

“Hierover lopen de meningen uiteen. Het enige wat ik kan doen, is mijn ervaring delen. Leeftijdsgenoten vinden het leuk om met leeftijdsgenoten om te gaan. Klinkt niet vreemd, toch? Zij moeten de ruimte krijgen om iets op hun eigen wijze te doen. De zin: “Ja, maar zo hebben wij het altijd gedaan” is uit den boze. Mijn ervaring met de jonge mensen is dat zij het ook echt kunnen. En ze hebben lol! Heel belangrijk als je je vrije tijd opoffert. De groeps-app gaat een week voor de wedstrijd los; van meerijden tot boodschappenlijstjes. Ik krijg alle (lekkere trek) dieetwensen door en ja, het werkt echt! De meeste vrijwilligers zijn ook zeilers. Ze snappen een startlijn en dat een bovenboei recht in de wind moet liggen. Wat ikzelf nooit heb begrepen, is het onderscheid dat soms gemaakt wordt tussen de posities op de wedstrijd baan. We kunnen echt niemand missen! Als we de boeienboot missen, hebben we geen boeien, zo ook de vlaggen, het regatta office, EHBO-ers, enzovoorts. Iedereen is belangrijk en zonder hen is er geen zeilwedstrijd.

Ik heb geleerd om te zien wat belangrijk is. De vrijwilligers zijn de hele dag op het water, onder welke omstandigheden dan ook. Als zij de kant op komen, willen ze even relaxen, met een drankje en een snackje. Even de dag evalueren: wat ging er goed en wat moet volgende keer beter. Daarom doe ik ook hier de oproep aan alle organisaties in het land: behandel alle vrijwilligers gelijk, maak geen onderscheid in jasjes, t-shirts of slaapplek. Zorg vooral voor goed wedstrijd materiaal, maar dat lijkt mij evident.

Ik vind dat er verjonging moet komen en breng dat zelf ook daadwerkelijk in praktijk. Voor de organisatie van de Van Uden Reco Regatta's Stellendam en Medemblik geef ik het stokje door aan mijn zoon Niels Anema en Thijs Redeker. Een nieuw, jong team zal de komende jaren voor mooie wedstrijden en feestjes zorgen. En ik? Ik zie jullie weer op het water”.

Sharing the passion for ropes®

Officiële distributeur

RAKE
RIGGING

The next level in sailing®

Rake Rigging bv | Overleek 7 | 1671 GD Medemblik

Tel: +31(0)6 25045549 | www.rakerigging.com | info@rakerigging.nl

Héolia® T light

BOUWSTENEN

De organisatie rond het wedstrijdzeilen in Nederland is door de decennia heen langzaam opgebouwd tot wat het nu is. Opgebouwd door mensen, die we als belangrijke bouwstenen kunnen beschouwen voor de Nederlandse zeilsport. Het is onmogelijk om iedereen te noemen die zich veel, of uitzonderlijk veel, voor de Noordzee Club heeft ingezet. Uiteraard gaat dankbaarheid uit naar alle bestuursleden vanaf 1946; zonder hen had de NZC geen bestaansrecht. Eind vorige eeuw begon de club met het benoemen van ereleden en het uitreiken van de Speld van Verdienste aan mensen die veel voor de club en of het wedstrijdzeilen hebben betekend. Niemand doet dat om die Speld of dat erelidmaatschap te bemachtigen. Een ieder van hen deed dat omdat hij of zij een hart heeft dat klopt voor de mooiste sport die er voor ons is: het wedstrijdzeilen.

Het eerst erelid, en waarschijnlijk het bekendste, is Conny van Rietschoten (2013†). Hij staat te boek als de beste Nederlandse offshore zeiler aller tijden. Zo won hij tweemaal de Whitbread Round the World Race met zijn Flyer I en II. Hans Zuiderbaan heeft baanbrekend werk verricht en zich, namens Nederland, decennia lang ingezet voor de ontwikkeling van met name het IMS Handicap systeem. Verder was hij vijf jaar lang voorzitter van het Offshore Racing Congress, elf jaar voorzitter van de WV Breskens en verwoed wedstrijdzeiler. De overige ereleden zijn vooral bestuursleden van de club. Iedereen die een bestuursfunctie heeft vervuld, weet dat daar heel veel tijd in gaat zitten, met perioden zelfs alle vrije tijd. In de zestiger jaren was daar Jacques Lioni (2008†), naast de NZC ook bestuurder van de KN-R&ZV Muiden, wedstrijdleader en lid protestcommissie. Oud-marineofficier Cor Dekking, en navigator op de

Spirit of Delft, was ook jarenlang voorzitter evenals oud-marineofficier Ruud van Wely (2018†), die alle vergaderingen in uniform voor zat.

Spelden van Verdienste

Ook onder de dragers van de Speld van Verdienste vinden we veel bestuurders, zoals Dirk de Haan, Jaap Kaakebeeke, Henk Sol, Jan Valstar (2022†), Jan Geert Boeve, Ad Lagendijk en Dirk-Jan Zweers. Specifiek in de Technische Commissie vinden we Leo van Raam, Roel van Muyden, Jacco Hekhuis, Ab Pasman en Raymond Roesink. De laatste drie zijn nog steeds zeer actief binnen de commissie. Raymond verzorgt ook al ruim een decennia alle ICT-vraagstukken voor onze club.

Kijkend naar verdiensten voor de Nederlandse watersport in het algemeen komen we bij Peter B. de Ridder die, naast twee jaar voorzitterschap, een gelauwerd internationaal zeiler was. Met zijn Mean Machines verwierf hij wereldfaam. Daarnaast hebben we diverse drijvende krachten. Benno Wiersma bijvoorbeeld was de man achter deelname van de Volvo 60 'Brunel Sunergy' in de 1997-98 Whitbread Round the World Race. Frans Sluyter was vijftienvintig jaar lang actief met de organisatie van de North Sea Regatta. Ton de Groot was de drijvende kracht achter de start van de NSR, de IJspiegel winterserie en bijbehorende websites. En Loek Malmberg was als financieel directeur bij Group 4 Securitas verantwoordelijk voor tien jaar sponsorschap van de North Sea Regatta. John van der Starre startte als eerste wedstrijdcommissaris de gesprekken met wedstrijdorganisatoren over kwaliteit en organisatie van de Verbondsbezem wedstrijden. En tot slot Erik van Vuuren, hij stimuleerde als wedstrijdcommissaris initiatieven om de synergie tussen het Watersportverbond, organiserende verenigingen en zeilers te verhogen. Hij zit momenteel in het Platform Wedstrijdsport van het Verbond en is lid van de Technische Commissie.

Piet Vroon, Radboud Crul en Janny van der Horst worden elders in dit magazine vermeld.

Roy van Aller

Speld van Verdienste

Als marineofficier, stuurman en kapitein op de grote vaart was Roy zeer gewild als stuurman en voer in de zeventiger en tachtiger jaren bij Piet Vroon. Zeker omdat hij na enkele maanden 'op' te zijn geweest, ook weer enkele maanden 'af' was, en hij zorgde er wel voor dat die vrije maanden in de zomer vielen. Het feit dat hij bij Rederij Vroon voer, hielp daar wel aan mee. In de jaren negentig

was Roy navigator op de Pro-Motion en hij was jarenlang voorzitter van de WVBreskens. Toen hij zelf minder wedstrijden zeilde, legde hij zich toe op het wedstrijdleaderschap, wat hij zeker vijftien jaar met heel veel plezier heeft gedaan. Daarbij moet opgemerkt worden dat zijn vrouw Sari hem al die jaren in het wedstrijdsecretariaat ondersteunde. Roy is nog steeds actief TC lid en behartigt, geheel in lijn met zijn professionele ervaringen, al een aantal jaren het aspect veiligheid.

Ab Pasman

Erelid

Als er iemand is die langdurig en uitzonderlijk actief is voor de NZC, is het Ab Pasman wel. Hij was de eerste en gedurende vele jaren voorzitter van de TC, combineerde dat in een later stadium met twee termijnen bestuursvoorzitter en diende drie termijnen als Nederlands ORC-member. Hij zorgde ervoor dat het Triple Number internationaal werd ingevoerd. "Als bestuursvoorzitter ben je veel breder bezig," vertelt Ab. "Ik vond dat zeer leuke periode want er veranderde van alles." Hij initieerde de website en de gedrukte Nieuwsbrief met vooral ook educatieve artikelen. In 2008 verscheen zelfs de eerst 'glossy' wedstrijdkalender. "Jammer genoeg zijn deze nieuwsbrieven weer verdwenen. Bijna alles is nu digitaal". Andere uitdagingen waren de organisatie van het eerste Nationaal Kampioenschap in IJmuiden en tien jaar later het binnen halen het ORC/IRC WK. Als organisatie moet je dan aan zeer veel voorwaarden voldoen. Samen met Edwin Lodder is hij daarvoor destijds de succesvolle lobby-strijd aangegaan. NZC leden kunnen bij Ab terecht als rating deskundige. En daarbij roept hij op tot meer NZC-activiteiten om het clubgevoel te versterken.



DOUBLE HANDED

Als er één klasse is die de laatste twintig jaar enorm is gegroeid, is het wel het Double Handed (DH) zeilen. De Fastnet Race startte in 2005 startte met deze klasse en twintig duo's schreven zich in. De laatste editie waren dit er al zestig. Sinds vorig jaar zijn DH teams ook bij de Sydney-Hobart race welkom. Verder was er een allereerste ORC DH European Championship. In het begin was het DH-circuit alleen gericht op medium en lange-afstands-wedstrijden. Inmiddels zijn er al een aantal jaar ook korte banen, het welbekende Round the Cans. Ook in Nederland zien we steeds meer DH wedstrijden, bijvoorbeeld de 40 Mijl van Bru, de 50 Mijl Race vanuit Lelystad en de 100 Mijl Bruine Bank Race. Het aantal deelnemers is steevast hoog.

Wat is het geheim van het DH zeilen? Als je met een vaste crew vaart, staat iedereen meestal op de positie waar hij het beste is. Vaar je DH, dan moet je een allrounder zijn. De uitdaging is daarmee een stuk groter. Het is veiliger dan solo en qua organisatie ben je een stuk flexibeler, vergeleken met een crew van zes, acht of tien man. Je kunt makkelijker schakelen; je hoeft immers maar met twee agenda's rekening te houden.

Bekende NZC-duo's

Bekende NZC-duo's zijn er zeker! De Magic Machine Cup beker was zes jaar in handen van John van der Starre en Robin Verhoef, onder wedstrijdzeilend Nederland met een glimlach bekend als Buurman & Buurman. Alleen, zo onhandig zijn ze niet. Het duo won zeer veel wedstrijden en Nederlandse kampioenschappen. Bij de Fastnet hebben ze zelfs een tweede en derde plaats behaald. Chris Revelman en Pascal Bakker wonnen ook veel en werden derde bij zowel bij de Fastnet als ook bij de non-stop Round Britain & Ireland Race. Erik van Vuuren troefde samen met Jochem Schoorl/Yvonne Beusker de Engelse DH zeilers af door de Prijs Nationaal Kampioen DH vanuit Cowes mee naar huis te nemen. Chris Schram won jaren geleden de 500 Mijl en zeilde sindsdien ook regelmatig een Fastnet. Afgelopen keer nog, behaalde hij in de DH klasse als enige Nederlander de finish. De 8 Bft bij de start zorgden bij velen jammer genoeg voor materiaalpech. Hij voer toen met Patrick ten Brincke, die afgelopen zomer op zijn beurt, met zijn eigen boot en zijn zeilmaat Harmen de Jong, in hun klasse een derde plaats behaalde de ORC DH Wereldkampioenschappen in Zweden.



ORC SPORTBOAT CLASS

Internationaal wordt er in de ORC Sportboat Class gevaren. In 2016 verzocht een groep sportbooteigenaren de NZC een Nederlandse competitie op te zetten. Twee jaar later was het animo al vermindert omdat er enkele eenheidsklassen weer nieuw leven werd ingeblazen. Internationaal is de klasse nog wel actief en de regels daartoe worden jaarlijks herzien. De kennis is dan ook aanwezig bij de NZC en geïnteresseerden kunnen altijd contact opnemen met orcsupport@noordzeeclub.nl.



WEDSTRIJDEN

Na twee coronajaren hadden we dit jaar gelukkig een normaal wedstrijdseizoen op de Noordzee, het IJsselmeer en de binnenwateren. Het was daarmee dus ook het eerste jaar, dat werd gevaren volgens de in 2019 ontworpen opzet van de Verbondsbezem competitie. Het doel, meer boten bij de key-evenementen voor 'de Bezem', lijkt niet gehaald. Hoe kijkt wedstrijdcommissaris Willem Schopman hiernaar?

"Als je terugkijkt in de geschiedenis zie je dat de deelnemersaantallen altijd golfbewegingen vertonen. Momenteel zitten we als het ware in een Laag. De vernieuwde opzet van de Verbondsbezem competitie kan daar niets aan veranderen. Als we dieper in de cijfers duiken, blijkt dat er maar een handvol boten is dat voor de NZC competitie gaat. Het overgrote deel van de deelnemers vaart een lokaal evenement dat toevallig of niet ook voor de Verbondsbezem telt, meestal vanuit hun thuishaven. Zeilers uit Zeeland komen zelden naar de wedstrijden op het IJsselmeer en andersom. Vaak worden de tijdrovende delivery's daarvoor als belangrijkste reden genoemd."

De grote uitdaging is dus het tij te keren?

"Inderdaad. Grote, aansprekende velden vinden we momenteel bij laagdrempelige, lokale evenementen met wedstrijden rond de vaste boeien met o.m. SW-ratings en soortgelijke eenvoudige tijdcorrectie-systemen, en minder bij de pure up-down ORC- en IRC-evenementen.

Daar moeten we dus iets mee. Nu het SW-systeem onder de NZC-paraplu komt, wordt er nog meer aan gedaan om de overeenkomsten te benadrukken en gecombineerde SW en IRC/ORC-evenementen te bevorderen. Tijdens de borrels met de zeilers hebben we daarover al van gedachten gewisseld. Grote vraag is: waar willen we naar toe als NZC en wat kunnen wij als zeilers bijdragen aan de toekomst van het wedstrijd-zeilen? Misschien is het na twee jaar stilte in de sport tijd voor reflectie en kunnen wij met alle leden van de Noordzee Club de schouders zetten onder een nieuwe wedstrijdcultuur. Het is heel belangrijk wedstrijden te

'Wedstrijdcomités zijn er voor de zeilers en niet andersom'

organiseren, waarvan onze leden enthousiast worden. De wedstrijdcomités zijn er voor de zeilers en niet andersom."

Heb je een concreet voorstel?

"Op de Dag van het Wedstrijdzeilen wil ik een iets andere opzet van de competitie voor komend jaar voorstellen, waarbij elke boot met een ORC meetbrief die drie wedstrijdseries vaart, de Verbondsbezem kan winnen. Een offshore race telt daarbij ook als één. Dat betekent dat een schipper de Verbondsbezem kan winnen door drie wedstrijdseries te varen rond zijn thuiswater. Hopelijk trekt dit de boten aan die wel gemeten zijn maar toch niet meezeilden voor de competitie van 2022. We weten dat iedere zeiler een gezellig walprogramma enorm op prijs stelt. Door sommige driedaagse wedstrijden terug te brengen naar een tweedaagse, kan de organisatie zich richten op één gezellige 'aftersail'. Ik hoop echt dat 2023 in alle opzichten een mooi zeilseizoen wordt. Als wedstrijdcommissaris sta ik niet alleen open voor suggesties en op- of aanmerkingen, ik heb die input ook nodig om beleid te verbeteren en te optimaliseren."



©Laurens Morel

nke
MARINE ELECTRONICS

SXT
SUPPORT - SERVICE - SUPPLY
www.s-x-t.nl

ADRENA
NAVIGATION SOFTWARE
TO SERVE YOUR PERFORMANCE



**PERFORMANCE
VORMVAST
DUURZAAMHEID**

Het enige zeil te wereld met een ISO 14040 Life Cycle Assessment certificaat, volledige milieu bewust geproduceerd en recyclebaar na gebruik.



**THE NEXT
GENERATION
OF SAILS**



PERSICO 69F

Kiest Onesails als exclusieve zeilmaker voor de meest innovatieve en technologische klasse van dit moment.



OCEAN RACE EUROPE

Team Germany won the IMOCA 60 klasse met een volledige set FORTÉ 4T zeilen.



ORC WORLD CHAMPIONSHIPS

Voor het derde jaar op rij wint Onesails het WK in de competitieve C klasse.



SWAN 120

Nautor's trots de Swan 120 kiest voor de duurzaamheid en performance van FORTÉ 4T.

Zeezeilers Café?

Uit het verslag van Kees Bruynzeel in, 1946, over de oprichting van de club: "Ook een probleem was dat de andere verenigingen een clubhuis hadden. Bij ontvangsten en bij het organiseren van een diner zouden de drie verenigingen (onder meer de 'Maas') hulp kunnen verlenen."

Vanaf het begin was het gebrek aan eigen plek voor samenkomst toch ook wel een dingetje. Ook toen al keek men met een schuin oog naar de RORC met hun twee clubhuizen, regelmatige lezingen en vooral hun fameuze black tie dinnerparty's. Dat doen wij, de dames van de 75 jaar Noordzee Club Jubileumcommissie ook. Zou daar ook binnen de NZC animo voor zijn of zijn wij 'Hollanders' daarvoor te nuchter? Misschien kunnen we eerst eens beginnen met een Zeezeilers Café en kijken of dat werkt? Dat neemt niet weg dat we nog steeds een vereniging zonder clubgebouw zijn en dus geen vaste plek hebben om elkaar te ontmoeten. Dat is aan één kant jammer, maar het voordeel is wel dat we daardoor wat betreft de locatiekeuze erg flexibel zijn.



Wat we eigenlijk willen weten is of jullie elkaar graag buiten de wedstrijd-evenementen zouden willen ontmoeten, dus niet in zeilkleding. En zo ja, op welke manier? Heb je leuke, gekke of wilde ideeën, al dan niet na een avondje brainstormen met de rest van de bemanning, laat het ons weten.

Hopelijk zien we elkaar over niet al te lange tijd, misschien wel in het NZC Zeezeilers Café! Michelle, Martine, Eva & Astrid (communiciatie@noordzeeclub.nl)



©Alex Grautman

KIELBOUTEN & KIELCONSTRUCTIES

**niet destructief
ultrasoon onderzoek**

TRIPLE A YACHTING

Vincent de Vries
+ 31 651 402 441

vincent@devriesnoorbergen.nl

MAGIC MARINE CUP ORC DOUBLE HANDED

Deze wisselprijs is in 1995 aangeboden door Richard Everdij als prijs voor solo- of doublehanded lange afstandswedstrijden. Richard Everdij is zelf een verwoed zeezeiler. Sinds 2012 wordt de Magic Machine cup ingezet als jaarprijs in de ORC Double Handed klasse. De prijs is voor de 18e maal uitgereikt; dit jaar aan Paul Manuel met zijn *Jongeheer*, afwisselend zeilend met Huib Banner, Bart Manuel of Gerard van de Krogt.



©Laurens Morel

COOLHAAS PRIJS

De Illegale Vereeniging van Nederlandsche Zeezeilers schonk in 1947, ongetwijfeld met een knipoog, deze wisselprijs aan de Noordzee Club. De originele prijs (een zilveren model van het schip de Zeearend) is ontvreemd in 1987. Het bestuur besloot een vervangende prijs te laten maken: een fraaie glazen kelk in passende kast. Met de prijs herinneren we Wim Coolhaas, een fervent wedstrijdzeiler, oud-marine officier en auteur van een standaardwerk over wedstrijdzeilen op zee. Deze prijs is al vijftig maal toegekend voor prestaties in een lange afstandswedstrijd. In 2022 wordt de prijs uitgereikt aan JanKees en Floris Lampe.

JanKees & Floris Lampe



Als JanKees en Floris Lampe de Franse nationaliteit zouden hebben gehad, hadden ze zéker de landelijke pers gehaald en waren ze zelfs op televisie geweest. De aandacht in de Nederlandse pers daarentegen beperkte zich tot één artikeltje in het magazine Zeilen. Hun prestatie is er niet minder om. Zij finishten op 2 juni in Newport de prestigieuze oceaanrace de TWOSTAR, een 3.500 mijls race van Plymouth, UK naar Newport, Rhode Island, US.

Waar bijna alle zeilers er tegenwoordig voor kiezen om de Atlantische Oceaan te crossen met de Tradewinds en lekkere temperaturen, zijn er ook altijd een paar zonderlingen. Zeilers, met andere woorden, die de uitdaging aangaan om rond de 50° tot 60° noorderbreedte over te steken en de depressies te handelen. Dat betekent dus een aanzienlijk deel aan de wind met zeilpak en thermo aan. Vele groten in de zeilwereld gingen hen voor, solo of met twee. De TWOSTAR komt voort uit de OSTAR (solo). In 1976 deden er 125 boten aan de solo race mee, waarvan de grootste boot een 128-voeter was. Doordat de autoriteiten de race-organisatie beperkingen oplegden, werd een tweede race in het leven geroepen, de TWOSTAR. In 2004 kwam er nog een split, de profs varen sindsdien the Transat wedstrijden. Vader en zoon Lampe gingen de TWOSTAR-uitdaging aan en wonnen!

Voor JanKees betekent de winst van dit jaar een dubbelslag, want in 2009 won hij de OSTAR. In dat jaar won hij niet alleen, hij vestigde ook een nieuw record. Dit jaar werkte het weer niet mee, waardoor een nieuw record er niet in zat. Na de start, ten westen van Ierland, hadden JanKees en Floris direct te maken met een zware depressie. Met zwaar weer gingen ze, met hun La Promesse, noord uit om van de wind te profiteren. In het oog van het Laag was het mooi rustig weer. Uit hun blog: "As if we had entered some secret room. It took us the whole night to cross. Waiting for this windshift signaling the other side of the low centre. And from there the wind picked up and so did Neptune. We are coming down sailing at 12-14 kts over ground." Jammer genoeg liet diezelfde wind hen tijdens de laatste 900 mijl in de steek. Hierdoor werd het record onbereikbaar. Na 18 dagen en 21 minuten bereikten ze de finish, bijna twee dagen voor nummer twee. Voor de 40ft monohulls staat het TWOSTAR record op 14 dagen, 4 uur en 20 minuten. Beide races (solo en duo) kennen naast een uitslag op IRC rating ook de prijs voor 'line honours': wie het eerste aankomt wint! Dat La Promesse een Open40 is, draagt zeker bij aan de overwinning. Maar iedere zeiler, die deze race aangaat en over de finish gaat is een winnaar; wat een geweldige prestatie!

Wil je meer lezen over de ervaringen van JanKees en Floris, kijk dan op: www.ned7576.com

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

+31 (0)36 5460 190
info@nl.northsails.com

ROTTERDAM

+31 (0) 10 220 61 44
rotterdam@northsails.com

northsails.com



REDISCOVER PERFORMANCE POTENTIAL

GIRLPOWER!

De zeilsport is van meet af aan behoorlijk ‘male-dominated’. Toch steken zo’n vijftig jaar geleden al de eerste vrouwelijke pioniers solo de Atlantische Oceaan over. Sinds die tijd, de jaren zeventig, is steeds meer jeugd in open bootjes te vinden, jongens én meisjes. Dit brengt een hele generatie succesvolle zeilsters voort, vooral ook in Nederland, met namen als Carolijn Brouwer, Klaartje Zuiderbaan en Annemieke Bes. Het is super dat de jeugd tegenwoordig - en dus ook meiden - de kans krijgt om te zeilen op kajuitboten. Talentenprogramma’s, zoals Team Heiner en het Rotterdams Offshore Sailing Team, spelen daarbij een waardevolle rol. Girlpower op het water; we geven in dit artikel het woord aan vrouwen.

Engeland is de bakermat van het wedstrijdzeilen. Frankrijk is sinds jaren het mekka voor offshore zeilen. Geen wonder dat in deze landen de eerste vrouwelijke zeilers van zich doen spreken. Zo zeilt de Engelse Claire Francis in 1973 op 27-jarige leeftijd solo de Atlantische Oceaan over met haar 32-voeter. De tocht Falmouth - Newport duurde 37 dagen. In 1977 is ze de eerste vrouwelijke schipper in de Whitbread Round the World Race. In diezelfde periode zeilt de in Engeland woonachtige Nieuw-Zeelandse Naomi James als tweede vrouw op een 53-voeter solo non-stop in 272 dagen rond de wereld. Daarmee verbetert zij het record van Sir Francis Chichester met twee dagen. Aan de andere kant van het Kanaal voltooit de 18-jarige Franse Florence Arthaud in 1976 haar eerste Atlantische overtocht Double Handed. Tijdens de eerste editie van de Route du Rhum, twee jaar later, doet ze het solo en in 1990 wint ze deze fameuze race. Wie verwacht dat het vanaf die tijd voor vrouwen wat makkelijker wordt, heeft het mis. Meisjes zijn voor het plezier bij aankomst in de haven, krijgt Tracy Edwards te horen, als ze in 1985 solliciteert als bemanningslid voor de Whitbread. Ontgoocheld besluit ze zich vier jaar later in te schrijven met een eigen boot en een vrouwelijke crew. In de documentaire *Maiden* (2018) deelt Edwards haar inspirerende verhaal; een aanrader!

Nederland

In Nederland is één van de eerste, vrouwelijke offshore zeilsters Hanna Schoen, later Hanna Zuiderbaan - inderdaad de vrouw van Hans en moeder van Trijntje en Klaartje. Hanna heeft het geluk op te groeien met zeilende ouders. Ze leert zeilen in de 12-voetsjol van haar moeder en doet mee aan wedstrijden op de Kaag, Braassem en in Alkmaar. Als Jopie Bouwman van de Belita in 1968 onverwacht een afzegging krijgt voor de Aanbrengwedstrijd van de Noordzee Race, kan hij kiezen tussen een man zonder zeilervaring of Hanna. Het wordt Hanna. Tijdens die race is Hanna het enige vrouwelijke bemanningslid. “Toen gingen we nog niet naar Woolverstone en jachthavens waren er ook nog niet. Om te douchen waren de bemanningsleden welkom



Hanna Zuiderbaan

op het vlaggenschip van Trinity House, het Engelse loodswezen. Toen ik de ladder op kwam riep een officier: “oh blimey, it’s a girl”, vertelt Hanna lachend. “Elk nadeel heeft zijn voordeel; ik mocht douchen in de officer’s bathroom.” Toch gaat de ontwikkeling van het vrouwenzeilen tergend langzaam. “In 1980 voer ik de Cowes - Baiona (SP) Race en op 85 boten waren welgeteld drie vrouwen; een Schotse, een Ierse en ik. We vonden elkaar toen de organisatie verbaasd reageerde: “O, you were part of the race. You were the cook?” Toen was het nog steeds zo dat men liever geen vrouwen aan boord had. Wat mij hielp in die jaren was dat ik natuurlijk wel kon zeilen én dat ik niet zeeziek werd. Bovendien, doordat ik rookte, kon ik binnen de sigaretjes voor de mannen buiten aansteken. Ik ben

in die periode ook in Lymington gaan zeilen, waar we met vrouwenteams streden om de Macnamara Bowl. Het duurde zeker nog tot de jaren negentig voor de omslag kwam en de zeilwereld ontdekte dat vrouwen echt net zo goed kunnen zeilen als mannen. Ik heb toen het initiatief genomen voor de Lady J Trofee in de J/24’s in Muiden. Verder nam ik in 1985 deel aan de eerste Rolex Women’s Championship in Newport, Rhode Island (US), samen met Jacqueline Ornee, Laura Vroon en Berita Valk.”

Klaartje Zuiderbaan

Dat Hanna’s dochters ook zeilen, is niet verwonderlijk. Het is hen met de paplepel ingegeven. Zolang ze het zich kunnen herinneren, is het gezin op de boot in Breskens. Hanna en Hans zijn met hun OOD34 *Twee Gezusters* fervent wedstrijdzeilers en de zussen worden al van kinds af aan aan boord ingezet. “Bij wedstrijden merkte je wel dat het bijzonder was dat je er als meisje bij was. Als je dat nu aan jongeren vertelt, kijken ze je met ongeloof aan. We zijn er dus wel al op vooruit gegaan”, vertelt Klaartje. “Alhoewel, laatst vertelde een jonge zeilster verbouwereerd dat ze totaal niet serieus genomen werd door de mannen aan boord. We zijn er dus nog niet!”



Klaartje Zuiderbaan, Anne-Marie de Ridder, Françoise Broekhof en Marène Ammerlaan in Dubai bij het ISAF World Sailing Championship 1998

Nederlands en Europees kampioen Matchracen

Dat is voor Klaartje reden om verder te gaan in het Matchracen. “Zelf je eigen kansen creëren en niet afhankelijk zijn van anderen. Ik wilde meer, gaver en mooier en wat is er mooier dan Matchracen! Dat vindt vooral plaats in de J/22, in boten die de wedstrijdorganisatie beschikbaar stelt. De meeste meiden varen daarnaast ook op kajuitboten, zoals ik ook veel wedstrijden voer met mijn ouders. Zo wonnen we in 1993 de Fastnet in onze klasse. Maar mijn hart ligt toch bij het Matchracen. Sinds het begin, half jaren negentig, voer ik met onder andere Anne-Marie de Ridder, Annelies Veenemans en Janneke Hin. Op een gegeven moment was er sprake van dat het Matchracen een Olympische sport zou worden bij de Spelen van Athene in 2004. We waren super fanatiek. We

zeilden tegen Peter van Nieuwenhuijzen en Anne-Maries broer Dirk, die later zelf in de America’s Cup zeilde. Dat was een super training. Veel mensen herinneren zich de overwinning op Bermuda. We wonnen de vrouwenfinale en werden als winnende team uitgenodigd voor de ‘mannenwedstrijd’. We hebben toen Dennis Conner, de 4-voudig America’s Cup winner, en zijn team verslagen. Dat was gaaf!” Matchracen kent een heel eigen circuit. “Je leert veel zeilsters kennen, ook internationaal. Ik heb de Tour de France gevaren en de Italiaanse Giro, waar ik zeilde in het team van de Franse offshore zeilster Miranda Merron, die in 2020 de Vendée Globe voltooide.” Op een mooie dag in mei 2001 krijgt Klaartje een belletje met de vraag of ze de Volvo Ocean Race wilt zeilen. Het team heeft twee boten; *Amer Sports One* en *Too*, een mannen en vrouwenboot. “Negen trajecten, 32.250 mijl en zeilen tussen de ijsschotsen in de Zuidelijke Oceaan.” Het was een mega ervaring, vertelt Klaartje. Uiteindelijk wordt Matchracen geen Olympische sport, tot haar grote teleurstelling. “Het werd de Yngling. In eerste instantie ging ik andere dingen doen, maar een half jaar voor de selectie vroeg Janneke Hin mij in haar team. Op één puntje misten we de selectie. In die periode begon ik

als coach bij de Watersportverbond en zeilde ik in mijn vrije tijd zoveel mogelijk: offshore, Matchracen en one-design.” In 2012 coacht Klaartje het Paralympisch mannenteam richting het goud en al jaren is ze één van de coaches van de Team Heiner Talents. “Het is heerlijk om zo met de jeugd bezig te zijn en mijn eigen ervaringen en leermomenten te kunnen doorgeven.” Haar twee jaar jongere zus Trijntje vindt ook het Matchracen het leukst. In haar vrije tijd is ze jarenlang te vinden in het Mumm 30 damesteam van Van Uden en op de Swan42 en 45 van Lennard en Anita van Oeveren. De laatste jaren staat het zeilen op een lager pitje, maar het bloed kruipt waar het niet gaan kan; afgelopen winter vaart ze met Carlo Vroon de RORC Transatlantic van Lanzarote naar Grenada, met een 7-koppige crew waaronder 4 vrouwen.



Christa ten Brinke voor de Mini Transat.

Christiane Walta

Als we een sprong naar het hier en nu maken, kunnen we niet om Christiane Walta heen. Zij zeilt bij Team Heiner en is begin dit jaar schipper tijdens de Vuurschepen en North Sea Race. Al op jonge leeftijd weet ze dat ze van het zeilen haar beroep wil maken. Op 12-jarige leeftijd leest ze het boek van Laura Dekker en juist dan neemt ook het vrouwenteam SCA deel aan de Volvo Ocean Race. “Toen werd het zaadje geplant”, vertelt de nu 20-jarige Christiane. “Toen ik in 2018 met mijn vader op zee was bij de finish van de Volvo Ocean Race in Scheveningen, wist ik: hier wil ik heen, dit is het!. De film Maiden, die dat jaar uitkwam, heb ik wel duizend keer gezien” vertelt ze stralend. “De grote vraag was vooral: hoe kom ik daar? Het was Tim Le-meer in Scheveningen, die me vroeg of Team Heiner niet iets voor mij zou zijn. Met 17 jaar was ik toen eigenlijk nog te jong, maar omdat ik snel jarig was, werd ik toch toegelaten. Toen is het serieuze wedstrijdzeilen begonnen. Mijn ouders zagen me liever ‘gewoon’ studeren. Juist omdat ik hen moest overtuigen, wilde ik het nóg meer. Ik ben wel Maritieme Techniek gaan studeren in Delft, maar in een iets langzamer tempo, om zoveel mogelijk tijd te kunnen besteden aan zeilen. Inmiddels vinden mijn ouders het fantastisch wat ik doe. Maar mijn kleinste broertje is mijn allergrootste fan.”

Klaartje Zuiderbaan is Christiane's coach. “Ik ben veruit de jongste. Klaartje is heel goed in het coachen op persoonlijk gebied. Ik heb heel veel uren met haar gepraat over hoe ik het beste uit mezelf kan halen, hoe ik me staande kan houden in het team en hoe je het beste uit het team kunt halen.” Christiane is zeer competitief, maar het zeilen brengt haar zoveel meer. Het magische van op zee zijn, mooie dingen zien zoals dolfijnen, sterren en de ‘moonbows’ zoals bij de Bruine Bank dit jaar; ook daar doet ze het voor. “Offshore varen, lange duur, vind ik het allerleukste. De Ocean Race is nog steeds mijn droom, maar bestaat die straks nog? Zo ja, dan wil ik daar heel graag aan meedoen. Hoe ik daar kom? Ik denk door een netwerk op te bouwen, mensen te kennen. Na Team Heiner wil ik op zoveel mogelijk boten meevaren. Zo heb ik dit najaar een delivery van een VO65 van Scheveningen naar Cascais gedaan. Ik probeer mijn naam overal te laten vallen.”



Team Heiner



©Laurens Morel

Christiane Walta aan het roer tijdens de Van Uden Reco Regatta.

Ocean Races

Natuurlijk zijn er meer Nederlandse vrouwen in de wereldtop. Destijds zat Tanja Visser op de Maiden en Marleen Cleynert doet tweemaal de Whitbread op een vrouwenboot, de Heineken (1993) en EF Education (1997). De Olympische zeilsters, Carolijn Brouwer en Annemieke Bes, maken ook de overstap naar de Ocean Race. Zij zijn er de komende editie van de Ocean Race niet bij, dus zal Rosalijn Kuiper op de Duitse IMOCA de enige vrouw zijn, die Nederland vertegenwoordigt. Christa ten Brinke is een andere bekende in het offshore circuit. Als enige Nederlandse ooit doet ze in 2011 mee aan de legendarische 650 Mini Transat; dat betekent in je eentje in een bootje van zesenhalve meter 8.000 mijl over de oceaan varen. Die editie staat te boek als één van de zwaarste Transats in de historie. Een super knappe prestatie dus, zeker als je weet dat de mast bijna in het zicht van de haven breekt. Op dat moment staat er zo'n 25 tot 30 knopen wind. Toch lukt het Christa om een noodtuig te maken en naar de dichtstbijzijnde haven te varen.

Noordzee Club

Ook de Noordzee Club telt heel wat zeilsters, teveel om iedereen in de spotlights zetten. Anneke van Leeuwen is bij velen bekend als eerste vrouwelijke schipper/eigenaar. Met haar kwartonner de *Lady Lion* heeft ze een mooi palmares. Ook aan Janny van der Horst mogen we zeker niet voorbijgaan. In 1998 ontving ze van de NZC - als enige dame ooit - de Speld van Verdienste voor haar deelname aan de Zeilrace & -rally IJmuiden-Lissabon. Aan die wedstrijd namen 125 boten deel, maar door het barre weer finishten er uiteindelijk maar 25. “Het publiek stond te juichen toen we arriveerden en ze ontvingen ons met champagne. We waren helemaal verbaasd”, blikt ze terug. Daarna werd duidelijk waarom. De *Borras*, een Dehler 38, was de enige Double Handed boot die Lissabon had bereikt. Van de afvallers waren de meesten niet eens het Kanaal uit geraakt. Dat Janny meer het type is van ‘niet zeuren maar doen’, blijkt ook begin jaren negentig als de Noordzee Club kampt met financiële perikelen. Voorzitter Jan Valstar en penningmeester Con Söentken, Janny's echtgenoot, pakten de zaak bij de horens, administratief ondersteund door Janny. “Laten we zeggen dat we blij waren toen we in 1996 het 50-jarig jubileum uitbundig konden vieren”, vertelt Janny.

Eén van haar mooiste overwinningen is de overall prijs tijdens de Vuurschepen Race van 2005. “We eindigden vóór alle top wedstrijdboten als de *‘Yacht Vision’* van Harry Amsterdam en de *‘Checkmate III’* van Peter de Ridder; wat waren we trots. Zo ook tijdens de 24-uurs race in 2004. Ik ben niet van de protesten, maar toen hadden ze ons ten onrechte gediskwalificeerd. We kregen gelijk en hebben dus toch gewonnen, dé reden waarom werden we uitgenodigd voor de Antwerp Race. Dat vond ik echt een hele uitdaging. Over de marifoon hoorde ik alleen maar berichten van boten die vastliepen. Het was super spannend, maar ook enorm leuk, want we namen we de wisselbeker IRC1&2 mee naar huis.”

Tot slot twee namen die zeker niet mogen ontbreken: Yvonne Beusker en Edith Voskamp. Met hun boot de *Panther*, een J/105, zeilen ze jaren hoofdzakelijk Double Handed races en in 2015 zelfs de Fastnet Race, als eerste Nederlands vrouwenduo ooit. Beide dames zeilen al heel hun leven, maar Yvonne doet wat extra offshore ervaring op als ze in 2012 invalt voor Nico Budel tijdens de Global Ocean Race. Samen met haar partner Erik Van Vuuren zeilt ze de 4e etappe van Uruguay naar de VS: 6.000 mijl in 30 dagen. Over de Class40: “Het was een enorme uitdaging om de juiste knoppen te vinden, deze boot kan zo ongelooflijk hard.” Maar de *Panther*, kan verhoudingsgewijs misschien nog sneller.



Yvonne Beusker



©Laurens Morel



Gonnie van der Stadt, Roeline Ornee, Anneke van Leeuwen en José Tijssen worden geïnterviewd voor het tijdschrift Elegance, na een overwinning van de Lady Lion tijdens de Cowesweek van 1984.



Janny der Horst tijdens de finish van de Antwerprace.

Tijdens de Vuurschepen Race van 2010 winnen ze verrassend in de IRC-overall, ze varen dan wel full crew. “Het waren de ideale omstandigheden voor de *Panther* en we vlogen met veel wind, achter de gennacker aan, naar Engeland. Erik zat op de *E-mission*, een Farr40. Zijn gezicht sprak boekdelen toen we ongeveer gelijk aan de bar van de Royal Harwich Yachtclub stonden. We finishten dus ook in real time voor vele grotere boten. Dat was dubbel genieten!”

Yvonne Beusker en Edith Voskamp

SALTYCOLOURS.COM
sailing photography by Laurens Morel

VOORZITTER



Peter Tjalma nam in 2022 de voorzittershamer over van Dirk-Jan Zweers. Na twee halve zeilseizoenen, als gevolg van corona, kende 2022 gelukkig weer een volledig wedstrijdseizoen. Je hoort dat bij veel sporten de ledenaantallen teruglopen. Aan de voorzitter vragen we hoe onze club ervoor staat.

“Onze vereniging heeft op dit moment 475 leden; een aantal dat de laatste tijd gelukkig weer wat groeit, mede dankzij de Noordzee Club borrels. We merken dat onze campagne ‘De Noordzee Club komt naar je toe deze zomer’ werkt. We zijn meer zichtbaar, bereikbaar en potentiële leden kunnen we beter uitleggen wat we voor ze kunnen betekenen.”

De club bestaat al 75 jaar. Hoe voelt dat?

“Als je terug kijkt hoe het 75 jaar geleden is begonnen, hoe het allemaal is geëvolueerd, kan ik alleen maar heel trots zijn op het feit dat ik voorzitter mag zijn van deze mooie club. Natuurlijk spelen er altijd betere en mindere zaken. Als je bijvoorbeeld kijkt naar de deelnemersvelden van zo’n twintig jaar geleden, daar zijn we stinkend jaloers op. Aan de andere kant is de wedstrijdorganisatie, mede namens de toenemende eisen van verzekeringsmaatschappijen, professioneler geworden en is de veiligheid tijdens de wedstrijden enorm verbeterd. Terugkijkend is er veel verbeterd, maar als je in een proces zit, gaat het wel eens langzaam. Te langzaam naar mijn zin, maar dat hoort er gewoon bij.”

Wat zijn je persoonlijke wensen voor onze Club?

“Het zou fijn zijn als alle meetbiefhouders lid worden. Hoe meer leden, des te sterker we als organisatie staan. Bovendien, met belangrijke informatie kunnen we dan iedereen direct bereiken. Als vereniging willen we goed en alert inspelen op de wensen van onze zeilers. Vandaar dat we aan alle leden hebben

Wat betekent NZC voor de zeiler?

De Noordzee Club is een klassenorganisatie voor ORC en IRC en vertegenwoordigt haar leden nationaal bij het Watersportverbond en internationaal - mede namens het Verbond - bij het Offshore Racing Congres (ORC) en International Rating Certificate (IRC). De afgifte van de meetbrieven verloopt via het Rating Office (RO) van het Watersportverbond. Voor ORC maakt het RO deze zelf, op basis van de ORC-software, terwijl de IRC-organisatie dat in eigen hand houdt. Afgelopen kalenderjaar werden 796 ORC meetbrieven en 89 IRC certificaten uitgegeven, Full Crew en Doublehanded opgeteld.

gevraagd om mee te praten op de Dag van het Wedstrijdzeilen. Tijdens kleinere gespreksgroepen hopen we een breed scala aan wedstrijdzeilers te spreken, zodat iedereen zijn mening en wensen duidelijk kenbaar kan maken. Daarnaast hoop ik op aantrekkelijke wedstrijden en Nationale Kampioenschappen met veel deelnemers, een mooie formule voor de traditionele Verbondsbezem en voldoende gekwalificeerde vrijwilligers en wedstrijdofficials voor de evenementen, de metingen en klasse controles. En het belangrijkste: ik hoop dat iedere zeiler en vrijwilliger met veel plezier samenwerkt voor onze zeilsport en dat iedereen er trots op is bij de Noordzee Club te horen, dé vereniging voor de wedstrijdzeiler op zee en open water.”

Shot at the heart of the action



Peter als tacticus op de Moana bij de start van de Vuurschepen Race

JACHTHAVEN GROEP

Flexibel liggen?

Eén ligplaats, vier jachthavens

AMSTERDAM
MARINA

ROTTERDAM
MARINA

REGATTA CENTER
MEDEMBLIK

MARINA
STELLENDAM

DOCK HOTEL
STELLENDAM
Appartementen



LEKKER VAREN, LEKKER LIGGEN

www.jachthavengroep.com | info@jachthavengroep.com

Voorlopige Wedstrijdkalender

datum	evenement	plaats	website
22, 23 april	Van Uden Reco Regatta	Stellendam	www.vanudenrecoregatta.org
29 april	50 Mijl Short handed	Lelystad	www.50mijl.nl
1, 2 mei	Y-Torenrace	Durgerdam	www.zvhety.nl/wedstrijden
16 mei	Vuurschepen Race	Scheveningen	www.nsr.nl
27 - 29 mei	North Sea Regatta	Scheveningen	www.nsr.nl
3 juni	40 Mijl van Bru	Bruinisse	www.40mijlvanbru.nl
10, 11 juni	Flevoland Regatta	Lelystad	www.flevolandregatta.nl
16, 17 juni	YSY Ronde om Noord-Holland	Durgerdam	www.rondeomnoordholland.nl
23 - 25 juni	Deltaweekend	Colijnsplaat	www.deltaweekend.nl
15 juli	Scheveningen500	Scheveningen-Fallmouth, UK	www.zeilrace-rally.nl
25, 26, 27 aug.	Damen Breskens Sailing Weekend	Breskens	www.breskenssailing.nl
2, 3 sept.	Pampus Regatta	Muiderzand	www.pampusregatta.nl
8 sept *	100 Mijl Bruine Bank Race	Scheveningen	www.jachtclubscheveningen.com/100mijl
9, 10 sept *	Zuiderzee Regatta	Muiden	www.knzzrv.nl/zuiderzee-regatta
16, 17 sept.	Lelystad Regatta	Lelystad	www.lelystad-regatta.nl
20 - 24 sept.	200 Myls Solo	Lelystad	www.200mysl.nl
30 sept. - 1 okt.	Van Uden Reco Regatta	Medemblik	www.vanudenrecoregatta.org
14 okt.	Antwerprace	Breskens	www.antwerprace.be
INTERNATIONAAL			
6-10 april	Spi-Quest,	La Trinité-sur-Mer, FR	www.evenements.ouest-france.fr/spi/
19 mei	North Sea Race	Harwich, UK	www.rorc.org/racing/race-programme
23-25 juni	IRC National Championship	Cowes, UK	www.rorc.org/racing/race-programme
1 juli	Round the Island Race	Cowes, UK	www.roundtheisland.org.uk
22 juli	Rolex Fastnet Race	Cowes, UK	www.rolexfastnetrace.com
29 juli - 4 aug.	Cowes Week	Cowes, UK	www.cowesweek.co.uk
4 - 12 aug.	ORC World Championship	Kiel, DE	www.orcworlds2023.com
7 - 11 aug.	Ramsgate Week	Ramsgate, UK	www.ramsgateweek.com
21 okt.	Rolex Middle Sea Race, MLT	Valetta, MLT	www.rolexmiddlesearace.com
WINTERWEDSTRIJDEN			
	Grevelingen Cup	Grevelingen	www.grevelingencup.nl
	Goofies	Oosterschelde	www.wsvnb.nl/wedstrijden/goofies-race
	Haringvliet Winterserie	Haringvliet	www.wsvhelius.nl/kalender
	Winterseries	Scheveningen	www.jachtclubscheveningen.com/ijspegel
	Winterzeilwedstrijden	Drimmelen	www.wsvbiesbosch.nl/cms
	Wintercup	Lelystad	www.wsvlh.nl

* datum onder voorbehoud.

De definitieve wedstrijdkalender wordt nog vastgesteld en wordt vermeld op www.noordzeeclub.nl. Ook zullen de Noordzee Clubleden de definitieve kalender op de deurmat vinden.



CODE



WWW.CODE-ZERO.COM

