



Yachtclub Seaport Ymuiden

Nieuwberichten

SOFTLOOPI



34'

SELECT WINDOWS

vandervlugt

52 JAAR!

R A M E N • D E U R E N



Direct een offerte!
Neem dan een foto en/of
tekening van uw huis mee.

Als u van wandelen houdt..... **1.300 m2 SHOWROOM !**



Carports



Garagedeuren



Wandelen



Balkonbeglazing



Deuren



Serres



Lulfels



Dakkapellen



Kozijnen
(kunststof,
hout,
aluminium)

SCHÜCO

Openingstijden:
ma t/m vr 8:00 - 17:30
do 19:00 - 21:00
za 10:00 - 17:00

Vondelweg 540 (tegenover het nieuwe Kennemer Gasthuis)
2026 BH HAARLEM
tel. 023-538 22 77



WWW.VANDERVLUGT.NL



**BOUWBEDRIJF
C. HEEMSKERK B.V.**

www.bouwbedrijfheemskerk.nl



**SERREBOUW
HEEMSKERK B.V.**

www.serrebouwheemskerk.nl



Graaf Florislaan 29,
2114 CN Vogelenzang
Postbus 120,
2120 AC Bennebroek
tel. 023 - 584 97 06
fax 023 - 584 91 49

info@bouwbedrijfheemskerk.nl
www.bouwbedrijfheemskerk.nl
www.serrebouwheemskerk.nl

Verbouw - Nieuwbouw
Renovatie - Onderhoud
Serres - Dakkapellen
Kelders - Beveiliging
Keukens - Badkamers



GEGARANDEERDE KWALITEIT!

Vrijblijvend oriënterend gesprek mogelijk!

Bouwend Nederland
de vereniging van bouw- en installatiebedrijven

INHOUD

Tussen de pieren	5
Nieuw aan boord	6
Column	7
Agenda	7
Interview met Stephan Nunnink	8
En hoe brengen we de winter door?	9
Cyclades Regatta 2012 met de FARSIDE XL	10
Team Vuurflits	12
Het lakken van teakhout	20
Old school oceaanoversteek	22
Verslag zeilvakantie Time bandit	24
17e 200 mijls solo 2012	26
Regatta News	28
Blauwe hap tocht	28
Organisatie	29
Colofon	30
Adverteerders index	30

Jaargang 16
Nummer
October 2012



Like

YSY POLOSHIRTS

Uw bemanning in een uniform outfit?
Met daarop bijvoorbeeld de naam van uw schip!

Witte poloshirts
YSY Logo
Maten L en XL
€12,50 per stuk
5 voor €60,-

YSY Logo ook los verkrijgbaar

Voor meer informatie
info@ysy.nl



Foto: Martin Timmermans

zeilvakanties op maat



we make your sailing dreams come true



Brederoodseweg 6
2082 BV Santpoort- Zuid
tel. 023 574 8077
info@signaturesailing.nl
www.signaturesailing.nl



transeurope
MARINAS



**50% Korting
op passanten
tarief!**

**Port Zelande,
Duinkerken,
Dover en meer!**

Verkrijgbaar voor
ligplaatshouders
Marina Seaport IJmuiden.
Informeert bij de receptie.

Transeuropemarinas.com

TUSSEN DE PIEREN



Beste leden,

Sinds de laatste ZeeBerichten is er heel wat gebeurd.

Ons oude vertrouwde clubhuis IJmuiden aan Zee, waar we mede door door Dolly, Aad en Barend, ons goed thuis voelden, is gesloten.

Alternatieven zijn er in Seaport en omgeving wel, maar zoek maar eens een clubhuis waar we net zo welkom zijn! En één waar we de YSY sfeer weer zouden proeven of deze zelf kunnen maken. Wel, op dit moment is het nog niet definitief besloten, maar het ziet er naar uit dat we bij Pan & Cook het eens kunnen gaan proberen. Wel wil ik op deze plaats Dolly, Aad en Barend bedanken voor de gastvrijheid, het meedenken, het klaarstaan, vroeg en - vooral – laat en de “alles kan, niets moet” sfeer waarin zij ons al die tijd hebben verwelkomd.

Ook werden we overvallen door de Challenge Cup; die ging dit jaar niet door. Natuurlijk was het geen evenement dat door ons georganiseerd werd, maar omdat we het faciliteerden, werd onze naam er door sommige deelnemers aan gehangen. Het verzoek of wij niet iets op die datum wilden organiseren, kwam van verschillende kanten. Kortom, wij hebben het op ons genomen de Ymuiden-Lowestoft-Ymuiden (YLY) Rally te organiseren. Wel op onze manier: no nonsens, gezellig en met zo weinig mogelijke overhead. Starten tussen de pieren, zelf de finishtijd opnemen, gezellige avond met dinner-buffet in Lowestoft, eenvoudige start bij de South Holm, finish tussen de pieren en niet te vergeten het steigerbiertje. Tot slot een prijsuitreiking tijdens een eenvoudig, maar smaakvol lunchbuffet. Dat deze formule aansloeg, blijkt wel. Bijna alle deelnemers vroegen of we hieraan een vervolg willen geven. Het bestuur moet hierover nog in overleg, maar we zullen tijdens de najaarsvergadering onze plannen betreffende de YLY uit de doeken doen. De leden hebben hierbij natuurlijk inspraak.

Een drietal YSY leden hebben dit jaar weer meegedaan aan de 200 myls. Een solozeilwedstrijd van 200 mijl op het IJsselmeer, Noordzee en/of Wadden. We zijn daar op zeer onverwachte en ruwe wijze met onze neus op de feiten gedrukt: een van de deelnemers is door een noodlottig ongeval overboord geslagen. Hoewel hij een zwemvest en lifeline gebruikte, heeft hij dit niet overleefd. Zeker zullen we mede hierdoor weer eens stilstaan bij de veiligheid. We moeten als solozeiler allerlei veiligheidsmiddelen hebben. Twee reddingsboeien, een joon e.d. Alleen gooit nooit iemand een joon of reddingsboei achter òns aan. Kortom, kosten maken voor veiligheid waar we als solozeilers niets aan hebben. Een Personal Location Bacon (PLB), kost zo'n €300,00, stop je in je reddingsvest en op het moment van overboord vallen, kun je deze activeren en binnen 15 tot 30 minuten is er een reddingsactie op gang. Dan heb je zeker nog kans te overleven. Kortom, het aanschaffen waard.

Als u dit leest, hebben we de eerste winterlezing al gehad. Ysbrand en Christa, deelnemers aan de MiniTransat van 2011 hebben dan hun verhaal gedaan. Zij bijten het spits af in wat weer een leuk lezingenseizoen gaat worden.

Nog even iets over het wedstrijdzeilen. Vele YSY schepen waren succesvol in het wedstrijdcircuit. Ik wil alle bemanningen dan ook feliciteren met de behaalde resultaten. Deze winter zullen vele leden van de YSY bij de IJspiegelwedstrijden in Scheveningen en de winterwedstrijden in Hoorn acte de présence geven. Duidelijk is dat we steeds meer de winter ook gebruiken om onze sport te beoefenen en niet alleen tijdens onze winterse tocht naar Scheveningen.

Ik sluit – mede daarom - deze keer af met een schijnbaar simpele maar welgemeende wens: waar je ook gaat of staat en waar jullie ook zeilen, met wat voor schip, onder welke omstandigheden en hoe of met wie: zorg dat je binnen boord blijft!

In ieder geval tot ziens in Pan & Cook.

Met hartelijke groet,

Peter van den Driesche

NIEUW AAN BOORD

nieuwe leden stellen zich voor

Mijn vooroordeel dat het om een mannenclub ging, was gelijk overboord...

Veronica Huveneers



Over...

Veronica is 29, single en woont in IJmuiden. Zij vaart mee als opstapper met o.a. de woensdagavondwedstrijden. Daarnaast lijkt het haar leuk om met toertochten mee te varen. Naast zeilen houdt Veronica erg van wandelen (liefst strand), schrijven, lezen, koken, zingen.

Zeil C.V.

In 2010 is Veronica via Leef Je Droom met zeilen in aanraking gekomen en helemaal verkocht. Enkele dagen aan boord geoefend, waarna ze met de stichting de 24uurs race gevaren heeft. Heerlijk, echter viel er in het zuiden van het land weinig te zeilen en na een druk jaar en verhuizingen ging ze weer mee met LJD, deze keer de Ronde om Noord-Holland. Voor mij was dit echt een prestatie en geweldige ervaring!

Waarom YSY

Ik kwam via via in contact met de YSY, omdat ik na de wedstrijd graag wou blijven varen, gezien alles nu eindelijk zo dichtbij is. Een aantal keren met veel plezier deelgenomen aan de woensdagavonden en besloten lid te worden.

Ellen de Vries



Over...

Ellen is geboren in Friesland (Leeuwarden 1971), maar heeft al lange tijd de Friese bodem verlaten en woont nu in Haarlem samen met Ab. "Ik zou overal ter wereld kunnen wonen, als het maar in de buurt is van de zee". Naast de liefde voor de zee en zeilen, hou ik van fotograferen, reizen, hardlopen, fietsen, muziek, kunst en cultuur, lekker eten en positief ingestelde mensen. Van professioneel ben ik landschapsfotograaf; hiervoor ben ik veel onderweg. Ja, op de zeilboot zie ik ook mooie tafereel, maar meestal heb ik op het water mijn camera niet mee. Ik werk op film met een analoge middenformaat camera en dat is traag en kwetsbaar. (meer over Ellen haar fotowerk www.ellendevries.com)

Zeil C.V.

Lang geleden heb ik veel op de valk gevaren en heb ook zeilles gegeven. Af en toe eens mee gevaren met tochten op een platbodem en op een trimaran. Begin dit jaar heb ik samen met een zeilvriendin een zeiljachtje gehuurd in Italië, bij la Spezia. Dat was eigenlijk voor mij de start van het zeezeilen. Nu zeil ik zowat iedere woensdagavond als opstapper mee. Echt leuk en genieten vind ik dat.

Waarom YSY

Via internet gezocht wat er qua zeilen in de buurt is, en op de Hiswa kwam ik in contact met Renée en Myrthe. Mijn vooroordeel dat het om een mannenclub ging, was gelijk overboord...

AGENDA

November

- 14 Whitby en noordelijk, Rainier de Groot
28 Najaarsvergadering

December

- 12 RWS Noordzee, Janneke Bos

Januari

- 9 Nieuwjaarsreceptie
23 Lezing/Presentatie/.....
? Boot Düsseldorf

Februari

- 6 Lezing/Presentatie/.....
27 Lezing/Presentatie/.....

Maart

- 13 Lezing/Presentatie/.....
27 Voorjaarsvergadering

Zie ook www.ysy.nl voor actuele informatie



Starten en afsluiten

Woensdag 17 oktober was met recht een dag van afsluiting van het zomerseizoen en start van het winterseizoen. De dag begon al om half negen met dat mateloos irritante geluid van de wekker. Om vijf over tien keurig gemeld bij een tandprothetische praktijk in IJmuiden voor wederom een onvermijdelijke afsluiting van een mooi zeilseizoen. Na enkele gelukkig droge uren op het Noordzeekanaal aangekomen in Amsterdam Noord.

Na aankomst op de werf moest de boot worden afgetuigd en na het, hier en daar met vereende krachten, verwijderen van de splitpennen, was de mast klaar om weer vakkundig op het droge gehesen te worden. Vervolgens heb ik snel al mijn zeilspullen, de gebruikelijk keurig opgeborgen mobiele telefoons, portemonnees en sleutels én een tasje koud bier en een frisje van boord gehaald, voordat die enorme kraan de ROSA weer op een bok zou zetten. Een plek waar een boot mijns inziens niet thuishoort. Dit gebeurde gelukkig weer vlekkeloos en uiteindelijk heb ik geconcludeerd dat ze beter op deze bok staat dan de bok van vorig jaar. Ik moet alleen wel bekennen dat ik al weer buikpijn krijg bij de gedachte dat ik weer maandenlang die vreselijke ladder op en af moet... De ROSA staat dus weer op het droge voor haar jaarlijkse schoonheidsbeurt.

Vervolgens in IJmuiden weer in mijn eigen tuutje gestapt en naar de boulevard gereden voor de start én eerste lezing van het winterseizoen. Als 'gemakkelijke' eter had ik natuurlijk van tevoren gegeten om vervolgens het menu te bestuderen bij onze nieuwe locatie Pan & Cook. Eenmaal binnengekomen, zag het er prima uit. De leuke en interactieve lezing van Christa en Ysbrand was een prachtig begin van het winterseizoen. Meteen deze avond heb ik ook ondervonden dat het spontaan-pappa-syndroom was omgebogen in een spontaan-partner-syndroom. Nee, ben nog steeds single en zoek ook nog steeds geen partner bij de YSY, maar kennelijk werd daar bij Pan & Cook anders over gedacht. Nieuwe start en inspiratiebron voor mijn columns zult u denken, maar niets is minder waar... Ik stop met het schrijven van een column. Wie weet start ik er ooit weer mee, maar voor nu sluit ik het af.

Interview met Stephan Nunnink

Door: Hanneke Raaijman

“Ik ben een allrounder met hobby’s zeilen, modelzeilen (vaar wel eens met een X35 of ILC30 in de haven). Verder doe ik alle klussen aan boot/ huis zelf. Voor de dagelijkse kost ben ik werkzaam als development manager (what’s in a name), maar dit houdt in dat ik mij voornamelijk bezig houd met het bemiddelen van personeel voor offshore locaties, waarbij het accent ligt op nieuwe opdrachtgevers en projecten. O ja, ik heb vanaf 1998 t/m 2005 op een boot in de Seaport gewoond. Mijn grootste prestatie ooit is het beklimmen van de Kilimanjaro geweest naast het feit dat ik met een Waarschip 570 naar de Kanaaleilanden ben gezeild. Toen was ik 21. Nou ja, nu weet je alles.”

Dat is de introductie die Stephan doorgeeft als ik hem vraag even iets inleidends te mailen over zichzelf. Dat hij lid is sinds 1999 van de YSY meldt hij niet. Over zijn redacteurschap dat hij nu al zo’n 2 jaar doet voor de ZeeBerichten en de daarmee gepaarde nieuwe look van het clubblad heeft hij het dan óók al niet. Noch worden we op de hoogte gesteld van het niet te missen weetje dat Stephan zijn favoriete eten de T-bone steak is. Evenmin zijn wij bekend met het feit dat Stephan het niet zo op vliegen heeft, niet op het oostelijk deel van onze aardkloot.

Water, zeewater om precies te zijn, daar draait het in zowel het privé als in het werkzame leven van Stephan allemaal om. Of nee, niet allemaal: de eigenlijke spil van zijn leven zijn vrouw Margriet waarmee hij inmiddels alweer 9 jaar geleden op 9 oktober 2002 – hè, dat is toch vandaag, moet jij niet bij kaarslicht dineren???? – besmukt gelach – getrouwd is en de 2 kinderen, Sil van bijna 4 en Mees die al weer bijna 1 jaar oud is.

En dan toch: de Kilimanjaro beklimmen? En dan toch: de volgende uitdaging wordt wellicht de K2? Hoe rijm je dat met het leven op zee? “Het heeft veel gemeen. Het is het alleen zijn. Het zijn de elementen. Het oneindige. Als je op zee zit, kun je ook niet zeggen: nu is het wel genoeg, we gaan op huis aan. Je móét door. Zo is het in de bergen ook. Je loopt en je moet door. Er is de weg terug, natuurlijk, maar die is net zo lang als die weg naar je doel. Je bent alleen. Op jezelf aangewezen.

Maar een hut in de bergen gaat het ook niet worden?

Nee.

Waar wel?

Engeland, Normandië, Bretagne. In ieder geval aan de kust.

Ik heb ook op mijn boot gewoond.

Oh? Vertel eens.

“Alles bij elkaar een jaar of 7.” Als 21 jarige verlaat hij het ouderlijk nest om op zich zelf te gaan wonen. Natuurlijk op een boot, waar anders.....Op een Jeanneau Selection die, hoe kan het ook anders, stevig werd verbouwd!

“De eerste winter lag ik in Nauerna. Het was leuk, maar ook afzien. Op die eerste boot was er geen douche. Op de kant waren er faciliteiten en een doucheruimte tot op een dag het doucheputje bevroren was!” Na een paar gezellige, maar financieel onaantrekkelijke weekendjes IJmuiden met de boot besloot Stephan in het daaropvolgende voorjaar met vooruitziende blik geld te besparen: Seaport werd de vaste ligplaats. “Dat was een stuk goedkoper dan ieder weekend heen en weer varen. In die tijd waren er heel wat meer schepen bewoond in de haven. Een leuke club mensen”, herinnert Stephan zich. Na ook nog 2 jaar samenwonen, wordt het scheepje te krap en verkast Stephan naar de wal. Nu woont hij in een huis waarvan tijdens de verbouwing gemaakte foto’s, een interieur tonen dat kan wedijveren met de meest dramatische gevallen uit de uitzendingen van “Help, mijn man is klusser!”. Met dit verschil dat Stephan de verbouwing wel zelfstandig tot een keurig einde heeft gebracht.

Waarmee nòg een rode draad door het leven van deze stabiele, rust uitstralende 37- jarige, schijnbaar alleskunner tevoorschijn komt. Stephan begint, bouwt, overziet het resultaat en breidt uit. Zijn boten, zijn horizonnen, zijn gezin, zijn werk en hobby’s.

Hij komt uit een gezin waar altijd al gevaren werd. Als baby werden de zeebenen al getraind.

“Mijn ouders namen me mee op een Grouwse Schouw – bouwnummer 5 – en gaandeweg werden het andere boten. Van de Wing 720 van mijn ouders, naar een eigen Piraatje. Zeilles bij de ZWVU in Uitgeest volgde tot het surfvirus toesloeg. En hoe! Ik was heel fanatiek toen ik zo’n 15 / 16 was. Mijn ouders hadden iedere keer wel een grotere boot. We deden af en toe eens mee aan een wedstrijdje. Zo kwam ik in contact met een groep mensen die allemaal een Waarschip of een Kolibri hadden. Dat vond ik zo leuk, dat het ermee eindigde dat ik er ook één gekocht heb. Een Waarschip 570.”

Zelf gebouwd?

“Nee, kant en klaar, 2e hands, dat dan weer wel, maar zelf opgeknapt en volledig verbouwd.”

En toen, de zee, hoe ben je daar terecht gekomen?

“Ja, dat was een droom die ik waar wilde maken. Zeilen op zee. Op een gegeven ogenblik was ik op vakantie in Zeeland, binnendoor. Het volgende jaar werd buitenom naar België.” De gekte had definitief toegeslagen, er was geen houden meer aan. Als Stephan 19 jaar is, wordt al zijn geld in zeekaarten gepompt. Met resultaat. In 1995 lukte het hem in Dover te komen en in 1996 werd Guernsey bereikt.

21 jaar oud is hij dan. Sindsdien is zeezeilen een spelletje dat hem bezighoudt.

Bootjes CV?

Piraat, diverse surfplanken, GWS Schouw, Waarschip 570, Carter 30, Jeanneau Selection 37, Bavaria 36, en op dit moment een Bavaria 40. Hiermee wordt de traditie voortgezet en trekt hij met vrouw en kinderen het water op.

Nog wensen en in welke richting?

"De Canarische Eilanden, Engeland met de boot – altijd leuk - heel graag Scilly's met de boot."

De Carieb?

"Mwaaaaah, ook leuk. maar ik zou ook wel eens naar de States willen, New York zien. Of de Kilimanjaro nog een keer beklimmen."

Ultieme droom?

"Round Britain, maar dan als toertocht."

Wat had je achteraf graag willen worden?

"Tandarts!"

Want?

"Dat is van alles wat: gepriegel, ondernemerschap, techniek."

Wat zou je doen met 27 miljoen?

Denkt lang na, bestudeert het plafond; je ziet hem de mogelijkheden bekijken.

Het antwoord is desalniettemin verrassend: "Ik zou dan toch mijn eigen boot gaan bouwen... Mèt douche. Nee, met ligbad dan misschien wel!"

Hetgeen hem gegund is!



En hoe brengen we de winter door?

Door: Ger & Henk

De herfst is inmiddels begonnen. Nog even en het winterprogramma gaat van start. Een uitdaging voor ons om een nieuw en gevarieerd programma samen te stellen. We zijn nog volop bezig met plannen, maar enkele tipjes van de sluier kunnen we alvast oplichten.

Op woensdagavond 17 oktober wordt het lezingenseizoen geopend door oude bekenden. Ysbrand Endt en Christa ten Brinke komen nu vertellen over hun avontuur 'Samen Solo'. Weet u nog? In 2011 ging hun verhaal over de voorbereidingen voor de Transat die ze allebei wilden gaan zeilen. Inmiddels hebben ze die wedstrijd voltooid en daar is veel over te zeggen en veel over te zien. Een mooie aftrap van het nieuwe winterseizoen.

Er komt een avond voor de wedstrijdzeiler. Thomas ten Kortenaar gaat in op de voorbereidingen en het varen van de 24 Uurs. Hoe gebruik je de weerberichten, windverwachtingen, polardiagram, et cetera bij je voorbereiding en de keuze voor de startplaats. Waar let je tijdens de tocht allemaal op en hoe leer je van de data die je gedurende de wedstrijd verzamelt. Alles ook grotendeels toepasbaar op andere wedstrijden.

We zijn bezig met thema-avonden: "Ladies night; men allowed" en "Doe het zelf". De eerste gaat over 'vrouw aan boord' en hoe om te gaan met 'angst aan boord'. Twee dames komen een boeiende presentatie houden. Bij 'Doe het zelf' gaan we op een zo praktisch mogelijke manier in op de klusjes en klussen aan boord die je zelf wilt en kan doen en onderweg misschien wel zelf moet doen.

Natuurlijk komen er een paar avonden waar leden vertellen over hun tochten. In elk geval staat een tocht van André de Looze naar de Scilly's op het programma. We zoeken nog naar een mooi verhaal. Heeft u een interessante tocht gemaakt dit seizoen en wilt u daar graag over vertellen? Neem snel contact met ons op via e-mail ger@markiezin.com of kom even langs op de Markiezin (box H10).

In totaal zijn er 8 lezingen dit winterseizoen. Vier dit jaar en vier volgend jaar. Wij hebben er zin in!

"Ladies night; men allowed"

Cyclades Regatta 2012 met de FARSIDE XL



Door: Martin en Renée Timmermans

Dinsdag 26 juni vliegen Martin en Renée naar Athene voor de voorbereidingen van de Cyclades Regatta 2012 welke zaterdag 30 juni begint. Er gaat nog maar één vlucht per dag naar Athene vanuit Amsterdam i.p.v. vroeger minimaal 4 en in het hoogseizoen zelfs 7 vluchten. Het zegt wel iets over de economische activiteit daar en het toerisme. Wij komen in ieder geval comfortabel mee. Na aankomst bij de boot moet hij natuurlijk afgespoten worden. Ook maken we afspraken met Periklis over het plaatsen van de nieuwe Gori schroef. Woensdag allerlei klusjes gedaan en inventaris verhuist van de boot naar onze bergruimte op de haven en omgekeerd. We kunnen dit jaar eindelijk alle overbodige equipment voor de regatta in Athene achterlaten. Donderdag is het zover. Om 09.00 uur komt de kraan en gaat de boot het water uit om de tijdelijke schroef te vervangen door de nieuwe Gori 2 blads klapschroef. De kraan is mooi op tijd en snel staan we op de kant voor het verwisselen. Eén en ander gaat gelukkig zonder problemen. De tijdelijke schroef komt er makkelijk af en de nieuwe blijkt ook perfect te passen op de as van de saildrive. We spuiten de boot ook af hoewel de aangroei gering is, maar ja, ieder beetje helpt tijdens de wedstrijd. Vandaag arriveren ook Hein en Annemarie en Peter. De weersverwachting voor zaterdag geeft intussen een stevige meltemi met bft 6 uit het noorden. Met hulp van de reeds gearriveerde bemanningsleden en de hulp van Steef en Huib, die vrijdag arriveren, maken we de boot verder klaar voor de regatta en genieten verder een beetje van het mooie weer.



Vrijdagavond is de briefing voor de regatta. Uiteindelijk blijken er 43 boten mee te doen, verdeeld over ORCi en ORCClub. Wij zitten in ORCi. Helaas geen ORCiN meer, dat gaf een wat eerlijker verdeling. Nu zullen we kansloos zijn tegen de Erytos, een JV44 racer, gestuurd door Kostas Manthos, een Olympisch kampioen. Vroeger konden we hem nog wel eens hebben toen hij een wat minder extreme boot stuurde.

Het regatta gebeuren is ons geheel duidelijk tijdens de Griekse briefing. Wel krijgen we één zeer onaangename verrassing. Het laatste leg naar Athene wordt pas op zondag gezeild. Waarom? Niemand weet het. Ze bedenken iedere keer iets anders. Voor ons betekent het dat Hein en Annemarie zondag niet mee kunnen zeilen. Zij zullen met de

ferry naar Athene gaan om zondagmiddag op het vliegtuig te kunnen stappen. Heel vervelend. Zowel voor hen als voor ons, want we hebben ze hard nodig op dat lange, waarschijnlijk aan de windse rak terug naar Athene. Zaterdag staat er inderdaad bft 5 tot 6 uit het noorden. Het eerste leg is van Vouliagmeni naar Paros, 79 nm. De laatste voorbereidingen en we gooien om 10.00 uur los om naar de start te varen. In mijn herinnering is Vouliagmeni zo'n 6 á 7 mijl naar het zuiden. Helaas blijkt dat het toch iets verder is. Het resultaat is dat we niet op tijd bij de start zijn. Overigens zijn we niet de enigen. Nog 3 boten gaan ruim te laat over de lijn. Wij zijn 3 minuten en 6 seconden te laat. Reglementair geen probleem, maar die tijd moeten we wel goed maken op onze

tegenstanders, want ook ons klokje is gaan tikken op het echte startsein.

De windhoeken zijn dusdanig dat we geen spi kunnen zetten. Een enkele boot probeert het, maar steeds moet de spi er binnen de kortste keren weer af. We moeten verplicht zuid om Khitnos, dat betekent eerst 40 mijl richting 150 graden. Het loopt lekker. De een na de andere boot halen we in. Vanaf de zuidpunt van Khitnos gaat het richting 110 gr. en nog 39 nm te gaan. Bij de kop van het veld aangekomen, wordt dat wel steeds moeilijker om nog in te halen. Erytos en Ionia moeten we uiteindelijk voor laten gaan, maar zij moeten ook sneller varen om van ons op rating te winnen. (en een Bashford 39, wat is dat een snelle boot. Doet mee buiten mededinging, is kennelijk

ook te laat gestart, maar loopt over ons heen!)

We komen als derde boot in onze klasse aan in Paros. Belangrijk is nu het tijdsverschil met de boten achter ons. De absoluut gevaren tijd wordt namelijk gecorrigeerd met de handicap op de meetbrief en dat bepaald de volgorde.

Overigens prettig om in Paros als één van de eerste aan te komen, dat betekent een plaatsje in de binnen haven met elektra en niet stapelen, zoals de latere boten zullen moeten.

De eerste twintig mijl is echt kicken. We zien 12 knopen bootsnelheid met 30 knots wind en schijnbaar halve wind.

Zondag rustdag op Paros. We huren scootertjes en Hein en Annemarie een Quad. De bestemming wordt Still Waters restaurant op Anti-Paros, een bijzonder prettig restaurant en strandje op dat eiland. Still Waters blijkt zelfs het favoriete restaurant te zijn van Tom Hanks die hier een huis bezit!

Het is vandaag dus: lekker eten, op strand liggen met een boekje of siësta en 's avonds weer lekker eten bij Limoni op Paros aan de westelijke boulevard.

Maandag nog steeds op Paros. De bedoeling is een korte baan wedstrijd. Telt niet mee voor de Cyclades regatta maar wel voor de club ranking.

Met wisselende gevoelens besluiten we om niet mee te doen. Het waait nog steeds hard en we willen alles heel houden. Vorig jaar vonden we de inshore race, ook hier op Paros nogal gevaarlijk met een te groot veld op een te kleine baan. Uiteindelijk blijkt dat er maar 15 boten mee doen aan de inshore. Jammer voor de organisatie.

Wij maken van electriciteitsbuis een zeil, waarvan we er een verloren zijn op het eerste leg en maken de shackles van de spischoten allemaal weer gangbaar. Daarna met de scooter naar Nouassa voor lunch



en later naar het strand. 's Avonds is de prijsuitreiking voor het eerste leg en de inshore. Het blijkt dat wij 5de zijn geworden van Athene naar Paros, met 2 seconden verschil op nummer 4 en 22 seconden verschil op nummer 3. Waren we toch maar op tijd gestart! We hebben ook Tassos verslagen, altijd leuk, want hij is de eerste eigenaar van onze boot geweest.

Dinsdag: Er staat nog steeds een harde wind. Noord bft 6 tot 7. We zeilen vandaag naar los. Eerst 20 nm naar het zuid westen, we moeten Anti Paros, Despotiko en Strongylo links van ons laten. Dan 20 nm naar het zuid oosten rechtstreeks naar los.

Het wordt een halve windse start. Gaat goed, liggen up wind en gelijk met Erytos. De andere boten liggen een scheepslengte of meer achter ons met alleen Tassos in een positie om bovenwinds over ons heen te lopen. We starten met genua maar snel gaat de asymmetrische North spi er op. Het geeft ons een hoop ruimte om te manoeuvreren, meer dan met een symmetrische spi. We dwingen Tassos om beneden langs te gaan, wat hem behoorlijk ophoudt. Later weten we ook de Grand Soleil te dwingen beneden langs te gaan. Minder mooi is dat de IMX 38 'Exionios' ons bij weet te houden. Zo winnen we niet van hem op gecorrigeerde tijd.

De eerste twintig mijl is echt kicken. We zien 12 knopen bootsnelheid met 30 knots wind en schijnbaar halve wind.

Voorbij Strongylo moeten we gijpen. Dat gaat niet met de asymmetrische zoals wij die nu voeren, dus die moet naar beneden. We besluiten wat hoger op te steken om later weer de asymmetrische over de andere boeg te kunnen hijsen. Helaas pakt dat verkeerd uit. Als we dat doen draait prompt de wind naar het noord westen en bevinden we ons in een ongunstige positie. Dat kost afstand. In de kopgroep komen we als laatste in de buurt van los met een enorm gat tussen ons en de rest van het veld achter ons. Bij los valt de wind weg. Dat wordt een half uur knoeien, waarbij we ook nog de asymmetrische wisselen voor een symmetrische spi om te kunnen gijpen als het nodig is. Dat doen we dan ook prompt twee maal. Op een halve mijl van de finish steekt de wind plotseling weer op en finishen we met 20 kts wind. De grote vloot, waar we flink op afstand mee lagen heeft dan geen windstilte als ze ook in de buurt komen van los.

Uiteindelijk betekent het, dat de finish volgorde op gecorrigeerde tijd volledig omgegooid wordt. De langzamere boten scoren beter dan de snelle boten. Jammer, maar dat hoort erbij en omgekeerd hebben wij ook vaak genoeg voordeel gehad in het verleden.



Woensdag: Ontbijt natuurlijk op de boot, freddo cappuccino op het terras en na wat wikken en wegen besluiten we een auto te huren om naar het 'Meganari' strand te gaan. Het wordt een Fiat Doplo waar we met z'n zevenen in kunnen. Los is niet groot, maar de rit naar het strand blijkt 43 km te zijn. Over kronkelwegen eerst helemaal naar het noorden en dan via andere kronkel bergwegen naar het zuidwesten terug, maar net aan de andere kant van de berg en uiteindelijk naar het zuidoosten om het strand te bereiken. Het is zo lekker dat zelfs Martin het water ingaat.

's Avonds is de prijsuitreiking op het plein in de Chora bovenop de heuvel. Het lijkt een ongeïnspireerde ceremonie te worden en de eerste prijswinnaars van de vorige dag laten zelfs een halfuur op zich wachten, zodat alles veel te laat begint en diverse zeilers zich al richting restaurants hebben begeven. Waaronder wij, maar wij wel aan de rand van het plein.

Na de prijsuitreiking wordt het toch nog heel leuk. Een Zumba team komt op het podium en binnen de kortste keren staan velen te 'Zumba-en'.

Donderdag racen we van los naar Sifnos (naar Kamares aan de noordwest kant). De verwachting is eerst noordwesten wind, draaiend naar noord noord oost, snelheid rond de 15 kts. Lekker!

De hele vloot van 43 boten start deze keer in één start. Wij doen het uitstekend, liggen minimaal 2 bootlengten voor op alle anderen bij het startschot en liggen dan ook precies op de lijn. Mede ook dankzij de start app op de iPad van Peter.

Het eerste stuk is aan de wind. Gaat lekker, alleen Erytos en Ionia varen langzaam van ons weg. De rest blijft langzaam achter. In plaats van naar noord te draaien, draait de wind naar westelijker richting. We liggen op een gunstige plek ten opzicht van het veld achter ons, alleen Exionios, een belangrijke concurrent profiteert ten opzichte van ons van de draaiing. De wind is ook geen 15 kts, maar gemiddeld eerder 8 kts.

vervolg pagina 18

TEAM VUURFLITS

Door: Joop ten Bokkel en overigen team Vuurflits

Na de verkoop van mijn vorige boot wilde ik een tijdje rustig aan doen met boten. Louise had aangegeven dat ze niet meer alle vakanties op de boot wilde doorbrengen en we hebben toen..... een caravan gekocht. (Zeg nooit nooit.....) Ik heb het welgeteld twee weken uitgehouden, tot het weer begon te kriebelen. Af en toe kijken op internet en toen vond ik ineens een mooi bootje in Zeeland bij een makelaar, een Grand Surprise, net 3 jaar oud. De boot had hier al eens op de Hiswa gelegen en had erg goede recensies gekregen in de diverse watersportbladen. Goede zeiler, met een simpel interieur, maar ook geen hondenhok. Vakanties gingen we er toch niet op doorbrengen, dus dat interieur was niet belangrijk. De beloofde zeilprestaties des te meer....



Op een zaterdagmiddag ben ik alleen naar Bruinisse gegaan en daar stond ze: op de kant. Prachtige vloeiende lijnen, ranke diep stekende kiel met veel lood onderin en een smal diepstekend roertje. Mooi setje zeilen er bij, met Genaker en zelfs een code 0. Een prachtige kuip waar alles precies op de goede plaats staat. Een paar kleine

een meter met de boot te hebben gezield. Ik was volledig overtuigd dat dit een erg goede zeiler zou zijn, die ook nog redelijk goed solo te zeilen zou zijn.

De verkoper was onbereikbaar dus ben ik huiswaarts gegaan. De volgende dag was de verjaardag van mijn dochter en tijdens

DE UITSCHUIFBARE GENAKERBOOM DOET AAN DE BEZEMSTEEL DENKEN

mankementen waar wat op viel af te dingen, maar constructief 100%. Het was echt liefde op het eerste gezicht. Tot verbazing van de makelaar heb ik meteen dezelfde middag een bod gedaan, zonder zelfs maar

het bezoek werd er ineens gebeld en na wat heen en weer bieden (Harry Vogel en familie waren er ook en gaven ook wat adviezen) werd de zaak beklonken.

SKIPPER



JOOP TEN BOKKEL
LEEFTIJD 36 JAAR!P



Een week later hebben we de boot opgehaald in Bruinisse. Stukje op de motor gevaren naar de sluis 2x en toen op het Volkerak voor het eerst de zeilen omhoog: bakstag 5 bft. Dat gevoel zal ik nooit vergeten, de boot nam de sporen en ging meteen moeiteloos over de 10 knopen. Carlo, een Arubaan, riep meteen met Amerikaans accent: "Looks like

you've got yourself a racehorse!"

Later, bij Stellendam, ging het de zee op. We moesten hakken door het smalle water tot we buiten waren, en af konden vallen om met ZW 6 Beaufort en stroom mee naar IJmuiden te gaan. Het grote feest begon! Op de grote golven begon de boot te planeren en spoot er vandoor. Bijna beangstigend zoals iedere keer de boeg net onder water verdween en de boot daarna weer versnelde. Al snel hadden we allemaal een smile van oor tot oor! Het was mistig, en je kon de kust niet zien. Ik wilde ons via de marifoon melden voor de oversteek bij de Maasmond, maar toen ik op mijn hand GPS de positie bekeek waren we al bij Scheveningen! Op het eind zwakte de wind af, maar uiteindelijk hebben we de 50 mijl naar IJmuiden afgelegd in 4 uur.

De boot had een naam: Boatiful. Na die oversteek vanuit Stellendam, heb ik haar hernoemd naar de snelste bezemsteel waarmee Harry Potter zwerkbaldwedstrijden wint. Magische krachten! De uitschuifbare genakerboom doet aan de bezemsteel denken.

Daarna nog veel mooie, maar ook wel lastige momenten gekend. Dingen veranderen om de boot beter aan de wind te laten lopen, soms goed, soms fout. Pas toen dat goed was, gingen de prestaties in de wedstrijden enorm vooruit. Ik heb zelf ook erg moeten wennen aan het varen met deze boot, zo anders dan de voorganger. Meestal stuur je de boot met twee vingers, maar soms moet er ook hard ingegrepen worden om alles goed te laten verlopen. Bij de laatste North Sea Regatta hebben we voor het eerst een echte Chinese gijp meegemaakt, met erna

een totale chaos aan boord, dus zelfs na enkele jaren weet je nog niet alles.....

Solo, maar ook volbemand hebben we inmiddels een prachtige rij zeilervaringen

PIERRE CLUITMANS

Ik had erna het zeilen op de woensdagavonden al veel verhalen over gehoord; over toastjes met zalm, of over met meer dan 17 knopen door de nacht. Heb het eerst afgedaan als sterke verhalen, maar nadat ik een halfjaartje lid was van de YSY, werd ik als opstapper ook een keertje ingedeeld op de Vuurflits. Dat was zo'n twee jaar geleden. Sindsdien ben ik steeds vaker meegegaan en ben inmiddels ook tot de vaste crew gaan behoren en wat blijkt, die 17 knopen zijn echt mogelijk en de catering aanboord is, afhankelijk van wie er naast ons in de sluis ligt, ook prima geregeld.

Afhankelijk van wie er allemaal meevaart, ben ik genua /spi trimmer of voordekker. Ben nu twee keer mee geweest met het Rondje om Noord-Holland, mooie ervaring en uitputtingslag (ooit geslapen in de reling en wakker worden als je door een golf een meter naar achteren wordt gezet? Ja, een beetje meer vrijboord zou af en toe wel wenselijk zijn, maar dan zou het ook allemaal een stuk minder leuk maken aanboord.

Onlangs is de boot voor groot onderhoud op de kant geweest. Het gehele team heeft geklust om de boot weer tip top het water in te krijgen.

CHARLES VAN LOGCHEM

Dat die caravan ook nog resulteert in bemanning voor de Vuurflits is Charles van Logchem het levende bewijs van. Nadat de hond van Joop weer eens bij de dochters van Charles op de camping aan het Gardameer zat, kwam Joop de hond halen. Charles zat toen net een boek over wedstrijdzeilen te lezen.

"Hallo ik ben Joop, jij bent geïnteresseerd in wedstrijdzeilen, wat leuk." Al snel raakten we niet uitgepraat over zeilen, bootjes en natuurlijk onze pubers.

Ik ben natuurlijk niet geselecteerd op mijn zeilervaring voor de bemanning op de Vuurflits. Maar meer, omdat ik lekker kan raggen met een rubberbootje door de golven van het Gardameer. Dat is toch wel een voorwaarde voor de Vuurflits waar comfort niet op de eerste plaats staat.

Inmiddels heb ik veel geleerd, niet alleen uit het boekje maar ook door de wedstrijden op de Vuurflits.

BOAT

ARCHAMBAULT GRAND
SURPRISE
L.O.A. 9.54
B.O.A. 2.98
DIEPGANG 2.05
BOUWJAAR 2000
ONTWERP
MICHEL JOUBERT &
BERNARD NIVELT
BOUWER: BATEAUX
AMBAULT
THUISHAVEN: IJMUIDEN

en resultaten kunnen neerzetten. Op eigen kracht hebben we de zeilprestaties verbeterd. We hebben de Ronde om Noord-Holland kunnen winnen, bij de 24 uren goede prestaties gehaald en hebben ook onze eerste stappen gewaagd op de korte baan wedstrijden. In de winter varen we vaak de winterwedstrijden in Hoorn.

ROB WALBEEK

Op een zondagochtend werd ik om een uur of half tien door mijn schoonzoon gebeld om mee te varen op de Vuurflits. Joop had te weinig bemanning. "Kun je om 11:00 uur in Hoorn zijn" was de vraag. Het zeilen op de Vuurflits was een geweldige ervaring. Tot mijn grote verbazing vroeg Joop of ik de volgende winterwedstrijd ook mee wilde zeilen. Ik hoefde hier niet eens over na te denken: "Ja, natuurlijk", zei ik. Ik heb het seizoen afgemaakt en kreeg vervolgens de vraag om ook in Ijmuiden mee te varen. Dit heb ik gedaan en ben ook lid van de YSY geworden. Mijn inzet, enthousiasme en leergierigheid zorgde ervoor dat ik een vaste positie als bemanningslid verwierf. Meegevaren met de 24 uren race. Eengeweldige belevenis, omdat ik geen ervaring had met het 's nachtszeilen op zee.

Steeds vaker werden er redelijke resultaten geboekt, tijdens de clubwedstrijden op woensdagavond, hier door kwamen er meer enthousiastelingen die ook op de Vuurflits wilden mee varen en zo ontstond een soort van "vastebemanning". Bij Joop ontstond het idee om vaker een wedstrijd te gaan zeilen. De eerste kortebaanwedstrijd was in Hindeloopen. Door het redelijke resultaat werd het jaar daarop een heel circuit van wedstrijden gevaren zoals North Sea regatta, Flevo race, Zuiderzeeweek, Lenco regatta en Y torenrace. Allemaal geweldige evenementen waarbij wij als Team van genoten. Het winterseizoen staat voor de deur, de boot gaat gepoetst en geshaped weer naar Hoorn en ook daar zullen wij weer van ons laten horen.

Heel bijzonder was de ervaring om met Dennis Hennevanger en Robert Verboon te trainen voor de North Sea Regatta van 2011, en die winnend af te sluiten, zowel in onze eigen klasse, als overall met de Supertrophy als prijs. (Een gigantische wisselbeker) dit heeft er toe geleid dat de Vuurflits inmiddels een bekend schip is geworden op het wedstrijdwater en zelfs op televisie is geweest.



Het meest bijzondere is wel: Het vormen van een team van mensen die het ook leuk vinden om op zo een boot te bemannen, niet altijd comfortabel, meestal nat, maar wel genieten van de zeileigenschappen en met zijn allen gaan juichen als de boot weer eens gaat planeren. Bemanningsleden die bijna onderkoeld van boord stappen na een zware Ronde en zeggen dat ze nooit meer meegaan, maar de week erna toch weer met een smile klaar staan voor de woensdagavond wedstrijd.

Genoeg mensen om die prestaties er uit te kunnen halen, omdat niet iedereen ook altijd mee kan door werk of familie verplichtingen. Inmiddels is een heel leuk en hecht team van 10 mensen ontstaan die veel plezier aan de boot beleven, maar ook met elkaar. Door de grootte



ROB ZOMERDIJK

In het team van de Vuurflits heb ik min of meer de vaste positie als voordekker. Zwart wit bekeken, is dit de positie waar je het meeste rust hebt. In een wedstrijd hoef je maar een paar minuten echt te acteren. Maar dan ook alles tegelijk. Inmiddels zijn de handelingen zo geautomatiseerd dat het spinnaker omhoog gaat tijdens het draaien om de boei. Misschien een minuut hard werken. Boom erin, spinnakeromhoog, fok naar beneden. One minute of fame voor de voordekker, want daarna is het weer rustig. Alleen als er iets misgaat wordt er veel meer van je verwacht. Eigenlijk wordt het dan pas leuk. Dan is het improviseren. Het onverwachte maakt het zeilen mooi.

van het team kunnen we bij de meeste wedstrijden genoeg mensen op de been brengen, en iedereen draagt zijn steentje bij. We staan met zijn allen het onderwaterschip glad te maken, brengen de boot weg, enz. Recent hebben we het onderwaterschip helemaal goed onder handen genomen, en dat was ook echt teamwork. Fanatiek, maar wel met plezier voorop! Ik hoop dat we dat nog een hele tijd kunnen volhouden!

RAKE RIGGING

NIEUWE MASTEN EN BESLAG



WWW.RAKERIGGING.NL

Overleek 7, 1671 GD Medemblik, +31(0)6 53 604 628



Boat Services Visser

Scheepsreparatie & Onderhoud - Poetsen
Antifouling - Duikwerken - Jachtschilder



Ook voor levering van:
Diverse soorten antifouling v.a. €15,-/L
Landvasten met en zonder splits

Kennemerboulevard 540
1976 EM, IJmuiden
06-41184371

boatservicesvisser@hotmail.com

RIFKIN

ZEILMAKERIJ

Kennemerboulevard 760 1976 ET, IJmuiden
06-24827272 info@rifkin.nl

7710

TEAM

Vuurflits



Yachtclub Sea

7710



port Ymuiden

Chinees Specialiteiten Restaurant



Chi Ling

"Chi Ling" is een heel bijzonder Chinees restaurant. Gespecialiseerd in gerechten volgens originele recepten uit Kanton, Shanghai, Szechuan en Peking. Met liefde bereid door vakbekwame koks die trots zijn op hun creaties. Oorspronkelijke gerechten die voldoen aan alle eisen die milieubewuste mensen aan voeding stellen. Dat wil zeggen: puur natuur, met verse ingrediënten en zonder smaak- en geurstoffen.

Kennemerboulevard 300, 1976 EM IJmuiden
tel.0255-512879 fax 0255-516930
Dagelijks geopend

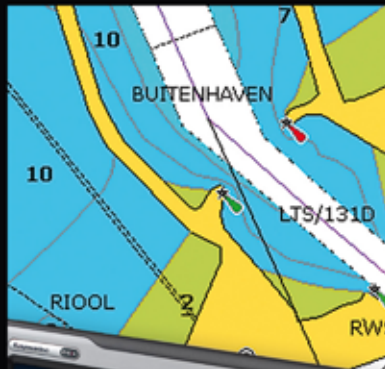
Restaurant Barend



Restaurant Barend
Lange Veerstraat 15
2011DA Haarlem
023-5328694 / 06-13466652
www.restaurantbarend.nl
email@restaurantbarend.nl

Probleemloos varen

Bezoek ook onze webwinkel op www.dejongtechnovaria.nl



- Scheepsinstrumenten
- Navigatie
- Radar
- Marifoon
- Stuurautomaat
- Stroomsystemen
- Accu's
- Lader
- Omvormer
- Generator
- Koelkast
- Scheepsairco
- Scheepsverwarming



Levering, installatie en reparatie van bekende merken

DE JONG TECHNOVARIA
ELEKTRO-TECHNISCH BUREAU

AMSTERDAM 020 - 6916311 | LEIDEN 071 - 5212101



Als we ons richting noorden hebben gewerkt via wat slagen in verband met 10 graden windshifts, draait de wind naar het noordwesten en neemt toe tot zo'n 12 kts. Wij kunnen over bakboord de zuidpunt van Sifnos bezeilen. Wel op een veilige afstand, want uit ervaring weten we dat in de lijn de wind daar helemaal weg kan vallen. Dat blijkt ook, het wordt een strijd om de zuidpunt te rondem met windsnelheden van 2 tot 3 kts en bootsnelheid van 1,5 kts. Omhoog langs de westkust gaat iets beter met een overwegend westelijk windje van rond de 5 kts. We zien de Ionia heel lang bij de kust in een windstilte liggen! Op zo'n 5 mijl van de finish wordt het echt klungelen, geen wind, 2 kts wind. Met een minimale snelheid finishen we na 11,5 uur zeilen over een afstand van 39 nm!

Vrijdag 6 juli rustdag 1 op Sifnos. Eerst uitslapen, Renée maakt het het ergst, wakker om 10.30 uur! Freddo Cappuccino op een terras en dan brommertjes huren. We gaan naar Vathy, een mooie baai aan de zuidwestkust. Vislunch en daarna strandbedden, waar we de rest van de slaap inhalen. Terug bij de boot hangen de uitslagen: 4e plaats in de race van gisteren, slechts 6 boten gefinisht van de 22 in onze klasse. Dat betekent natuurlijk ook dat het algemeen klassement er weer heel anders uitziet. Wij staan nu 5de in het klassement, met slechts 1 punt verschil met nummer 4. Dat geeft nog perspectieven voor de laatste race op zondag naar Athene.

Rustdag 2 op Sifnos. We slapen weer uit. Tot 13.00 uur hebben we de scooters en Huib, Peter en Steef gaan naar een klooster boven op de berg ten noorden van de haven. Huib en Annemarie zijn nog in hun hotel en Renée en Martin nemen er ook hun gemak van.

Helaas moeten we vandaag afscheid nemen van Hein en Annemarie. Zij hebben een vliegticket voor zondag 17.00 uur en dat halen ze niet als ze mee

zeilen. Jammer dat die Grieken iedere keer weer wat nieuws verzinnen en er helaas ook niet duidelijk over zijn. Om 15.30 zwaaien we Hein en Annemarie uit bij de ferry. 's Avonds prijsuitreiking bij de haven en daarna eten en een afzakkertje in afwachting van de dag van morgen.

Zondag 8 juli laatste leg naar huis. De start is vervroegd naar 10.00 uur. Ook de Grieken zijn helemaal niet blij met het laatste leg op zondag ipv op zaterdag zoals gewoonlijk. De meesten moeten maandag gewoon weer werken! Ook is het laatste leg ingekort, de finish ligt nu al op Khitnos, bij Mermiga, het schiereiland dat Kolona baai vormt. Dat betekent 31 mijl wedstrijd en daarna nog 45 mijl naar huis zeilen of motoren. De windverwachting is noord, max 15 kts en draaiend naar noordoost. Dat maakt de keuze makkelijk, we gaan oost langs Serifos. We hebben een redelijke start. Vlak achter Erytos en Ionia liggen we hoog aan de wind en hebben geen last van vuile wind van andere boten. De westkust van Sifnos is net bezeild, maar niet hoog genoeg om zonder slagen oost van Serifos te varen. De eerste slag is een lange in noordwestelijke richting. Er valt hier weinig te verdienen met slagen maken. Als de eerste boten overstag gaan, blijkt dat we wat achter liggen. Behalve Erytos en Ionia moeten we ook Exionas, Flirt en Tomahawk ruim voorlangs laten gaan. Wij zetten nog wat door in noordwestelijke richting tot de wind duidelijk shift naar het westen en gaan dan overstag. Als we dan de anderen weer tegen komen blijkt dat we het goed gedaan hebben. Tomahawk ligt ruim achter ons en we liggen dicht bij Ionia, Flirt en Exionas. Nog een paar goede slagen en we zitten dicht bij Flirt en laten Exionas achter ons. Intussen varen we ten noordoosten van Serifos dichtbij de kust. We zien Erytos en Ionia wat rommelen, kennelijk weinig wind. Enkele minuten later liggen we stil in het water. Van 15 kts wind staat er plotseling niets meer. We zijn een mooi baken waar je niet moet zijn en de achter ons liggende schepen varen in een boog om onze windstilte heen. Als wij na 10 tot 15 minuten weer wind krijgen (en dan staat er plotseling overal weer wind) zijn onze directe tegenstanders ook al een heel eind weg. We houden wind, ook langs de zuidpunt van Khitnos en omhoog langs de kust. Max 22 kts. Met de wisselende wind (15 gr verschil in richting) valt er nog wel wat te verdienen maar we halen geen schepen meer in. Komen nog wel dichtbij Mothercare. We finishen rond 16.00 uur. Dan nog 45 mijl

te gaan naar Delta Falirou. Het grootste deel kunnen we ruim bezeild afleggen. We liggen op onze plek in de Marina rond 22.15 waar wij opgewacht worden door de wedstrijdleader die onze lijnen aangeeft. Hij heeft ook al de uitslag: 7de plaats op het laatste leg en overall zijn we vijfde gebleven. Valt uiteindelijk niet tegen. We hadden slechter verwacht na vandaag. Het is wel stukken minder dan vorig jaar waar we alleen maar 1e en 2e plaatsen zeilden in de 4 lange afstand races en 2 korte baan wedstrijden. Maar ja, je kunt niet altijd winnen. Al met al toch een lekker en gezellig zeil weekje. Flinke variatie in wind. Van max 30 kts tot niets. De temperatuur was goed te doen. Maandag 9 juli: Blijven over Renée en Martin. Boot schoonmaken, zeilen opbergen, schoten spoelen enz. enz.. We kunnen de bemanning niets kwalijk nemen, met z'n allen hadden we gedacht uiterlijk zondagochtend terug te zijn in Athene en dan gezamenlijk op te kunnen ruimen.

Maar het wordt wel een vermoeiend dagje met temperaturen van 36 gr. celsius. Nauwelijks te harden. We hebben gelukkig geen schade opgelopen de afgelopen week. Alleen het wedstrijd grootzeil moet naar de zeilmaker voor kleine reparaties en om nagelopen te worden.

Als we de uitslagen lijst zien, blijkt dat het gisteren toch weer een dag voor de langzamere boten is geweest. Op gecorrigeerde tijd liggen zij voor. Kennelijk hebben behalve wij, de andere koplopers toch ook windstilte gehad, zij het minder vergeleken met ons, anders hadden we ze toch weer moeten zien. Overall einduitslag: Erytos: 1, Exionas: 2, Ionia: 3, Anax: 4, en Farside XL: 5 Toch geen slechte plaats tussen 22 boten in onze klasse.

's Avonds zitten we op een terrasje bij Zea en kijken uit op zeer luxe jachten, in dit stukje Griekenland geen crisis. Een mooie afsluiting van een fantastische Cyclades Regatta 2012!





HET LAKKEN VAN TEAKHOUT

Door: Henriette van Westerhoven

Het lakwerk op massief teakhout van gevelbetimmeringen, kozijnen, voordeuren of plezierjachten leidt nogal eens tot teleurstellingen. Teak, en ook iroko, zijn houtsoorten die vette inhoudstoffen en zuren (waaronder kiezelzuur) bevatten. Dat kan na het lakken problemen veroorzaken, zoals trage droging, verkleuring, blaasvorming en zelfs onthechting en afbladdering. Bovendien zijn het houtsoorten met een grove nerf, wat ook een nadelige invloed kan hebben op de duurzaamheid van het totale laksysteem. Een goed en betrouwbaar eindresultaat staat of valt dan ook met de juiste voorbehandeling en een zorgvuldige uitvoering van het lakwerk.

De voorbehandeling

Droog: zorg dat het te behandelen teak oppervlak altijd goed droog is. Het vochtgehalte mag niet meer bedragen dan 17%. Vooral bij stuiknaden en bij aanhechtingen kan hout langer vochtig blijven. Dit zijn dan ook vaak de latere probleemgebieden van het laksysteem. Om deze delen toch goed te laten drogen kan een föhn worden gebruikt.

Ontvetten: teakhout en vooral het hout van oudere teakbomen heeft een bijzonder dichte structuur waardoor de lak slechts beperkt in de nerf kan trekken. Om toch een goede hechting te krijgen moet het kale hout daarom vooraf met ruime hoeveelheden vluchtig oplosmiddel worden afgenomen, bijvoorbeeld met wasbenzine, thinner of aceton. Met het vluchtige oplosmiddel wordt het hout goed verzadigd en tijdens het verdampen van het oplosmiddel wordt vetigheid meegetrokken. Draai en verwissel de doeken regelmatig om de vetigheid ook echt te verwijderen en niet alleen maar te verplaatsen. Bedenk wel dat ook uw handen hierbij ontvet zouden worden en bescherm uw huid daarom met een oplosmiddelbestendige handschoenen en/of een goede beschermende huidcrème. Maak op teak geen gebruik van water aangezien dit de in het hout aanwezige stoffen kan activeren.

Gladschuren: Nadat het oplosmiddel volledig is verdampt, dient het oppervlak mooi glad geschuurd te worden. De houtnerven dienen volledig te worden afgevlakt om een gelijkmatige laagvorming te bereiken en daarmee een optimale duurzaamheid. Op een grove nerf, zoals bij teakhout, vloeit de lak grotendeels naar de lagere delen, waardoor de hogere nerfdelen weinig lak overblijft en zich daar slechts een dunne laag vormt. Bovendien wordt bij het schuren tussen de lagen telkens van de hoge kanten en de zijkanten van de nerven nog wat lak weggeschuurd. Hierdoor ontstaat op verhoogde delen uiteindelijk slechts een relatief dunne laag. Het zijn echter juist deze delen die het meest aan de weersinvloeden zijn blootgesteld. Dit zal negatief uitwerken op de levensduur van het totale systeem. Om dezelfde reden dienen scherpe kanten en randen te worden afgerond.

Schuur kaal teak met droog schuurpapier in de richting van de nerf, in schuurgangen oplopend van korrel 100 tot 220. Indien nodig kan zelfs vanaf korrel 60 geschuurd worden. Oppervlakkige vergrijpsde plekken zullen veelal door schuren verwijderd worden. De dieper zittende zwarte verweringsplekken zijn moeilijker te behandelen.

Deze zwarte plekken bestaan uit aangetast (lees: half verrot) hout en dienen te worden uitgestoken tot het gezonde hout zichtbaar wordt. Het uitsteken leidt uiteraard tot een oneffenheid in het oppervlak. Afhankelijk van de diepte kunnen de oneffenheden met meerdere lagen vernis worden opgevuld. Bij zwaar aangetaste, diepe plekken, kan het hout gevuld worden met vloeibaar hout of epoxyhars eventueel gemengd met wat schuurstof. Zorg dat eventuele reparaties goed hechten en ook mooi glad geschuurd zijn. Schuur tussen de lagen zo min mogelijk om de laagdikte zo goed mogelijk op te bouwen, maar volg wel de aanwijzingen van de fabrikant van de lak op, omdat sommige lakken meer tussenschuren vereisen dan andere.

Nogmaals ontvetten: Nadat alle schuurstof is verwijderd, het oppervlak nogmaals ontvetten om eventueel dieper gelegen vette substanties alsnog te verwijderen. Nadat het oplosmiddel volledig is verdampt, is de voorbehandeling eindelijk voltooid.



Het laksysteem

Er is op teakhout een aantal verschillende laksystemen mogelijk. De keuze wordt bepaald aan de hand van de overwegingen die men heeft ten aanzien van onder andere het gewenste uiterlijk, de mechanische belasting, de weer- en zonlichtbelasting, de verwerkingsomstandigheden en de hoeveelheid tijd of geld die men aan het aanbrengen en het onderhouden van het systeem wil besteden.

1. Blanke 1-Komponentige Vernis

het eenvoudigste systeem, ieder jaar onderhouden

2. Blanke 2-Komponentige P.U. Vernis, al dan niet met u.v.-filter,

duurzaam en sterk, maar lastig aanbrengen door tweede component

Het lakken

De verschillende lakken dienen te worden verwerkt volgens de aanwijzingen van de betreffende fabrikant. In het algemeen geldt echter dat de eerste lagen zo goed mogelijk in het hout moeten dringen en daarom sterk moeten worden verdund. Dit kan zijn tussen 20 en 25 %. Na de eerste lagen zal de houtvezel zijn opgewerkt. Na dit te hebben gladgeschuurd dient verder tussenschuren tot het minimum te worden beperkt om een goede laagdikte en laagopbouw te bereiken. In het algemeen is tussenschuren ook technisch niet nodig, wanneer de lagen zo kort mogelijk na elkaar worden aangebracht. Dit kan echter per product verschillen, zie daarom ook de aanwijzingen van de fabrikant. De meest gelijkmatige laagopbouw wordt bereikt door meerdere dunne lagen aan te brengen in plaats van enkele dikke.

Periodieke controle en tijdig onderhoud

Blanke laksystemen blijven fraaie, maar kwetsbare systemen. Nog meer dan voor andere verflagen, geldt voor de levensduur van een blank systeem "kleine oorzaken, grote gevolgen". Een kleine beschadiging of een iets te laat ondernomen onderhoudsbeurt kan een zorgvuldig opgebouwd en verder prima functionerend systeem ruïneren. Periodieke controle en tijdig onderhoud is dan ook onontbeerlijk om het in tact te houden en er gedurende vele jaren van te kunnen genieten.

De procedure is simpel en dient te bestaan uit:

- het jaarlijks inspecteren van het systeem op laagdikte verlies (met name op scherpe kanten), glansverlies, beschadigingen en het voorkomen van haarscheuren.
- Het repareren en (eventueel plaatselijk) overlakken van aangetaste of beschadigde delen.

Teakdekken en –vlanders niet lakken om de goede antislip eigenschappen van teak te behouden.

Henriette van Westerhoven
Rigo bv
Ijmuiderstraatzweg 6-9
Ijmuiden
0255-515153

Old school oceaanoversteek

Door: Marc Noordhoek

De iPhone 5 is net uit en Navionics biedt prachtige Apps voor navigatie. Voor de prijs van een paar tientjes hoef je het zeker niet te laten. Waarom dan toch old school? En daarmee bedoel ik de sextant, tabellenboeken, plotting sheets, potlood, passer liniaal en niet te vergeten papieren kaarten. Ik zal proberen deze ogenschijnlijk prettig gestoorde afwijking te verklaren.

Toen ik als kleine jongen van een jaar of zes voor het eerst in een piraatje stapte en alléén een stukje ging zeilen op de Westeinderplas, werd ik bevangen door een enorm gevoel van vrijheid. De wind en het water kunnen je overal naartoe brengen, wat een letterlijke grenzeloosheid. En dat was voor het eerst dat ik dacht: "ik wil de oceaan overzeilen".



Een kleine 35 jaar later, in 2006, ben ik voor het eerst daadwerkelijk de Atlantische oceaan overgestoken met mijn boot Xpresso. Bijzonder spannend en onderweg de nodige avonturen beleefd. Ik heb hierover al een keer een verhaal verteld in het winterseizoen, dus zal jullie niet teveel vervelen, maar één van deze avonturen was het volledig platgaan in zwaar weer, waarbij mijn mast volledig in het water kwam. Gelukkig kwam, na het losmaken van de schoten, de boot weer redelijk snel overeind. In deze onfortuinlijke manoeuvre is echter het bilge water langs de binnenkant van de romp tot aan het plafond gekomen, waarbij onderweg ongeveer alle elektronica uitgeschakeld werd. Met de Reeds en een pijlkompas hebben we uiteindelijk met veel gedoe een veilige haven aan de noordkust van Spanje gevonden.

Maar op dat moment heb ik voor het eerst echt ervaren hoe volstrekt afhankelijk ik

geworden was van elektronische navigatie apparatuur. Gelukkig is het allemaal goed afgelopen en is alles uiteindelijk weer gerepareerd. Maar, het gevoel van vrijheid en onafhankelijkheid dat ik altijd met zeilen had, heeft echter wel een flinke deuk gekregen.

Na enige afstemming op het thuisfront besloot ik in ieder geval het stuk van de Canarische Eilanden naar de Cariben mee te gaan. Maar ik wilde de gelegenheid gebruiken om dit keer met sextant te navigeren.

Willem Bruijns, jullie allen welbekend, in ieder geval met pijp, is iemand voor wie ik zeer veel bewondering heb, alleen al om het feit dat hij vele honderdduizenden zeemijlen gemaakt heeft in zijn werkzame leven. Tijdens de tochten die we samen op de Iskander en later ook op Xpresso gemaakt hebben, heeft

hij mij verteld over navigeren met sextant. Hiermee werd mijn interesse gewekt, want de zon, de maan, de planeten en de sterren worden al honderden jaren als bakens gebruikt. Draadloos, batterijloos, gratis en (bijna) altijd beschikbaar. Een mooie manier om weer dat gevoel van onafhankelijkheid

terug te krijgen. Mijn vrouw heeft mij dat jaar met kerst een originele ouderwetse Freiburger trommel sextant gegeven uit het jaar 1967 (bijna net zo oud als ik dus).

Twee jaar geleden begon mijn broer met het plannen van zijn rondje Atlantic voor in het najaar van 2011 en hij vroeg of ik met hem mee wilde varen. Na enige afstemming

op het thuisfront besloot ik in ieder geval het stuk van de Canarische Eilanden naar de Cariben mee te gaan. Maar ik wilde de gelegenheid gebruiken om dit keer met sextant te navigeren.

In oktober 2010 zijn hij en ik een week naar Falmouth gegaan om aldaar de theorie van de astronavigatie onder de knie te krijgen. Ik kan vertellen dat het de eerste twee dagen behoorlijk worstelen was om de basis te beheersen, maar na die twee dagen zagen we het licht. Het uitrekenen van de formules is een vrij taai proces, waarbij je allerhande formulieren kunt gebruiken. De kunst is echter om te doorgronden wat je nu precies aan het uitrekenen bent. We hadden gelukkig een hele goede leraar die er erg veel plezier in had nu eens twee cursisten te hebben die er een keer niet zaten omdat ze moesten. Theorie Ocean Yachtmaster is (of was) een verplicht vak in veel banen in de professionele Offshore Yachting business.

We hadden beide onze eigen sextant meegenomen en daar de praktijkoefeningen mee gedaan. Wij konden er geen genoeg van krijgen, Zenith, Siderian Hour Angle, Azimuth, Apparent Altitude, Calculated Altitude etc. etc. De essentie van astronavigatie is de volgende; Feitelijk is het een driehoeksmeting, maar dan niet op het platte vlak, maar in de driedimensionale ruimte. In de meeste gevallen neem je de zon, omdat die ten eerste het meest beschikbaar is en het meest makkelijk te herkennen is. Alle andere hemellichamen, zoals de maan, de planeten en de sterren zijn slechts "te schieten" (de hoek meten met sextant) in een korte periode bij zonsondergang en zonsopgang omdat er dan een duidelijk horizon te zien is. Bovendien, ondanks dat ik inmiddels best een aardig aantal sterren herken, is een vergissing snel gemaakt met al die kleine stipjes vanaf een bewegende boot.

De procedure gaat als volgt: Ergens in de loop van de ochtend meet je hoe hoog de zon staat, dat is de hoek tussen de horizon en de zon die je meet met de sextant. Je schrijft nauwkeurig op hoe laat het is, makkelijkst is om UTC op een nauwkeurig horloge bij je sextant te houden. Vervolgens schrijf je de koers en de stand van het log op en de geschatte positie. Met behulp van de tabellen boeken kun je uitrekenen hoe ver je verwijderd bent van de geschatte positie, daarmee kun je een lijn maken waarop je positie ligt.

Dit proces herhaal je een paar uur later en door de eerste lijn op te schuiven in de richting van je koers over een afstand van de gevaren mijlen, krijg je twee kruisende

Ik heb mijn gevoel van vrijheid en onafhankelijkheid weer teruggevonden zodra ik aan boord stap en dat was het meer dan waard.

lijnen die keurig je positie aangeven. Het werk zit hem in het uitrekenen van de D (distance) en de Zn (Azimuth, ofwel richting) van de geschatte positie. Het voert wat ver om dat hier volledig te beschrijven, maar voor geïnteresseerden wil ik best een keer een verhaal hierover presenteren. Waarom is dit nu zo leuk? Toen we vertrokken uit La Palma op 19 november 2011 richting Tobago, duurt het altijd een paar dagen voordat iedereen zijn draai gevonden heeft. Routine en structuur met wacht draaien, eten slapen, de boot schoonmaken etc helpen hierbij. Vanaf de tweede dag ben ik elke ochtend rond de klok van 10 uur (lokale tijd) op het dek gaan zitten met mijn opschrijfboekje, mijn horloge en mijn sextant. Dat herhaalde ik meestal rond de klok van half twaalf om de zon op zijn hoogste stand te pakken te krijgen. Dat scheelt een hoop rekenwerk omdat je dan in één keer kunt uitrekenen

wat je latitude (breedtegraad) is. Soms was ik te laat of zat er een wolk voor de zon en deed ik het wat later op de middag.

Vervolgens ging ik met de tabellenboeken en mijn aantekeningen zitten puzzelen en dan was het een sport om zo dicht mogelijk bij de GPS positie uit te komen en te vergelijken wie de beste berekening gemaakt had. Deze werd in het begin door mijn neef steeds bijgehouden ter controle. Later toen het ons structureel lukte om binnen een afstand van 10 mijl nauwkeurig onze positie te berekenen hielden we de GPS alleen als backup.

Op heldere nachten heb ik verschillende keren combinaties gemaakt van planeten en sterren, aangezien je er dan meerdere

tegelijk kunt schieten kun je direct een driehoeks meting maken.

Ook de maan heb ik verschillende keren gebruikt, maar omdat die zo dichtbij staat, is de afwijking erg groot en dus de nauwkeurigheid wat minder. Maar het was ook leuk om gedaan te hebben.

Uiteindelijk hebben we zo elke dag wel verschillende keren posities bepaald en hebben we uiteindelijk helemaal tot Tobago old school genavigeerd. Het gaf ons een enorme voldoening om te ervaren dat deze techniek nog steeds prima werkt, waarmee de afhankelijkheid van elektronische navigatie instrumenten een stuk minder is. Inmiddels hebben we allebei ook ons Ocean Yachtmaster praktijk examen afgelegd, waarmee Ron en ik met enige trots deze titel dragen.

Ik heb mijn gevoel van vrijheid en onafhankelijkheid weer teruggevonden zodra ik aan boord stap en dat was het meer dan waard.



Verlag zeilvakantie Time Bandit

Door: Stephan Nunnink

Als ik dit verslag schrijf, ligt de vakantie alweer weken achter ons en is het normale leventje weer in volle gang. Toch denk ik met plezier terug aan de zeilvakantie. Dit jaar hadden we een nieuw bemanningslid aan boord van de Time Bandit wat het altijd weer spannend maakt. Hoe valt zo'n nieuw bemanningslid in de groep en zal hij zich aanpassen aan het leven op zee. Sil had al wat ervaring en zijn eerste mijlen op zee al gemaakt. Eerst korte trips en daarna steeds verder. Voor Mees was er niet zoveel tijd, maar hij kon natuurlijk niet onder doen voor zijn broer Sil. Dus een familieweekend met de YSY in mei en daarna meteen voor het grote werk.

Elk jaar proberen we een mooie zeilvakantie te houden en bij voorkeur buiten de landsgrenzen. Over het algemeen is dat wel gelukt kan ik zeggen. Hoe het precies zal verlopen weten we vaak niet van tevoren, maar we stellen wel altijd een doel. Afgelopen jaren zijn we wat dichterbij huis gebleven en dit jaar hadden we het plan om weer richting Zuid Engeland te varen. De Solent, verder richting Dartmouth of de Kanaaleilanden. Maar ja, een nieuw bemanningslid. Hoe gaat dat uitpakken?



Mees

De broers Sil en Mees zijn respectievelijk 3 jaar en 8 maanden wanneer de Time Bandit koers zet richting het zuiden. Met een windje 3-4 uit het noordwesten zakken we op een vrijdagmiddag af. Het weer is goed en het traject is bekend. Alle ingrediënten dus om een nachtje door te varen. In de

De broers Sil en Mees zijn respectievelijk 3 jaar en 8 maanden wanneer de Time Bandit koers zet richting het zuiden.

ochtend lopen we Oostende aan, de eerste 100 mijl zitten erop. Het weer is bijzonder goed te noemen, afgezien van de wind, dus een dag later gaan we op de

motor verder richting Dover. Op een aantal mijlen uit de kust is het altijd weer een mooi aangezicht. De krijtrotsen, Dover Castle en de haven zelf. Vanuit Dover gaan we vroeg in de ochtend verder richting de Solent. We willen nog een lang rak maken om het vervolgens op de Solent wat rustiger aan te doen. Helaas lukt dat niet en besluiten we onderweg om Brighton aan te lopen. Een dag later liggen we dan toch in Cowes.

We hebben nu al een aantal lange vaardagen gemaakt en gemerkt dat het op zich prima verloopt. O.K. het weer is goed, maar daarnaast weten Sil en Mees zich te vermaken aan boord van de Bandit. Mees slaapt van tijd tot tijd nog, wat het makkelijk maakt. Sil heeft wat meer omhanden nodig. Door dat het weer goed is, spelen ze in de kuip en binnen in hun kooi. Iets wat het ook goed doet is de DVD speler! Gewapend met een stapel DVD's blijken we best veel mijlen te kunnen maken.

Op de Solent doen we het wat rustiger aan en komen uiteindelijk aan in Yarmouth. Dit is waar we ook een ander gezin tegenkomen met 4 kinderen aan boord, waarvan de



Sil

jongste 4 was. Het werd snel gezellig en was voor Sil het moment om zijn hart op te halen op de steiger. Krabben vangen!

Na een aantal dagen in Yarmouth te zijn gebleven zetten we toch koers richting Alderney. Achteraf gesteld misschien een beetje tegen beter weten in. Er was onderhand meer wind gekomen uit het zuidwesten. Dit betekende dat Alderney niet bezeild was, er toch wel een knobbelig zeetje stond en de voortgang ook tegenviel. Ook voor de broers viel het niet mee en zo werden ze voor het eerst deze reis zeeziek.





Iets wat het ook goed doet is de DVD speler! Gewapend met een stapel DVD's blijken we best veel mijlen te kunnen

Hmmm, dan voel je je toch wel een beetje schuldig als ouder. Maar goed, na het besluit te hebben genomen om bij te leggen en naar Cherbourg te varen trokken de gezichten al weer bij. Een dag later werd het Guernsey en daarna Alderney.

Vanaf de Kanaaleilanden zetten we langzaam weer koers richting thuis. We besluiten om via de Engelse kust weer terug te zeilen en zo komen we ook nog in Portsmouth. Met een zuidwesten wind varen we weer richting Brighton en Dover. Onderweg naar Dover tikken we in een surf nog even de 11.9 Knopen aan. Niet gek voor een Duits serie product uit Giebelstad. Nederland komt alweer dichterbij en na Blankenbergen staat IJmuiden weer in het logboek. We zijn dan precies 3 weken weg geweest.

In drie weken tijd hebben we een rondje Kanaal gevaren met onze twee zeilkanjers Sil en Mees. Afgezien van een keertje zeeziek zijn de dagen op zee goed verlopen. O.K. sommige dagen waren lang, maar door regelmatig ergens te blijven liggen, bleef het voor iedereen leuk. Wat betreft het weer en de wind moet je geluk hebben, met of zonder kinderen aan boord. Door ervoor te zorgen dat er voldoende speelgoed aan boord is, houden ze zich nog aardig bezig. Een DVD speler is echt een uitkomst. In deze leeftijd kunnen ze op een dag 5 keer naar de zelfde film kijken! Het viel ons op dat we veel kinderen tegen kwamen tijdens de vakantie. Weliswaar wat ouder maar toch. Uit eten deden we bij voorkeur in de middag. Dat hielden ze langer vol dan in de avond. Overigens voor een uitstekende Mixed Grill moet je naar Rea's Bistro Bar and Terrace op Alderney. En ja, dan gaat het weer over eten. Wat dat aangaat, kan ik de reis nog wel een keer maken. Maar helaas, daar is geen plaats meer voor in deze ZeeBerichten.

Onderweg naar Dover tikken we in een surf nog even de 11.9 Knopen aan. Niet gek voor een Duits serie product uit Giebelstad.

Het geheim van de Bandit!



17e 200 mijls solo 2012

Door: Harry Peterse
Schipper AddiXion

Driemaal is scheepsrecht zou je zeggen. De derde keer dat ik meedoe, zou het toch moeten lukken om de 200 mijls solo in ieder geval uit te varen. De eerste keer gaf ik op wegens pech, pech en nog eens pech en de tweede keer wegens een verstuikte enkel, zie eerdere verslagen.

Helaas, ook nu lag het noodlot op de loer. Echter niet voor wat mijzelf of AddiXion betreft. De race werd donderdag rond 17.00 uur afgelast wegens een noodlottig ongeval met één van de deelnemers.

Zijn schip werd tegen de Afsluitdijk gevonden met de schipper aan de lifeline erachter. Bij het rondenvan een boei bij Den Oever om onbekende redenen overboord geslagen, waarna het schip op de Afsluitdijk afkoerste en vastliep. De schipper als drijfanker erachteraan en met een bootsnelheid van 4 tot 5 knopen niet bij machte aan boord te komen. Het schip stond niet op de stuurautomaat en deed er ongeveer twee uur over om de dijk te bereiken. Het water van het IJsselmeer is nu 14 graden.

Hij verdronk, 60 jaar oud. Zeer ervaren, zwemvest aan en aangeliind en dan nog! Het zet je wel even met twee benen op de aarde.

Durgerdam - Lelystad

Ik begon woensdagochtend rond half 8 bij de P9. Uiteraard slecht geslapen, strontverkouden en voelde me slapjes. Met ZO wind, 12 tot 16 knopen leek het mij haalbaar om de spi te hijsen en te reachen naar het Paard van Marken. Voor mij zag ik Peter van den Driesche met de Vagebond die een bol rood zeil op had staan.

Later bleek dit een halfwinder te zijn. Vol goede moed hees ik de spi. Dat ik nog niet helemaal wakker was bleek wel uit het feit dat ik de loefschoot niet door de bek van de boom had gelegd. Niemand die je redden kan!! Het resulteerde in een kwartiertje vrij worstelen met de spi, waarvan de schoot ook nog eens klem kwam te zitten in de musketonhaak die aan de spizak vastzat. Bezweet en hijgend als een molenpaard hees ik daarna de High Aspect. Wat een manier om wakker te worden. 0 - 1 voor de spi.

Een uur later, bij het Paard van Marken, moest het lukken!! Hup, dat ding omhoog! Lopend naar achter de loefschoot meenemen. Beetje veel wind en dus niet te houden. Tegen de tijd dat ik de loefschoot op de lier had zag ik een zandloper van jewelste.

Voor de wind gierde de stuurautomaat van links naar rechts. Oeps, de bulletalie vergeten te monteren. Gisteravond voor het slapen gaan dacht ik er nog aan, maar dat levert nu niks op. Voorbereiding is alles, dat zie je maar weer. Tijdens mijn tweede ronde vrij worstelen, kwam achter mij de giek ongewild over.

Ook nu duurde het een kwartier voor ik de problemen had opgelost, maar de spi stond, richting Volendam. Stand 1 - 1.

Voor me de MN 1, een gijpboei. Ik begon hem nu toch wel te knippen. De wind was aangewakkerd tot 20 knopen en mijn zelfvertrouwen gedaald. Vrijvaren van de rest en timing is alles. Bij het omzetten van de boom bleek dat er te weinig ruimte op de nieuwe loefschoot zat. Duizend bommen en granaten!!! Naar achter lopend sloeg de spi onverbiddelijk om de voorstag en raakte hopeloos in de knoop. Derde ronde vrij worstelen! Ik won uiteindelijk maar de spi belande knockout met een scheur in zijn lip in het vooronder. 2 - 1. Voor ik de HA hees moest ik eerst even op adem komen.

Het voor de windse rak naar Hoorn voer ik met uitgeboomde fok. Ik had niet de energie en de moed om de volgende spi te hijsen. Jan Smink met de Nicky Deux zag het allemaal gebeuren. Ook Jan de Bruin in de EscXape nam steeds meer afstand.

Hoorn-Lelystad was een aan de winds rak. Wind inmiddels tussen de 16 en 22 knopen. Vol getuigd durfde ik niet goed te reven in verband met het stuk klapperen van het grootzeil. Ik kreeg AddiXion niet aan de praat. Later bleek de genuarail niet goed te staan. Vijf centimeter te veel naar voren en het wordt een bokkig kreng! Tussendoor navigatie en plan de campagne maken. Je moet voor Lelystad namelijk besluiten welke baan je neemt. Op grond van de

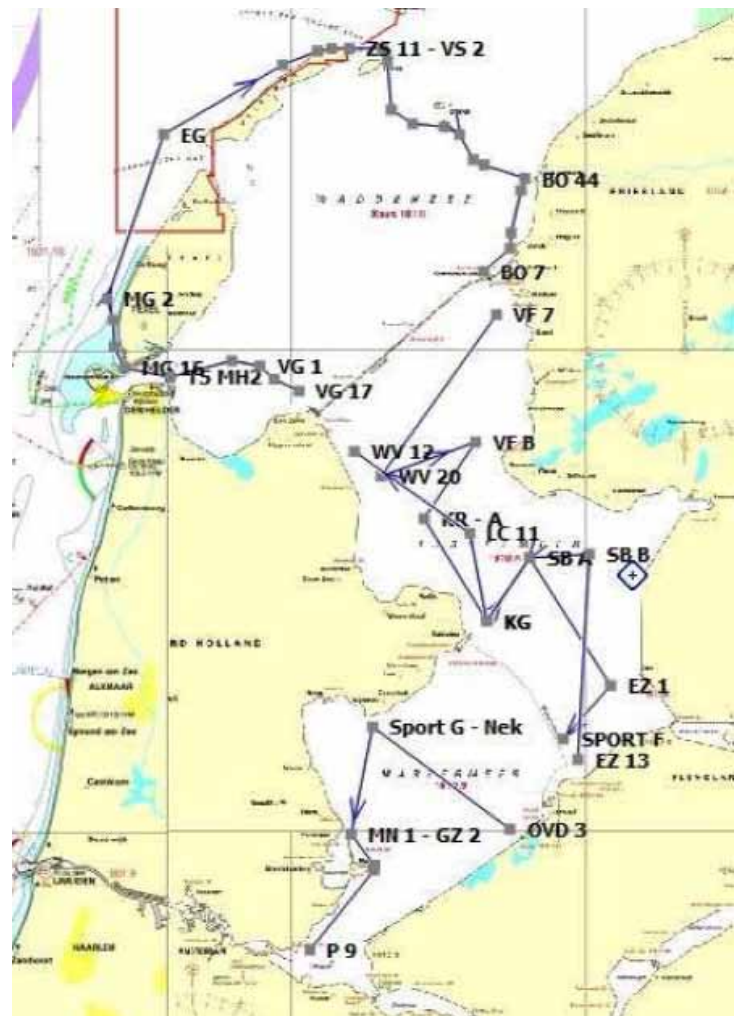
voorspellingen (zuidenwind op woensdag en donderdag) koos ik voor baan twee, via Den Oever rond de eilanden naar Kornwerd. Alles wind mee.

Lelystad - Den Oever

Na de sluis even een kwartiertje gestopt om op te ruimen en voor de veiligheid en de gemoedsrust de bulletalie te installeren. Ook legde ik voor het volgende voor de windse rak de zwaarweerspi alvast klaar.

Die bulletalie was geen overbodige luxe; vlak voor de start, bij het plaatsnemen van de boom, ging de stuurautomaat ineens haaks rechtsaf.

Het spi rak naar de SB-B verliep probleemloos. Op de plotter lag de boei niet op zijn plek maar de actuele papieren kaart bracht uitsluitel. Ik haalde een aantal schepen in, trok op tijd de HA op en



haalde probleemloos de spi neer. Voorbeeldige manoeuvre dit keer. Een heel klein kruisrakje naar Enkhuizen, en daarna weer voor de wind naar Den Oever. O ja, bijna vergeten dat er nog een boei tussen zat. De LC 11 aan het begin van de vaargeul naar Kornwerd. In verband met de toenemende wind, constant boven de 20 knopen, besloot ik geen spi te zetten maar de HA uit te bomen. Snelheid tussen de 8 en de 11 knopen! Ik bleef de door mij ingehaalde schepen mooi voor, maar er liepen er twee in: X-99 IXI en een mini transat, Penguin in Bondage. Half zes passeerde ik de finish bij WV 12 en zette koers naar Den Oever. Daar aangekomen bleek ik de eerste in de haven te zijn.

Tactiek

's-Avonds de tactiek voor de volgende dag bepaald. Het weer bleek nogal onbestendig te zijn en de verwachtingen moesten per 6 uur worden bijgesteld. De 'beloofde' zuidenwind op donderdag zou oorspronkelijk op vrijdag pas naar het westen draaien. Daar bleek niets van terecht te komen. Het hele weersysteem bleek veel sneller dichterbij te komen waardoor uiteindelijk donderdagochtend nog een beetje zuidenwind stond, die vervolgens in de loop van de ochtend naar NW draaide. Daarna, op vrijdag, zou de wind krimpen naar ZW en toenemen. Vroeg vertrekken dus, maar ook weer niet te vroeg. Het stroomvenster Molengat was van 08.00 tot 14.00 uur. Te vroeg vertrekken betekende te lang stroom tegen op de Noordzee. Te laat was ook niet goed, omdat ik zoveel als mogelijk bij daglicht wilde varen. Met een beetje geluk kon ik met NW nog op het IJsselmeer de eerste drie rakken varen. Op vrijdag kruisrak, maar op donderdag nog bezeild.

Pas bij de laatste gijp, aan het begin van de Pollendam ging het mis, zandloper, maar voor de wind varend kon ik onder grootzeil rustig de spi weghalen en het voorzeil wisselen.

Den Oever - Kornwerd

Aldus besloten 5 schepen om half negen uit Den Oever te vertrekken. AddiXion, IXI, Sabar, Skirmish en Penguin in Bondage. De sluis uit en op weg naar Den Helder, stroom mee en zo goed als bezeild, AddiXion voorop. Dat kun je beter niet doen. De schepen achter je hoeven dan minder aandacht te besteden aan hun navigatie en kunnen zien wat er gebeurt en daarop anticiperen.

Donkere wolken deden mij besluiten om vroegtijdig te reven, waardoor Ixi naderbij kwam. De bui bleek mee te vallen en bij de T5, vlak voor Den Helder ging het rif er weer uit. In het Marsdiep passeerde ik Anoniem, gestart vanuit Den Helder, die bezig was met een zeilwissel. Om 10.45 uur passeerde ik de eerste ton in het Molengat. Afvallen en die spi weer omhoog.

Hij stond nog niet of de wind draaide naar noordwest. In één keer! Achter mij reageerde Dennis van de IXI sneller. Hij kon zien wat er met mij gebeurde.

Tot de boei EG, tussen Texel en Vlieland, voeren we aan de wind/halve wind en ging de genua 1 erop. Bij de EG weer net aan reachend met de kleine zwaarweer spi. Voor mij IXI en achter mij Penguin in Bondage die snel inliep. Intussen volgde ik op VHF 67 het gesprek tussen Den Helder Rescue en twee reddingsboten. Eén met een slachtoffer op weg naar Den Oever, de ander die een onbemand jachtje beschreef met een solovlaggetje. Een helikopter was op zoek naar mogelijke andere slachtoffers. Snel de organisatie daarvan verwittigd. Die bleken al op de hoogte gesteld door de Kustwacht. Mededelingen zouden later volgen.

Intussen naderden we rond 15.00 uur Vlieland. Voor mij raakte IXI in de problemen met de spi bij een gijp en moest wegens pech uitwijken naar Vlieland. Achter mij Penguin in Bondage en naast mij spoot Gimmick, een mini transat met zwenkkiel, met Florian achter het roer mij voorbij. Volgetuigd, grootzeil, High Aspect en halfwinder. Heel indrukwekkend, vooral als je beseft dat hij de nacht ervoor nog een noodreparatie aan de romp van zijn boot had uitgevoerd. Met zijn drietjes voeren we het Wad op, richting Harlingen.



Naar Harlingen nam nog geen twee uur in beslag. Voor de wind, stroom mee, onder spi gijpend tussen de twee mini transats kon ik prima bijblijven. Pas bij de laatste gijp, aan het begin van de Pollendam ging het mis, zandloper, maar voor de wind varend kon ik onder grootzeil rustig de spi weghalen en het voorzeil wisselen. In de Boontjes op weg naar Konwerd bereikte mij het bericht dat de wedstrijd was afgelast in verband met het eerder beschreven ongeval. Ik besloot naar Hindeloopen te varen waar nog enkele andere YSY leden lagen. Op de motor, want de lol van het zeilen was er wel af.

De avond werd besteed aan napraten over het noodlottig ongeval. Wat kun je doen om als solozeiler de risico's te beperken? Reddingsvest dragen en aanlijnen is al standaard. Misschien de telefoon in een waterdichte case bij je dragen, of een waterdichte handmarifoon in je pak? Als je bij kennis bent, biedt dat wellicht uitkomst.

Lossnijden van de lijn waarna de boot opdraait in de wind? Handstakellicht of rooksignaal op de man dragen? In groepjes vertrekken? Uiteindelijk kun je er niet veel van zeggen. De conclusie is dat solozeilen risico met zich meebrengt en dat een ongeval altijd kan plaatsvinden. Net zoals dat bij bergbeklimmers en parachutespringers het geval is. De organisatie kan in mijn ogen niets worden verweten. Aan alles is gedacht. Noodknop op de tracker, alle telefoonnummers in de mobiel van de organisatie, gedegen veiligheidscontrole en last but not least het verzoek tijdens het palaver om vooral toch op elkaar te letten.

Of ik volgend jaar weer meedoe, weet ik niet. Eerst alles maar eens goed laten bezinken.



REGATTA NEWS

PIM FROMBERG MEMORIAL

Door: Joop ten Bokkel

De thuisblijvers hadden uiteraard weer eens ongelijk: 's morgens regenbuien, die in de loop van de middag weg zouden trekken. Het is net of IJmuiden zijn eigen microklimaat heeft. Geen regen gezien, een mooie stijve bries uit het westen en zon met aangename temperaturen werd het. Resultaat: tevreden, enthousiaste, bruin verbrande hoofden na een mooi dagje zeilen.

Door het wegvallen van restaurant IJmuiden aan Zee is op korte termijn uitgeweken naar het Holiday Inn, waar we uitstekend ontvangen werden in een mooie zaal met een kopje koffie. Uiteindelijk hebben 5 schepen zich aangemeld. Door diverse (familie)omstandigheden misten we dit jaar een aantal trouwe deelnemers.

Deze keer is besloten om een wedstrijd te varen over een wat grotere afstand. Dat werd dus een stevig kruisrak van 9 mijl naar een wrakkenboei. Na de boei volgde voor alle schepen de ultieme beloning: een paar mooie down wind rakken terug naar de haven, een totale afstand van bijna 21 mijl in rechte lijn.

Nitro gebruikte de wedstrijd ook om zich voor te bereiden op de komende IJspiegel. Down wind ging het hard, met snelheden van rond 16 kn/h. Rosa had Marius Schutte als geheim wapen meegenomen. Dan weet je het wel: de spinnaker wordt getrokken, met snelheden van dik 11 knopen als beloning.

Na afloop is er na gekabeld in het Holiday Inn en hebben we het zomerprogramma afgesloten met een gezellig diner en prijsuitreiking, waarbij alle deelnemende schepen een prijsje kregen.

De uitslag:

- 1: Nitro
- 2: Rosa
- 3: Sirena
- 4: Stella Maris

Speciale vermelding: Floor heeft ook meegezeild

Blauwe Hap Tocht

Door: Aad Buis

“BLAUWE HAP” = Indonesische rijsttafel die op woensdagavond traditioneel bij de Koninklijke Marine wordt geserveerd.

“Is het al half drie....?” “Goh, en hoe staat morgen het tij ook alweer.....?”

Antonio draait nog maar eens een nummertje uit zijn oude doos. Zijn dit nu The Turtles of toch The Troggs.....? In ieder geval zijn we wel Happy Together!

Zaterdag in de loop van de middag meerde het YSY eskader aan, aan de steigers van de KMJC. Zeven schepen in totaal, met aan boord 6 Marva's , 14 Jantjes en 1 scheepshond. Onze secretaris Kapitein b/d Hansje ving onze trossen op en het wachten was op de “borrelboot”,

de Stella Maris, die uiteindelijk met vereende krachten aan hogerwal werd getrokken. In hoeverre het gewicht van de borrels en happen hierin een rol heeft gespeeld zal altijd wel een raadsel blijven, maar het was nog een hele klus.

Herbert had op de Noordzee alvast wat plaats gemaakt in zijn maag. Niet ten onrechte, want binnen een mum van tijd werden ons de lekkerste happen voorgeschoteld, bereid door Barend, die ons nog eens haarfijn uitlegde wat het verschil is tussen een wang en een lip. Na het advies van enkele oude rotten aan Herbert om toch vooral een whisky te nemen opgevolgd te hebben, klaarde hij zienderogen op. Uiteindelijk bleek de Stella Maris met twintig man in kuip en op het achterdek niet vol te lopen, hetgeen Antonio met een schuine blik op zijn binnenvlonders nauwlettend in de gaten hield. Na nog maar weer eens een schaalje gamba's werd het tijd om onze mooiste branie-pakjes aan te trekken en togen wij gezamenlijk in slagorde naar de officiersclub van de KMJC.

Een perfect drie-gangen menu met heerlijke wijnen viel ons ten deel. Het “Hoera, Hoera, Hoera” klonk en voordat we het wisten zaten we wederom a/b van de Stella Maris voor een babbelborrelhap. Ron (door een vrouwelijk bemanningslid al gauw met Ronnie aangesproken) achter de bar en Antonio als DJ..... Tja .. half drie...Happy Together. Er schijnt zelfs nog gedanst te zijn op het achterdek, maar hierop moeten de beelden nog nagekeken worden...

Zondag vertrok een ieder weer naar zijn thuishaven, waarbij opviel dat de Stella Maris toch aanzienlijk hoger op de waterlijn lag.....





ORGANISATIE

Yachtclub Seaport Ymuiden

VOORZITTER
Peter van den Driesche

VICE VOORZITTER
Gerl Spijker

PENNINGMEESTER
Harry Peterse

SECRETARIS
Hansje Persson

BESTUURLID/WEDSTRIJD COMMISSIE
Joop ten Bokkel

BESTUURLID
Renée Timmermans

WINTERPROGRAMMA
Ger Wouters
Henk Rijnveld

WEBMASTER
Willem Persson

SECRETARIAAT YSY
Secretariaat t.a.v.
H. Persson
Kennemerboulevard 540
1976EM, IJMUIDEN
info@ysy.nl
www.ysy.nl
Rabobank 37.35.76.676
t.n.v. YSY, IJMUIDEN



ORGANISATIE

Stichting YSY Ronde om Noord-Holland

VOORZITTER
Renée Timmermans

PENNINGMEESTER
Ger van Bruggen

SECRETARIS
Peter van den Driesche

4-2012

In de volgende Zeeberichten o.a.

> Rescue Letland

> Interview met

> en meer

Wilt u iets met ons delen?

Mail het naar redactie@ysy.nl

ADVERTEERDERS INDEX

Boat Services Visser
Bouwbedrijf C. Heemskerk
Chinees restaurant Chi Ling
de Jong Technovaria
Rake Rigging
Restaurant Barend
Rifkin Zeilmakerij
RIGO Verfcentrum
Saffieryachts
Select Windows van der Vlucht
Signature Sailing

COLOFON

Zeeberichten is een uitgave van de Yachtclub Seaport IJmuiden en verschijnt 4 maal per jaar.

De redactie houdt zich het recht voor om artikelen te redigeren, in te korten of niet te plaatsen. De artikelen in dit blad verkondigen niet noodzakelijk de mening van het bestuur van de YSY. Overname van artikelen uitsluitend na overleg met de redactie.

REDACTIE

Hanneke Raaijman

Myrthe Meihuizen

Stephan Nunnink

Kopij via redactie@ysy.nl

De redactie is altijd op zoek naar anekdotes, reisverhalen, verslagen van wedstrijden en clubevenementen.

Print www.editoo.nl

RIGO

VERFMAKERS SINDS 1938

Wij verkopen het grootste assortiment jachtlakken in de IJmond, o.a. van Epifanes, De IJssel coatings, International, Tenco en onderhoudsproducten van Seapower. Bij RIGO bent u dus aan het juiste adres voor al uw verf!

WATER PROOF

Grootste assortiment jachtlak in IJmond



VERF &
WAND

RIGO

RIGO VERFCENTRUM
IJmuiderstraatweg 9
Tel : 0255 515153

Crème de la Crème

