



Yachtclub Seaport Ymuiden

Nieuwberichten



GEGARANDEERDE KWALITEIT!



BOUWBEDRIJF C. HEEMSKERK B.V.

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



**Verbouw
Nieuwbouw
Renovatie
Onderhoud
Serres
Dakkapellen
Kelders
Beveiliging**



Vrijblijvend oriënterend gesprek mogelijk!

SELECT WINDOWS vander VLUGT

52 JAAR!

R A M E N • D E U R E N



SELECT WINDOWS vander Vlugt

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

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



Carports



Garages



Nieuwbouw



Buitenbegraving



Deuren



Serres



Liftek



Dakkapellen



Koelkasten
(bouwstof,
hout,
aluminium)

SCHÜCO

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

Vondelweg 540 (opgraving het dorpse Kerkveld Gasthuis)
2026 BH HAARLEM
tel. 023-538 22 77



WWW.VANDERVLUGT.NL



INHOUD

Tussen de pieren	5
Een nachtje doorhalen	6
Column	7
Redan, een seizoen wedstrijdzeilen	8
Challenge Cup 2011	12
Agenda	15
Zomercompetitie	15
De 200 mijls zit er weer op	18
Interview met Roy Aller	20
Ronde 2011	22
Organisatie	29
Colofon	30
Adverteerders index	30

Jaargang 15
Nummer 3
November 2011



Uw bemanning in
een uniform outfit?

Met daarop
bijvoorbeeld de
naam van uw boot!

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



Probleemloos varen

Bezoek ook onze webwinkel op www.dejongtechnovaria.nl

MASTERVOLT

Raymarine®

Eberspächer

Webasto



victron energy
BLUE POWER

Dometic®



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



Levering, installatie en reparatie van bekende merken

DE JONG TECHNVARIA
ELEKTRO-TECHNISCH BUREAU

AMSTERDAM 020 - 6916311 | LEIDEN 071 - 5212101

TUSSEN DE PIEREN

Het is zondagavond en met spierpijn zit ik op de bank. Moet ik dan toch maar een abonnement op de sportschool nemen? Net even meer kracht zetten dan je eigenlijk kan, sneller reageren dan gebruikelijk, staan, zitten, rekken, hiken en dat allemaal vlak achter elkaar. "Dries, gaat het?" Ik ben mijn voornaam ook al kwijt. Er varen te veel Peters aan boord en ik ben de laatste, vandaar. Is dit allemaal wel leuk?

Jaaaaaaa, dit is leuk, bemannen in de IJspiegel op de Redan. Mooi weer en windkracht 4Bf. Net iets te veel voor de Genua II. Even voor de eerste start oefenen; spinnaker hijsen, 2 minuten later spinnaker gijp, een paar minuten later weer een gijp. Spi weg en op naar de start. Het pin-end en het startschip in de startapp. zetten. "Het pin-end is voordeliger" en de startpositie is bepaald. De eerste start is fantastisch, maar er is een general recall. Na de perfecte herstart een foutloze race. Wat gaat die Redan hard. Het is een gewone, goed getunedeh Dehler 39 (zie middenblad) met goede zeilen en ingespeelde bemanning. Bijna line honours, terwijl in deze snelste klasse bijna alle schepen sneller dan de Redan horen te zijn.

De tweede race ging wat minder. Matige start, een beetje overmoedig en te lang de spi laten staan met als gevolg dat we na de boeironding een rem van 140 m² hadden. Het werd wel een aardige inhaalrace.

Overall hebben we toch nog de 2e plaats bereikt. Redan bemanning: bedankt dat ik mee mocht en wees zuinig op de zeilen!

De IJspiegel, de 200-Mijls solo - we gaan het daar niet meer over hebben.... - de YSY Ronde om Noord-Holland, Challenge Cup en de Pim Fromberg Memorial waren een paar andere wedstrijden deze zomer. Velen van jullie hebben hier aan meegedaan. Andere leden van onze vereniging houden zich daar verre van: Niet iedereen loopt hier warm voor. Maar toch..... Enerzijds omdat de wedstrijdzeilerij vaak onderwerp van gesprek is binnen onze vereniging, anderzijds om wellicht nog wat meer leden over te halen eens mee te doen aan deze intrigerende vorm van zeilen, bieden we deze ZeeBerichten aan als een speciaal wedstrijdnummer.

En dat is dan tevens de aftrap van de nieuwe vorm van ZeeBerichten en van het nieuwe winterseizoen. Dat laatste is eigenlijk al begonnen met een lezing met Daan van Goppel; deze jongeman wist de aanwezigen een avond lang in de ban van zijn avonturen te houden. Hopelijk komen er nog meer van dit soort avonden en misschien wel onder leiding van een nieuw team dat het winterprogramma van Huib overneemt. Jullie horen hier nog van.

Voor nu genoeg nieuwtjes en vernieuwingen. Lees en oordeel zelf! Tips en ideeën zijn altijd welkom evenals jullie geschreven stukjes voor de ZeeBerichten. Wie maakt er bijvoorbeeld een gewoonte van om een verslag over de clubavonden te schrijven? Alles kan gemaild worden naar onze nieuwe redacteur Stephan Nunnink: redactie@ysy.nl.

Peter van den Driesche

Een nachtje doorhalen

Michelle Blaauw - KNRM

U hebt er vast wel eens van gehoord: de Delta Lloyd 24 Uurs Zeilrace, een populaire wedstrijd en prestatietocht georganiseerd door de Nederlandsche Vereeniging van Kustzeilers over het Markermeer, IJsselmeer, Waddenzee en de Noordzee, waarbij in 24 uur zoveel mogelijk afstand moet worden afgelegd langs een door de schipper uit te zetten traject.

Spelregels

Een uitgelezen gelegenheid om ervaring op te doen in een nacht doorvaren en de kunst af te kijken bij een meer ervaren schipper. Het is een populaire prestatietocht: er doen rond de 700 zeiljachten mee. Er moet wel een aantal spelregels worden toegepast: de schipper moet kiezen uit de toegestane trajecten en een rak mag niet meer dan tweemaal worden gevaren. Als er in de loop van het etmaal een winddraaiing optreedt, kan het uitstippelen van de meest voordelige route een hele puzzel zijn. Ook moeten de wachten worden verdeeld, want je kunt nu eenmaal niet 24 uur achter elkaar in touw zijn. Het moeilijkste daarbij is om echt rust te nemen als je van wacht af bent. Want deze nacht op het IJsselmeer is heel bijzonder: overal zijn de navigatielichtjes van de deelnemende boten te zien. De drukste nacht van het jaar op het IJsselmeer.

Grande finale

Het spektakel zit 'm in de finish: de schepen zijn vanuit verschillende havens vertrokken maar komen allemaal in een tijdsbestek van anderhalf uur in Medemblik aan. Het wordt daarbij spectaculair druk, zodat er veel publiek op af komt. Boten worden uitgedost met allerlei versiering, er wordt muziek gemaakt, gek gedaan, kortom een hele kermis, die binnenkomt. De bemanningen, trots dat ze toch maar de prestatie hebben geleverd, maken onveranderlijk een wat uitgewoonde indruk. Van slapen is weinig terechtgekomen en het weer is niet altijd even vriendelijk.

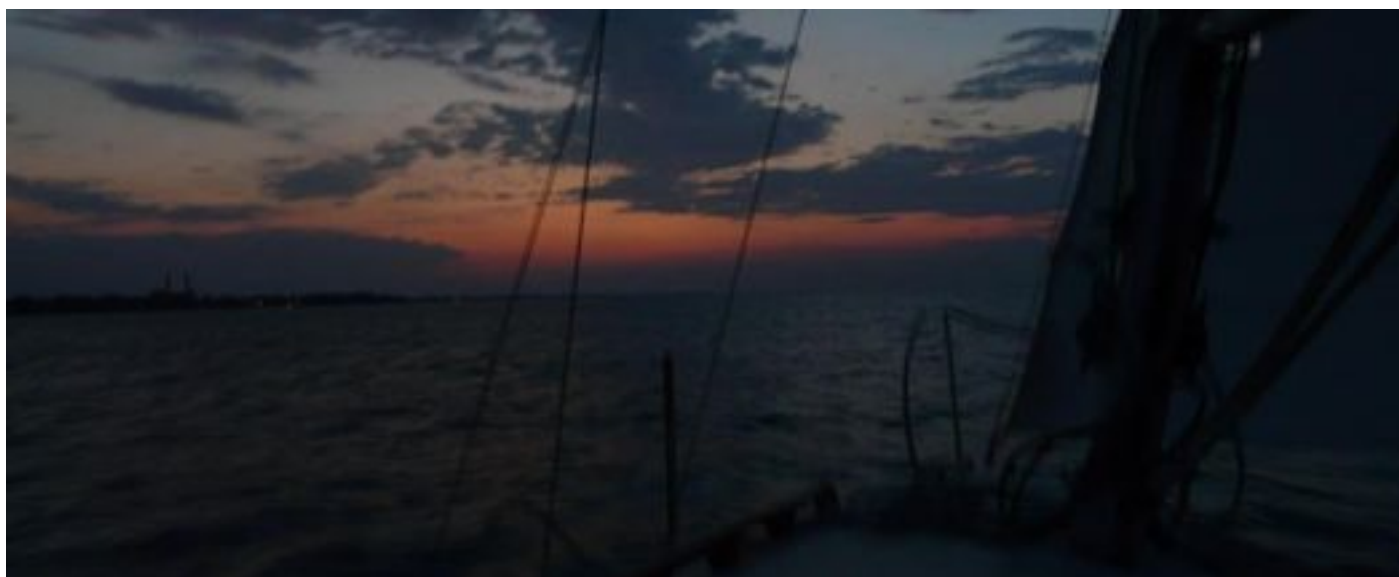
KNRM heeft het er ook druk mee

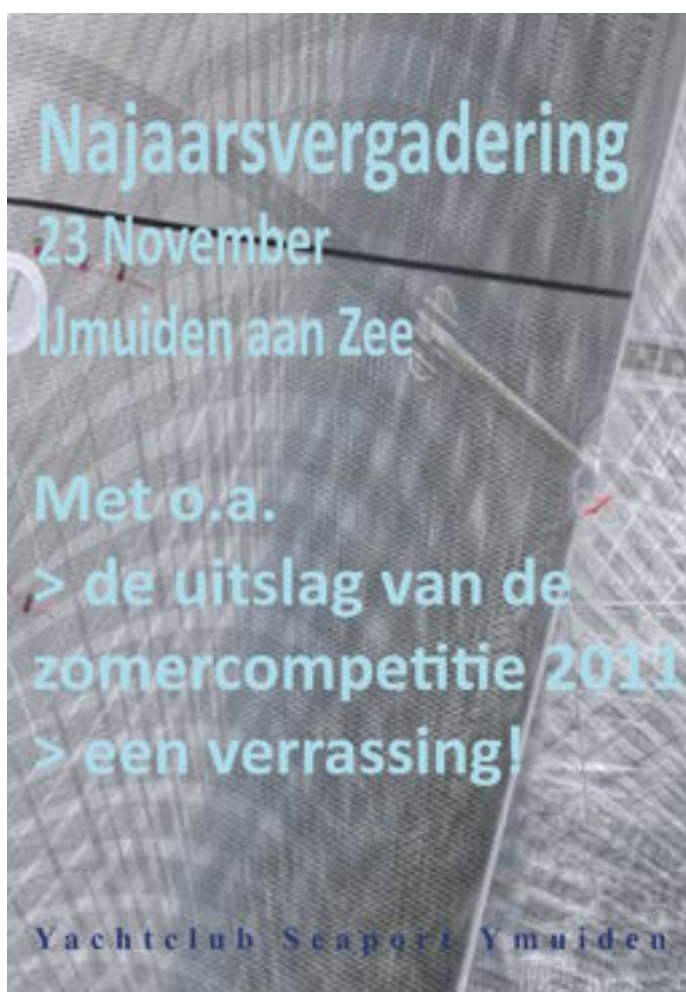
En... reddingboten kunnen niet van tevoren worden besteld, maar we houden natuurlijk wel een oogje in het zeil! Alle reddingstations in het 24 Uurs gebied zijn op de hoogte

en er worden steevast wel een paar reddingstations gealarmeerd. Voor de onfortuinlijke zeiler die toch op een bankje loopt of zijn mast ver-speelt in een stevige bui. Bovendien zijn er tal van KNRM'ers onder de opvarenden van de deelnemende zeilboten, want er zijn heel wat zeilers onder de bemanningen.

Tevreden

Voor veel schippers is de 24 Uurs het een manier om zichzelf (en anderen!) te bewijzen dat ze heel wat mans zijn. Na afloop wordt zoals na iedere wedstrijd, nog lang nagepraat over de weersomstandigheden, de onweersbui waar de één wel en de ander niet mee geconfronteerd werd, de winddraaiing, de drukte bij die-en-die boei en de uitslagen. Nadat op zondagochtend bij Kasteel Radboud de prijzen zijn uitgereikt, gaan de bemanningen en hun schippers weer naar hun thuishaven, plannen maken voor de volgende keer. Misschien





zeilvakanties op maat

we make your sailing dreams come true

Signature Sailing
zeilvakanties op maat

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



Vergrijzing en/of verrijking

Met een welkom aan ons jongste en ons oudste lid werd de vorige najaarsvergadering geopend. Indien komende najaarsvergadering wederom met dezelfde woorden wordt geopend, bedank ik bij voorbaat hartelijk voor dit persoonlijke welkom. Ik voel me ook welkom bij de vereniging en ga er elke week met veel plezier naar toe. Toch moet mij iets van het hart en misschien wordt het tijd om voor één keer mijn column over een andere boeg te gooien. Ik heb er altijd een beetje gek-scherend over geschreven en misschien te cynisch en dubbelzinnig. Mijn column moet immers wel leuk zijn om te lezen!

Toch wil ik deze keer van de gelegenheid gebruik maken om een ieder aan het denken te zetten over de mogelijkheden om enige verjonging in de club te genereren. Dat klinkt natuurlijk wel erg serieus van mijn kant, maar..... VERRASSING: Ik heb ook mijn serieuze kanten! Wij hebben vele goede en gezellige schippers met trouwe bemanning en daarnaast een enthousiaste groep opstappers die iedere woensdagavond en/of op clubevenementen van de partij zijn. Geweldig en dat maakt deze vereniging zo leuk.

Uiteraard heb ik zelf ook over deze 'stof tot nadenken' nagedacht. Het zou immers van weinig betrokkenheid en inzet getuigen als ik deze 'oproep' gewoon voor de meeuwen zou gooien. Wat dacht u van een open dag voor nieuwe (jongere) leden aan boord bij onze gezellige schippers? Geïnteresseerden kunnen daarna waarschijnlijk niet anders dan concluderen dat lid worden hun leven zal verrijken. Jongere leden met een eigen boot aantrekken zal misschien niet gemakkelijk zijn, maar welke schipper wil er niet een jonge, sportieve en enthousiaste 'spring in 't zeil' aan boord om die extra tiende knoop uit de boot persen op woensdagavond of tijdens andere evenementen. Ik hoop u met deze woorden ook tot meedenken aan te zetten om deze bloeiende vereniging nog verder te laten bloeien ondanks de winter die voor ons staat.

Redan, een seizoen wedstrijdzeilen

Door: Team Redan „compete with a (s)mile“

Eigenlijk begint voor de Redan het seizoen 2011 al in oktober 2010. Met de IJspiegel in Scheveningen beginnen we aan 10 weekeinden om beter te worden. Na 20 starts, 60 keer een spi hoïsten en droppen, moeten er patronen zichtbaar worden. In een sterk veld pakten we direct de eerste wedstrijden 2 paaltjes en hebben die nummer 1 positie nooit meer afgestaan. Na die prachtige prestatie gingen we vol vertrouwen de wedstrijdserie van 2011 tegemoet.



Voor het zover was eerst nog even een heel andere soort wedstrijd. Teamlid Mark vond op internet de Dyneema Experience 2011, een door DSM opgezet marketingtraject met als uitgangspunt om Dyneema wereldwijd meer naamsbekendheid te geven. De prijs: een complete 'free of charge' running

rigging. Wat je je daar in eerste instantie bij voorstelt, is een paar vallen. Maar nee, echt alles wat lijn is, werd vervangen. De Medemblikse tuiger Rake Rigging heeft ons gevonden en wij hun. Ze hebben de complete running rigging georganiseerd en de contacten met Lancelin (franse lijnenfabriek) onderhouden. Uiteindelijk heeft het geleid tot circa 500m nieuwe vallen, schoten en trimlijnen van het allerbeste materiaal. Toen we toch bezig waren met de toptuigers van Rake Rigging hebben we gelijk maar de voorstag vervangen door rod rigging met tuffluff en hebben we de constructie van de achterstag en grootschoot aangepakt. Dit alles samen met een nieuwe genua #2 betekende dat ook de Redan helemaal klaar was om de wedstrijden van 2011 in te gaan.



De geplande wedstrijdserie loog er niet om: Y-toren, Almere Regatta, North Sea Regatta, Ronde om Noord-Holland, Lenco Regatta, Flevorace / Nederlands kampioenschap ORC, Zuiderzeeweek en de Oktoberraces was op zijn zachtst gezegd een pittig gevuld seizoen. Dat moet je wel kunnen organiseren. Aanbrengen en voorbereiding voor de wedstrijden kosten veel tijd en dan heb je echt een gecommiteerde bemanning nodig. Dat geluk hebben we al enige jaren en dat is goud; helemaal top.

We hebben veel contact met Eric van Vuuren. Hij en Nico Brabers zijn een campagne gestart met als doel tijdens het WK in Kroatië op het hoogste treetje te staan. Gedurende de IJsspiegel hebben we met Eric gestreden. Hij wist het niveau dat we zeilden en wilde ons als benchmark gebruiken in de ontwikkeling van de Lenco (Salona 37). Een prachtig compliment en een mooi voorbeeld hoe zeilers elkaar helpen.

Bij de Y-toren werden we 2de, een prima resultaat achter de Lenco, maar we hadden toch het gevoel dat we bij weinig wind nog niet de echte snelheid uit de nieuwe genua 2# haalden. Vervolgens zijn we met de nieuwe voorstag aan de slag gegaan: een beetje verlengen, 3cm, en, echt bizar, de Redan kwam als het ware tot leven. Hiermee bedoel ik dat het voor een stuurman heel fijn is dat als je wat afvalt de boot snel versnelt. Vervolgens de Almere Regatta ingegaan. We werden 3de. Dat lijkt op zich minder, maar toch ging het aan de wind een stuk harder. Met een flinke dosis vertrouwen op naar de NSR. Dat blijft toch waar alle Nederlandse toppers naar toe komen om de krachten te meten. En wat een regatta werd dat voor de YSY, een absolute wereldprestatie van

de Vuurflits; de meeste eentjes in de inshores en met de mooiste beker, op de America's Cup na, ging dit YSY team aan de haal. Wij voeren een prachtige stabiele serie en konden zo de eerste prijs in de ORC2 afhalen. Wat een luxe.

Een prachtig compliment en een mooi voorbeeld hoe zeilers elkaar helpen.

Vier dagen later stond de RoNH al weer op de planning. Dat werd even haasten om de Redan op tijd in Muiden te krijgen. Met een last minute inschrijving knalden we met gezwinde spoed over het IJsselmeer en ramden we 's nachts vol onder spi over het Wad. En dan: "Hier het comité van de RoNH, de wedstrijd is afgelast". Wat een moeilijk besluit is dat geweest. Complimenten, want het was het enige en juiste besluit dat het comité kon nemen. Velen zijn doorgevaren en hebben toch flink moeten bikkelen om in IJmuiden te komen. Wij besloten om maar gelijk naar Lelystad te gaan, waar de Lenco Regatta zou plaatsvinden. Vol tuig gingen we 's ochtends vanuit Den Oever het IJsselmeer op. De ene bui na de andere bui kwam over het volle tuig. Het ging harder en harder waaien en dan merk je hoe belangrijk goede zeilen zijn. Aan de wind hebben we nog even ruim 44 kn over dek gehad. Je gezicht schuin achter je capuchon houdend en de regendrupsen keihard op je koortslip is redelijk afzien. Zaterdagavond konden we voor een halve Ronde de eerste plaats ORC2 en de beker voor de snelste YSY boot ophalen.

De Lenco Regatta hebben we goed gezeild en daar pakten we de overwinning. Zo hèhè, dat was de eerste helft van het zomerseizoen. Iedereen had het ook wel even gehad. Je merkt dat er iets meer irritatie is en de lat ligt wat lager zullen we maar zeggen. Even op vakantie met de familie die toch wel een behoorlijk portie geduld en uithoudingsvermogen heeft moeten betrachten.

En zo staat de Flevo weer voor de deur. In Medemblik heeft Rake Rigging weer laten zien hoe goed zij zijn. De vallen slipten een beetje in de klemmen en de genuaschoten moesten 4 maal om de lier voor optimale grip. Niet optimaal... Hup, van de Dyneema Experience nieuwe vallen en genuaschoten. De nieuwe genuaschoten werden zelfs speciaal ontwikkeld in Frankrijk, land van onze 'createur des lines'. En zo kregen we een compleet nieuw setje schoten (iets meer van a een beetje minder van b). Het zal wel, maar het werkte fantastisch en op die manier leveren we nog een bijdrage in productontwikkeling; lucky us.

De Lenco was tijdens de Flevorace ook net terug uit Spanje van de Copa del Rey. Daar zeilend tegen de absolute wereldtop hadden we toch iets van; maatje te groot??. Hoe anders pakte dat uit. Vrijdag, 4 uur lang nooit verder dan 300 mtr van elkaar was het een prachtige strijd tussen ons en de Lenco. En... we pakten de eerste plek, de rest van het ORC veld volgde op grote afstand. De zaterdag was voor de Lenco en het kwam aan op de zondag. Uiteindelijk kwamen we 22 sec tekort voor de eerste plaats. Even zuur, maar wat een prachtige strijd was dat.

Om de Verbondsbezem veilig te

stellen, moesten we eigenlijk alleen de Zuiderzeeweek nog te varen. Immers de enige echte concurrent daarvoor, Jan Bart van de New Frontier, zeilt de series in Zeeland en zou toch niet naar het noorden komen. Hij had zijn boot te koop staan dus dat zou wel goed komen. De Zuiderzeeweek ging best goed, maar na een OCS in de eerste wedstrijd zonder aftrek wisten we dat de overwinning er niet meer inzat. Maar de waarschijnlijkheid van de Verbondsbezem smaakte prima als toetje. Krijgen we vervolgens een reactie op onze enthousiaste uitlatingen (iets met Facebook, Hyves, ik begin blijkbaar al oud te worden ;-)) dat de New Frontier nog niet verkocht was en hij naar het noorden kwam om de degens met de deelnemers van de Oktoberraces te kruisen. In

eerste instantie hadden we zo iets van hij maakt een grapje. Toch nerveus de haven in Hellevoetsluis gebeld of Jan Bart al weg was, “-geen idee wie Jan Bart is”, da’s lekker. Zit je vervolgens op een mooie namiddag op het strand in Egmond aan Zee en wie komt daar langs @#@\$%? Eerlijk is eerlijk die kerel kan wel een potje zeilen en zo werd het nog een heel spannend einde. Jan Bart werd uiteindelijk de terechte winnaar van de Oktober-races en dus ook de Verbondsbezem, maar hij heeft het niet kado gekregen, of liever gezegd WIJ hebben het niet kado gekregen.

Nog even iets over de Dyneema Experience. De energie die wij erin hebben gestoken, is niet voor niets geweest. Twee teamleden van de Redan gaan 29, 30 en 31 oktober

naar Alicante om de Volvo Ocean Race te zien. En oh ja, ze gaan ook de Pro-Am met de Puma “Il Mostro” varen, hoe cool is dat. Een chance of a lifetime.

Voor 2012 staan er beduidend minder wedstrijden op het programma. Wel is de wens om tijdens de Commodores 2012 met een Nederlands team deel te nemen.

De kracht van Team Redan zit in het „Team“. De wijze waarop we omgaan met druk; zowel de laatste wedstrijd van de IJspiegel en de NSR was de spanning heel hoog, maar door vertrouwen te hebben in de snelheid van de boot, de handling en de tactics werd niemand zenuwachtig en pakten we de prijzen.



Challenge Cup 2011

Door: Harry Peterse, AddiXion

Het is woensdag 7 september en de laatste voorbereidingen voor de deelname aan de Challenge Cup zijn getroffen. AddiXion start in de ORC 3-4 klasse met een bemanning van 6. Jan, David, Elbert, Niek, Willem en ikzelf. Op het palaver in Jachtclub De IJmond wordt bekend gemaakt dat de start met een dag wordt uitgesteld wegens de weersvoorspelling en dat in verband met het aantal schepen dat zich heeft teruggetrokken voor de start de startgroepen samengevoegd worden tot één startgroep. De verloren competitiedag kan besteed worden aan een bezoek aan de Hiswa te Water, waarvoor door de organisatie gratis toegang is geregeld. De dag ervoor, dinsdag, is de beurs vervroegd gesloten in verband met de stormachtige omstandigheden en nu waait het tussen de 30 en 35 knopen en is de voorspelling voor de Noordzee tot boven 40 knopen uit westelijke richting. Een verstandig besluit dus van de organisatie.



Het is woensdag 7 september en de laatste voorbereidingen voor de deelname aan de Challenge Cup zijn getroffen. AddiXion start in de ORC 3-4 klasse met een bemanning van 6. Jan, David, Elbert, Niek, Willem en ik zelf.

Op het palaver in Jachtclub De IJmond wordt bekend gemaakt dat de start met een dag wordt uitgesteld wegens de weersvoorspelling en dat in verband met het aantal schepen dat zich heeft teruggetrokken voor de start de startgroepen samengevoegd worden tot één startgroep. De verloren competitiedag kan besteed worden aan een bezoek aan de Hiswa te Water, waarvoor door de organisatie gratis toegang is geregeld. De dag ervoor, dinsdag, is de beurs vervroegd gesloten in verband met de stormachtige omstandigheden en nu waait het tussen de 30 en 35 knopen en is de voorspelling voor de Noordzee tot boven 40 knopen uit westelijke richting. Een verstandig besluit dus van de organisatie.

De volgende dag komen we om 12.00 uur weer bij elkaar in de IJmond. *De condities zijn weliswaar een stuk beter dan de dag ervoor, toch blijft het spannend hoe het er op zee en voor de havenhoofden uit ziet. De wind staat al een dag of 3 met 30 tot 40 knopen door uit het westen, met de daarbij behorende zeegang.*

Omdat de sluis een beetje traag schut en we nog een vlot moeten ophalen van de Zeeleeuw van Huib van Leeuwen is het nog maar de vraag of we op tijd zullen komen voor de start van 16.00 uur.

Voor de start

Buitengaats blijkt het op de eerste 100 meter na goed te doen met high aspect en een rif. Het waait rond de 24 knopen uit WZW. De stroom staat vanaf 17.00 uur naar het zuiden. Als we buiten de pieren komen zien we het wedstrijdveld aan stuurboord van het startschip, een sleepboot van Svitser. Van de 40 ingeschreven schepen zijn er uiteindelijk nog maar 14 overgebleven. Een blik op de klok leert ons dat we direct door kunnen varen naar de startlijn en ook meteen door kunnen starten zonder in te houden. Met recht een vliegende start! We zijn in goed gezelschap met voor ons de Hestia, een X-43, naast ons de Horizon, een Winner 12.20 en Passion, een Dehler 47. Helemaal voorop varen twee 51 footers, Hagar en Angry Pirate. Vlak achter ons zien we een oude bekende van de woensdagavond, Julia met Edward Ooteman.



IJmuiden-Lowestoft

Het oorspronkelijke plan was om met aanhoudende westenwind de stroom op de lijboeg te houden, over stuurboord te starten en na 6 uur varen bij de tijwissel overstag te gaan. Een ander uitgangspunt was dat het in 3 getijden te zeilen leek, zodat we ons weer met zuidstroom naar Lowestoft konden laten zakken. Zoals zo vaak hield de stroom zich wel aan het plan, maar de wind niet! We vertrokken met westenwind, die later naar het zuidwesten kromp dus die vlieger ging niet helemaal op!

Na het passeren van de bovenboei en daarna de Eveline zetten we 6 uur lang koers naar het Noordwesten, COG 280/290. Rond 19.00 uur passeerden we het ankergebied en de windfarm en om 23.00 uur, toen het tij wisselde, bevonden we ons 5 mijl voor de Bruine Bank. De wind was inmiddels gekrompen naar zuidwest en afgenomen tot 16 kn. Gunstig zou je zeggen, maar door de nu noordgaande stroom bleek het niet mogelijk een hogere koers te varen dan 310 en kwamen we steeds verder van de rumblin. Een tack leek ook niet echt aantrekkelijk. In plaats van stroom op de lijboeg zouden we hem recht op de kop krijgen en misschien wel over de verkeerde boeg en je weet tot welke kruishoeken dat leidt. Om 03.00 uur voeren we 15 mijl boven de rumblin en hadden we het ergste van de noordgaande stroom gehad. Na een tack konden we nu een koers van 220 net vasthouden. Rond 08.00 uur passeerden we de rumblin.

Het was ons al duidelijk geworden dat we het niet in drie getijden zouden redden. Dat hield in dat we er nu voor moesten kiezen om zuidelijk van Lowestoft te sturen om nu met noordgaand tij aan te lopen. Het alternatief – kruisen tegen de stroom in met mogelijk afnemende wind onder de kust – hadden we vorig jaar al geprobeerd en dat stemde niet tot tevredenheid. Het grootste deel van de tocht hebben we toplichten en zeiltjes in het oog gehad en dat maakte het voor ons wel een leuke wedstrijd. Helemaal toen we 8 mijl



onder de rumblin Home of Jazz tegenkwamen en samen de laatste slag naar Lowestoft konden maken met nog twee andere schepen daarachter.

De finish in Lowestoft

Het bleek nog niet mee te vallen om onder invloed van de stroom in één keer de boei South Holm te halen. We lagen zo ver zuidelijk dat we 30 graden ruimte hadden. Dat leek aanvankelijk zoveel dat ik dacht het ook wel met 15 graden speling te kunnen. Dat bleek een misvatting! De stroom werd zoveel sterker dat we voor South Holm toch nog een slag moesten maken. Gevolg: kruisen tegen stroom in! Een dure vergissing die ons zeker een half uur heeft gekost. Achter ons van hetzelfde laken een pak. Bij de finish in Lowestoft bleek dat we als 5e gefinished waren, achter de 52 ft. Hagar en Angry Pirate, Hestia en Water & Wind, een Marina Sport 36.

Start Lowestoft-IJmuiden

De terugreis was een minder tactische race, wind uit zuidwest, 19 tot 22 kn, 100 mijl, halve wind in 3 getijden. De zeilkeuze was even lastig, High aspect of genoa? Die genoa stond er nog op en op het kruisrak na was het een halve tot ruimwindse koers. Buiten bleek er 15 tot 20 kn. te staan, maar volgetuigd hoog aan de wind bleek dat net aan te kunnen. We gingen heel goed van start. Pin-end was favoriet maar dat had niet iedereen in de gaten. Bij de start rolde de genoa niet uit omdat er een spischoot rond de trommel was gewikkeld. G&#)\$)^#@%#\$ Duizend bommen en granaten! Desondanks rondde we als 4e de boei, waarna we met halve wind naar het oosten voeren. Toen bleek de kracht van de genoa. De hele weg heeft die er stevig aan getrokken, ook in de daverende onweersbui voor de kust van IJmuiden met vlagen van 30 knopen en stortbuien.

Het eerste deel van de route was het stuivertje wis-

selen met Simply Blue, een Hanse 371. *Als ik er bovenlangs wilde, stuurde hij op en als we er onderlangs voorbij wilden, stuurde hij af. Ik was hem op een gegeven moment wel zat. Uiteindelijk zijn we onderlangs gepasseerd en namen we flink afstand.* Voor ons lagen Angry Pirate, Hagar en Hestia, achter ons Big Spender, Athena, Sail East en Home of Jazz.

Schipbreuk

Op enig moment liet Sail East, een Elan 37 haar zeilen zakken. Het was ons niet goed duidelijk waarom en we bleven hun verrichtingen aandachtig met de verrekijker volgen. Toen Big Spender zijn koers verlegde en daarna ook Home of Jazz en Simply Blue, bleek via de marifoon dat ze vreesden voor ernstige kielschade met risico van kapseizen. Een dag eerder waren ze aan de grond gelopen. Aanvankelijk lukte het niet om per marifoon de kustwacht te bereiken, omdat we 50 mijl uit de kust zaten. Via een passerend vrachtschip is dat uiteindelijk toch gelukt. De bemanning is overgestapt op Big Spender en Simply Blue en het schip is onbemand op de stuurautomaat, onder escorte, doorgevaren tot de KNRM haar voor de kust van IJmuiden opving.

Onweer

AddiXion voer inmiddels het onweer in. Twee uur lang bliksem, donder en windstoten uit verschillende richtingen. Met een beetje afvallen en het vieren van de zeilen was het net beheersbaar, de genua hield zich nog prima. De wind ruimde van ZZW naar WZW waardoor de spi omhoog kon. Toch hebben we nog even gewacht tot het ergste onweer achter de rug was, voordat we onder spi koers zetten naar het vuur van IJmuiden.

Omdat we het enige overgebleven schip in onze klasse waren, hoefden we de baan alleen maar reglementair uit te varen om in de prijzen te vallen. Geloof het of niet, dat was bijna misgegaan. We vergaten

bijna de Eveline te ronden. Gelukkig ving ik een marifoonbericht op van Julia die Hestia waarschuwde de Eveline niet te vergeten. Hestia lag echter allang in de haven. Dat moesten wij dus wel zijn, want meer toplichten waren er niet in de buurt. Na een bedankje voor de tip ging snel de spi omlaag, twee keer overstag, om de Eveline heen en hup die spi weer op. Snel, foutloos en in het donker. Moe maar voldaan kwamen we onder spi door de finish, een kleine 15 uur nadat we waren gestart.

De prijsuitreiking

Bij de prijsuitreiking een week later bij Ome Ko in Muiden bleek dat AddiXion winnaar was in de ORC 3-4 klasse. Dat is natuurlijk niet verwonderlijk als je als enige in je klasse start. Je kunt daar natuurlijk een beetje lacherig over doen! Feit is wel dat van de 10 ingeschreven schepen zich er 9 teruggetrokken hebben. De redenen zijn ongetwijfeld voor elk team legitiem, maar wij waren goed voorbereid, hadden vooraf getraind, waren voldoende zeevast, hadden voldoende bemanning, waren niet doorgezakt de avond ervoor en hadden genoeg ervaring om verantwoord te kunnen starten. En starten is een basisvoorwaarde om te kunnen winnen. Een morele overwinning voor de start.

Goed, veel aansprekender is onze tweede positie in het totaal klassement; 1h:16m achter Angry Pirate. Bovendien hebben we de tweede leg op rating het snelst gevaren.

Lessons learned:

- voorbereiding is alles
- lees de wedstrijdbepalingen
- onderschat de stroom voor de Engelse kust niet
- bij twijfel over afnemende wind: zeilwissel
- spi had eerder omhoog gekund. Met een kundige bemanning zit hij zo weer in de zak.
- vaar niet te ver van de rumblines

Heeft u een mooie zeiltocht gemaakt of deelgenomen aan een club evenement en wilt u dit met ons delen? Zet het op papier en stuur het in naar redactie@ysy.nl. Wij maken er graag een leuk artikel van.

AGENDA

November	23	Najaarsvergadering + notulen voorjaarsvergadering
December	7	Lezing: iPad aan boord, Harry Vogel
	21	Lezing: Cruisen in de vaargebieden rond Athene, Renée & Martin Timmermans
	28 & 29	Wintertocht naar Scheveningen
Januari	11	Nieuwjaarsreceptie IJmuiden aan Zee
	21 & 22	Das Boot Düsseldorf
Februari	1	Lezing: De wedstrijdleader en zijn perikelen, Roy Aller
	15	Lezing: Zee, Zout en Zeilen, Florian Dirkse en Arjan van Eijk
Maart	7	?
	21	Voorjaarsvergadering
Juni	15 & 16	YSY Ronde om Noord-Holland

Net als andere jaren ontvangt u enkele dagen voor een lezing nog een aankondiging.
Zie ook www.ysy.nl voor actuele informatie!

Zomercompetitie 2011

Voor de uitslag van de zomercompetitie houden we traditioneel iedereen nog in spanning tot de komende najaarsvergadering op woensdag 23 oktober a.s. We verzoeken de deelnemende bemanningen allemaal op de vergadering te komen. We hebben nog een verrassing voorbereid. Voorwaarde is wel aanwezigheid op de vergadering!

Aangenaam verrast waren we door de goede opkomst voor de competitie 2011. We hebben veel nieuwe schepen en opstappers kunnen begroeten. De competitie in 2011 is op een andere manier gevaren, onder het SW-systeem. Zelf hebben we het als succesvol ervaren, maar wij willen graag met de deelnemers evalueren hoe het nieuwe systeem is bevallen. Meer hierover op de vergadering.

Na ruim 10 jaar onze woensdagavondcompetitie te hebben georganiseerd, heeft Antonio Hammerstein deze zomer besloten om te stoppen met de organisatie. We willen Antonio hartelijk danken voor zijn inzet. Gelukkig is de Stella Maris nog steeds een trouwe deelnemer die ons vaak verrast met uiterst scherpe starts en steeds betere resultaten! Uiteraard staan we hier tijdens de vergadering ook nog even bij stil.

Compete with a (s)mile



Yachtclub Sea



port Ymuiden

De 200 Mijls zit er weer op.

Door Harry Peterse

De 200 mijls zit er weer op. Helaas heb ik wegens een verstuikte enkel moeten afbreken op vrijdagnacht. De eerste dag was schitterend: Zuidoostenwind dus onder spi naar het Paard van Marken, Volendam en Hoorn. Van Hoorn naar Lelystad een kruisrak met 6 kn. wind. Ik zat in een windbaan en liep het hele veld dat een half uur eerder gestart was bovenlangs voorbij. Volgens mij ging ik als 5e om de boei bij elystad. Ik ben van Durgerdam tot Lelystad door slechts één schip voorbijgelopen en dat was de J-Xcentric van John van der Starre, niet echt een schande. Bij Lelystad moest ik definitief een route kiezen. Met walondersteuning van David, die me de gribfiles doorgaf, besloot ik om baan 1 te kiezen en ook door te gaan. Peter van den Driesche en Jan Smink gingen voor anker bij Lelystad en namen hun rustperiode van 6 uur. Na een korte periode van windflauwte draaide de wind naar oost en kwam ik rond 17.00 uur onder spi weer bij Durgerdam uit. Twee schepen liepen me voorbij, Moshulu (X34) en SparklingGS(Grand Soleil 37), maar door een zeilwissel (halfwinder neer, spi op) bleef de schade beperkt tot 500 meter.

Met de Schellingwouderbrug van 18.00 uur voer ik het Noordzeekanaal op. Het tij op de Noordzee ging tussen 02.00 en 03.00 lopen. In de veronderstelling dat een rustperiode van 6 uur in IJmuiden verplicht was besloot ik om een tijd later te nemen en overdag te starten. Over het kanaal doe je immers ruim 4 uur en met 6 uur rust kwam ik met het nachttij dus niet goed uit. Uiteindelijk bleek dat tactisch een misser, omdat de wind later in de week zou afnemen. Drie uur rusten en om 02.00 uur starten was een betere optie geweest als ik de reglementen goed geïnterpreteerd had.



De volgende dag was het weer een perfecte zeildag. Met wind uit ZO, 6 tot 9 knopen, startte ik een uur na Peter om 13.30 bij de Baloeran

en waaide ik in mijn zwembroek zo onder spi naar Den Helder waar ik de stroom naar Kornwerderzand oppikte en helaas deels kruisend het Wad op voer. Geen maan, een heldere sterrenhemel en boven het water een lichte waterdamp. Wonderschoon! Ik kreeg alleen AddiXion niet goed aan de praat. Rond 22.30 finishte ik bij Kornwerd en kon direct door de sluis. Ik dacht aan een rustperiode maar hoorde van Peter dat hij op het IJsselmeer lekker liep met 9 kn. wind. Ik voelde me goed en besloot hetzelfde te doen. Dat was een goede zet; ik voer gemiddeld 6 kn, de wind bleef de hele nacht doorstaan en ik passeerde in de ochtend een 6-tal schepen. Het leidde er uiteindelijk toe dat ik om 10.00 's ochtends bij Oude Zeug onder spi aankwam en besloot daar voor anker te gaan. Bij het strijken van de spi verzwikte ik mijn enkel serieus. Ik hoorde het gewricht kraken. Ik heb er direct een fles koude spa overheen gegoten en een drukverband aangelegd en daarna op mijn knieën het anker uitgewooid. Eerst maar slapen en dan zien we wel verder. Na drie uur slaap ontwaakte ik met een dikke enkel waar ik niet goed op kon staan. Met dat lichte weer kan zeilen ook zittend en voorlopig zat

er geen Spi-rak in. Met een goede voorbereiding kan er veel. NavigatiePC aan dek, kniebeschermers, kleding naar boven, eten en drinken onder handbereik, zaklantaarns naar boven, alles om maar niet steeds op en neer de kajuit in te hoeven. Inmiddels was het briesje uit ZO gaan liggen en werd het nagenoeg windstil.



Het volgende rak van Oude Zeug naar Urk was 17 mijl lang met een koers van 135 graden recht tegen de wind in. Van David kreeg ik weer de gribfiles door die aangaven dat de wind tussen 19.00 en 21.00 ging draaien. Daarom bleef ik tot 18.00

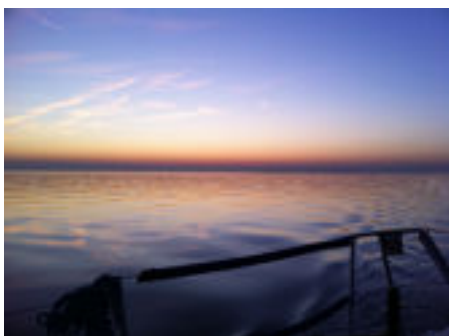
Dat was een goede zet; ik voer gemiddeld 6 kn, de wind bleef de hele nacht doorstaan en ik passeerde in de ochtend een 6-tal schepen.

uur wachten op wind uit de goede richting. Tegen die tijd kwam Peter met de nieuwe Vagebond langs varen en begonnen wij samen aan het lange rak naar Urk. Dat ging aanvankelijk super. We konden een koers van 145 graden aanhouden en liepen met 4 kn. wind tussen 4.5 en 5 kn. Na het vogeleiland voor Medemblik viel de wind nage-noeg weg en draaide hij meer naar het zuiden, naar de verkeerde richting dus. AddiXion wist haar snelheid nog redelijk vast te houden. Zonder voelbare wind gleed het schip bewegingloos met 2.5 tot 3 kn. door rimpelloos water. Voeg daarbij een heldere, uitbundige sterrenhemel aan de oostkant, een kleurrijke zonsondergang aan de westkant en een sikkeltje opkomende maan. In één woord magisch!

Voeg daarbij een heldere, uitbundige sterrenhemel aan de oostkant, een kleurrijke zonsondergang aan de westkant en een sikkeltje opkomende maan.

Niet zo magisch was het gevoel in mijn enkel. Met zeil hijsen en ankerop gaan, had ik deze toch meer belast dan ik zou willen. Rond half negen draaide de wind door, zakte verder weg naar 2 knopen en ik

besloot overstag te gaan. Tot dusver had het schip zichzelf aan de praat gehouden door de voortwaartse snelheid. Na de tack lag ik echter stil en kreeg haar niet meer aan de praat. Goed onthouden voor de volgende keer. Proberen, nog eens proberen, niets hielp. Het log gaf echt snelheid 00.0 aan! Wat nu? Ik liep voor mezelf de scenario's door: De windvoorspelling van zaterdag en zondag zagen er echter niet bemoedigend uit. Nage-noeg windstil, minder nog dan voor nu voorspeld! Doorgaan betekende waarschijnlijk een hele nacht stilliggen, misschien in de loop van de volgende middag Urk of Lelystad aanlopen en dan na een rustperiode de laatste 27 mijl naar Durgerdam, deels onder spi, deels kruisrak. Ik had net al een nachtje doorgehaald en had niet veel trek in nog een slapeloze nacht, nu in windstilte op het water. De klassering was vermoedelijk toch al naar de maan en ik had per slot van rekening een verstuikte enkel!! Daarbij kwam dat Peter inmiddels een uur eerder gestopt was. Allemaal excuses om maar af te haken en Enkhuizen binnen te lopen. Opgeven doe je niet zomaar, het is toch wel confronterend hoor! Ben je een doorzetter of een watje? Een watje dan maar en dan ook nog voor de tweede keer!



De volgende dag rond 10.00 uur, toen ik op de motor de lijn Lelystad-Hoorn kruiste, kwam ik ze tegen hoor, de doorzetters. Met 3 knopen wind, onder spi op weg naar Hoorn. Vijf schepen, waaronder de Moshulu en een X35 met een Audi spi. Dan voel je je toch even niet lekker hoor. Dat werd nog erger toen ik anderhalf uur later op het kruisrak naar Durgerdam in nage-noeg windstil weer de Hjarta al motorend voorbij voer. Chapeau en wat voelde ik me een watje!! Toen ik zaterdagmiddag om 13.00 uur in Durgerdam mijn GPS transponder inleverde, hoorde ik dat er tot dat moment slechts 6 schepen reglementair gefinisht waren. Als eerste de J-Xcentric, gevolgd door SparklingGS.

Volgend jaar weer, want het blijft voor mij het evenement van het jaar

Lessons learned:

- > Vaar als er wind is,
- > wacht op de goede windrichting,
- > pak de stroom mee op Noordzee of Wad,
- > lees het reglement goed en spring niet te wild het dek op en neer.

Interview met Roy Aller

Door: Hanneke Raaijman

Een beginnetje met het interview wordt gemaakt op het startschip “Astrea”, maar dat duurt niet lang: een laatste briefing en het doorlopen van hoe en waar en door wie wat precies gedaan gaat worden tijdens de startprocedure is eerst aan de orde. Pas laat op de avond zetten wij het gesprek voort. Velen zitten dan al lang en breed bij Ome Ko. Wij houden het nog even ontspannen, maar desalniettemin bloedserieus. Roy’s vrouw Sari mengt zich zo af en toe in het gesprek. Roy van Aller blijkt een bevlogen man te zijn met passie voor zijn hobby. Af en toe speelt er een lachje om zijn mond. Hij spreekt niet alleen met zijn stem, zijn handen en armen doen mee.

Daar het wedstrijdzeilen voor mij nog vele geheimen bevat, begin ik maar meteen met de hamvraag: Wat doet zo’n wedstrijdleader nu eigenlijk?

Dat blijkt nogal wat te zijn.

Hij is verantwoordelijk voor de organisatie van het wedstrijdcomité van zo’n 7 personen, waaronder de assistent wedstrijdleader, de persoon die de marifoon bedient, drie man om te vlaggen en degene die het startsein schiet. Verdere taken zijn het maken van de wedstrijdgebepalingen en het uitleggen van de baan.

Wedstrijdgebepalingen? Het uitleggen van een baan?

Ja, dat is een standaardformat, het reglement hoe de wedstrijd gevaren moet worden, de banen, hoe er gestart en gefinisht moet worden. Het uitleggen van een baan wil zeggen: waar komen de boeien, die moeten op de juiste plek liggen.

Wat deed je hiervoor?

Ik ben navigator/tacticus geweest op grote zeilschepen en ik heb als zeekapitein gevaren.

Wat verdient dat nou, dat wedstrijd leiden?

Helemaal niets. Sommigen maken hun beroep ervan, maar ik ben vrijwilliger en dat wil ik zo houden. Maar wel op professionele basis. Er gaat dan ook professioneel veel tijd in zitten. ’s Winters kijk ik de wedstrijdgebepalingen door en ik telefoneer heel wat af om te informeren of alles goed is geregeld. Lekker zeilen met de eigen boot is er niet meer bij. Alle vakanties gaan op aan de “hobby” wedstrijdleader zijn. Wel is het belangrijk zelf wedstrijden te varen om contact met de bemanningen te houden. Je inlevingsvermogen blijft dan alert.

Over het slechte weer dat voorspeld is voor deze YS Ronde om Noord-Holland is hij kort.

In samenwerking met het organiserend comité bepalen we of we doorgaan of niet. Veiligheid staat voorop en bij het worst case scenario moet goed vaderschap over de vloot worden getoond. Alles onder het motto: het moet voor iedereen gezellig blijven. Het verschil

tussen de wedstrijdboten met een vaak jongere, in betere conditie verkerende en meer ervaring in wedstrijden en is soms groot ten opzichte van de SW klasse. Wij nemen de verantwoordelijkheid voor allen.

Nog even terug naar het begin. Hoe gaat dat nou in zijn werk? Hoe kom je nou aan zo’n klus?

Hoe bedoel je?

Nou, kun je je voor een race inschrijven als wedstrijdleader of hoe gaat dat?

Oooooooh, nee hoor, het is andersom. Je wordt gevraagd! Door de organisatie. Dit geldt trouwens voor het hele wedstrijdcomité.

OK, dan zijn er zeker maar weinig wedstrijdleaders dat je het zo druk hebt?

Nee hoor, er zijn in Nederland zo’n 30-tal zogenaamde National Race Officers, ofwel wedstrijdleaders.

En wat zijn volgens jou specifieke kwaliteiten van een wedstrijdleader?

Roy denkt na. Dan geeft hij een weloverwogen antwoord. Het is tekenend voor de man.

Ten eerste moet je een goed zeeman zijn. Verder zijn van belang een goed inzicht in wind, weer en stroom. Ervaring met wedstrijdzeilen in die klasse waar je ook wedstrijdleader van bent. Wees duidelijk, rustig en kort in de communicatie en last but zeker not least: Straal autoriteit uit.

Ik ben onder de indruk.

Wat moet je verder nog hebben om het zo ver te schoppen?

Er is de basiscursus racemanagement. Dat is zo’n beetje de basiskennis van het comité. Die cursus doe je in het najaar bijvoorbeeld.

De gevorderden kunnen voor National Race Officer gaan. Dat kan in het voorjaar.

Dan heb je nog geen certificaat. Dat krijg je pas na een uitgebreide stage. Als je stagerapport goed is dan



ontvang je het certificaat waarmee je bijvoorbeeld ook de Nederlandse Kampioenschappen kunt leiden. Dit certificaat is 5 jaar geldig. Wil je het verlengd hebben, dan moet je wel aan kunnen tonen dat je een minimum aan wedstrijden geleid hebt. Al met al heel wat!

Kun je nog verder in dit wereldje?

Kan wel, wil ik niet. Ik wil per se géén jurylid zijn. En géén Principal Race Officer, de grote coördinator voor wedstrijden met meerdere banen. Ik wil op het water zijn.

Wat is nu de leukste klus?

Ik doe dit al 20 jaar, maar ik denk dat ik de start van een eenheidsklasseboot het leukste vind. Het simpele werk: dan kan ik op een betere manier service geven aan de zeilers.

Het komt er overtuigd uit.

Wat was de leukste gebeurtenis?

Als er windshifts zijn of stromingen, zodat er stroomvoordeel behaald kan worden. Het hele wedstrijdveld

kan zo helemaal door elkaar gegooid worden. Dan kan de laatste zomaar als eerste aankomen als hij of zij slim is.

Roy ziet het voor zich: zijn ogen beginnen te twinkelen. In het zich voorstellen alleen al heeft hij pret!

Hoe lang nog?

Ik ga door zolang ik fit ben. Ik heb er nog steeds lol in.

Willem Jonkman komt erbij zitten en heeft het laatste woord:

“Roy is nu zo’n 5 à 6 jaar bij ons. Er zijn onder de wedstrijdleiders haantjes die zich met alles willen bemoeien. Jij bent ingehuurd voor de start en dat is wat je doet. Het is een verademing om met jou te werken. Je doet simpelweg waar je goed in bent.”

Voor meer informatie en een lezing “Wat gebeurt er op het wedstrijdship?” is Roy altijd bereid, ook al komt hij daarvoor helemaal uit Breskens. Een aanrader voor iedere vereniging.



RONDE 2011

Door: Hanneke Raaijman

Een impressie. Een begin en een einde. Een onvoorspelbaar einde. Dat hebben we gemerkt. De weergoden hadden het dit jaar op ons gemunt: de tocht werd voortijdig afgebroken in de vroege nacht van vrijdag op zaterdag toen het duidelijk werd dat windkracht 7Bft door zou zetten. Maar dat was ver nadat alles was begonnen. Het begin ligt in januari van dit jaar. Toen zette Renée Timmermans met een trouw en vooral enthousiast team van vrijwilligers het hele circus in werking. Sponsors werden gezocht. Steeds minder bedrijven bleken bereid geld te steken in dit sportieve zeilevenement. Maar de organisatie toont zich vindingrijk. Shirts worden besteld, er wordt over een logo nagedacht: dit 15e Rondje moet wel iets speciaals hebben. Het uitslagenprogramma wordt verfijnd door Jan ten Bokkel, de schilderijen voor de prijsuitreiking worden besproken met de kunstenaar, er wordt vergaderd, ge-sms't, gebeld en gemaïld, sluismeesters worden bezocht, een veiligheidsplan opgesteld, boodschappenlijsten worden afgewerkt, nog veel en veel meer wordt gedaan en gezegd en dan begint het.

In de vroege middag van donderdag 16 juni vertrekken we naar Muiden. Als ik daar aankom, is het al een mierenhoop: een wedstrijdsecretariaat moet worden ingericht. De startnummers liggen in groepen bij elkaar, op de tafel staan drop, snoep en gebak, de toren van dozen met daarin de deelnemersshirtjes en het verkoopmateriaal van o.a. YSY glazen wordt neergezet. *Er wordt diep nagedacht over de opstelling van tafels en afgebakende looppaden. Er wordt gewerkt! Ik dring door tot het zenuwcentrum: het kantoor van Renée. Nóg drukker.* Voor de kade ligt het medewerkershome voor de komende twee dagen: de Pleasure of Muiden. Van daar regelt Leon de Boer, gemakkelijk achteruitleunend in de stuurstoel, het hele toneel van de arriverende deelnemende schepen en communiceert met Bas Eizema die in de rib in de haven vaart. "U mag naar vak I-J en dan stapelen." Onderdeks zijn Rina Bolderdijk en Truus van der Wurf met de catering in de weer. Op het startschip van Willem & Merel Jonkman en natuurlijk Koosje, hun dochter, roert Willem in een megapan met spaghettisaus en braadt maar weer eens een groot formaat koekenpan met uien aan. Op het startschip de "Astrea" vinden we ook de wedstrijdleader Roy van Aller met zijn vrouw Sarie en Jeroen Tans. Deze laatste gaat zo direct controleren of de deelnemers hun schepen voldoende hebben uitgerust. En zo gaat het maar door. Het krioelt van de mensen, maar uit dit krioelen distilleert zich een vorm. Er is een duidelijk doel daar in Muiden: het starten van zo'n 200 schepen.

Een verdere impressie is snel gemaakt:

START

De laatste schippersbriefing met het weeralaver: het voorspelt niet veel goeds.

En daar gaan we.

Het startschip voorop, de ribs erachteraan.

Het meldschip: de “Nicky Deux” van Jan Smink.

Sebastiaan, een collega/vriend van Jan Willem Bruntink die zelf meevaart, komt op het laatste moment nog aan boord.

We varen langs al die vele schepen die liggen te wachten.

De zon schijnt, de bemanning is optimistisch.

Groeten worden uitgewisseld.

Het Markermeer, Pampus ligt onder grijze wolken.

Het startschip laten we achter ons. Het deint eenzaam in het grijs.

Ribs cirkelen rond, boeien worden gelegd.

En daar verschijnen de eerste schepen.

Ze komen zich melden. Varen vlak langs het meldschip.

Een laatste groet: Veel plezier. Goede vaart, tot in IJmuiden, succes hè. En weg zijn ze.

De startprocedure begint.

Merels stem klinkt door de marifoon:7, 6, 5, 4, 3, 2, 1, en dan knalt het geweer.

Zeilen aan de horizon. Niet een paar, maar 10-tallen. Zo ver je kunt kijken, zijn er zeilen.

De volgende lichting.

Bekenden komen voorbij.

Schepen worden benoemd. Handkussen waaien over.



Spaghetti eten bij Willem en Merel aan boord, de vele schippers met hun bemanningen die in komen schrijven, het geroen en gelach bij het wedstrijdsecretariaat, schippers worden te woord gestaan, problemen worden opgelost. de deelnemersshirtjes die gepast moeten worden – ja hoor, kleed u zich maar even uit! – de BBQ voor de deelnemers, het café van Ome Ko, laat naar bed en vroeg weer op.



Het zonnetje komt door en het is geen straf zo in de kuip te zitten.

De startlijn is verlegd. Het melden van schepen in de ORC klasse is begonnen.

Ze cirkelen rond het startschip als meeuwen achter een zeecontainerschip.

De bemanning staat op het dek. Nietige figuurtjes deinend tussen grote witte zeilen.

De pappa-vlag wordt gehesen en weer naar beneden gehaald.

De "Astrea" is voor even het middelpunt van het bestaan.

Dan is het voorbij. Vertrokken.

Er is geen schip meer over.

Het water is leeg.

De "Astrea" dobbert op de golven. Alleen achtergebleven.

We rijden naar Kornwerderzand.

Het weer is grijs.

De wolken zijn dreigend, de wind neemt toe.

De eerste zeilen verschijnen al aan de horizon als Margreet, Peter en ik aankomen.

Christine en Renée zijn er ook en de startploeg: Annemarie, Boudewijn, Anneke en Hans.

De rib met Erik en vrijwilliger Harry Vogel.



Thermokleding, waterdichte pakken en zwemvesten aan en dan stappen we op de zwarte rib van Erik: het lijkt wel een achtbaan, zo snel gaan we. Echt loeihard. Zou'ie het erom doen? Even de meiden laten schrikken. Als dat zo is, dan is het hem aardig gelukt. Maar niet alleen de meiden, zo blijkt achteraf :) Over het opgestuwde water en omstuimige golven naar het startschip. We nemen een marifoon mee en brengen die naar de startploeg: door de sluizen heen, met een heleboel deelnemers daarin. Leuke gesprekken. Ze hebben er zin in! De startploeg staat te kleumen op hun post. Het regent flink en de wind wakkert aan.



WADDEN

Dikke pret.

En daar is het Wad. We varen naar boei BO7 en 8.

In een lange rij komen de schepen al zeilend langs. De wind is zuid-zuid-oost

Achter elkaar op weg. Naar Den Helder of verder: naar IJmuiden. Niemand weet nog wat de wind gaat doen.

Sommigen haken af. Voorzien een aanwakkeren tot windkracht 7 Bft.....

Ze bleken het gelijk aan hun kant te hebben.

Het merendeel vaart door. Op één oor onder de grijze lucht, de kust op de achtergrond.

Verdwijnend in de verte.

Aan de andere kant ligt de zee: we zien die niet alleen, we ruiken de zee.

We worden nat, het gaat snel en hard over de golven en we genieten.

De Waddenzee is op haar best: grijs met loodgrijze lucht erin, erop en erboven. Weids en onbekend. Oneindig.

Een zwerm vogels scheert laag langs de horizon. Zwarte streepjes voor een grijze lucht.

De volgende sluislichting: de schepen volgen elkaar in snel tempo op.

De AddiXion komt voorbij. Peter kan het niet laten een paar tips te geven, die vervolgens door Harry honend worden weggevuifd. Lachen.



Als we net het tuinpad oplopen, met de tassen nog in de hand, belt Renée: een windwaarschuwing van 7 Bft geldt nu al voor Vlissingen / Hoek van Holland en de verwachting is dat dit zich uit zal breiden.

Ik pak de auto uit. Renée en Peter overleggen. Renée gaat nog eens bellen en de laatste berichten uitsluisteren. Peter schrijft een paar regels op de achterkant van een Controlelijst YSY Ronde om Noord-Holland. We mailen aan Renée en even later horen we dat de Nederlandse Kustwacht alle schepen die meedoen aan de Ronde om Noord-Holland oproept.

Ik ga naar bed, Peter scharrelt beneden nog wat rond, en op het wedstrijdsecretariaat in IJmuiden melden zich de eerste schepen. Om 02.00 uur de eerste, dan anderen. De grote jongens. Velen ervaren dan pas dat de Ronde is afgelast. De reacties zijn verschillend. Achteraf blijkt het besluit een juiste geweest te zijn.

Om 2.30 uur is het afgelopen uit. Er liggen nog twee schepen voor de wal: de één blijkt lijnen in de schroef te hebben en wacht op duikers, de ander wordt gemaakt door de sluisen heen te gaan, dan kan de startploeg ook de warmte van de auto in.

De nacht valt. We rijden terug naar IJmuiden. Met de auto hoog bovenop de Afsluitdijk geparkeerd, zien we een rij van lichtjes ver op zee. Daar gaan ze, een onbestendige nacht in.

Ieder bootje voor zich, maar allemaal met hetzelfde doel: IJmuiden halen.

Dat laatste zal niet gaan lukken.



“Namens de organisatie van de YSY Ronde om Noord-Holland, het volgende bericht. In district IJmuiden staat een waarschuwing voor 7Bft. Wij verwachten dat vannacht deze waarschuwing uitgebreid wordt naar district Texel. Daarom heeft de organisatie besloten de wedstrijd, cq tocht, af te breken. Geadviseerd wordt om voor de nacht een haven op te zoeken. Verdere informatie via de organisatie of de website.”



RESULTS

En de winnaars over het traject Muiden – Kornwerderzand zijn:

ORC 1: de “Twaalf Twintig” van Remco Sol

ORC 2: de “Redan” van Hein van Schaik

ORC 3: de “White Hawk” van Sybout Hiemstra

ORC 4–5: de “Will-Power” van Jon Stuart

Shorthanded: de “Spoon” van Leo Loman

Toer SW-hoog: de “Azzurro” van Michiel Blickman

Toer SW-laag: de “Griet” van Henk Huisman



“Heerlijk gezeild”, dat was wat de organisatie hoorde. En daar gaat het om.

“Namens de organisatie van de YSY Ronde om Noord-Holland, het volgende bericht. In district IJmuiden staat een waarschuwing voor windkracht 7 Bft. Wij verwachten dat vannacht deze waarschuwing uitgebreid wordt naar district Texel. Daarom heeft de organisatie besloten de tocht af te breken.” De deelnemende zeilers van de YSY Ronde om Noord-Holland vernamen in de nacht van vrijdag op zaterdag een speciaal voor hun bestemd marifoonbericht van de kustwacht. De inhoud daarvan luidde niet geheel onverwacht het einde in van deze prestatietocht. De KNMI windwaarschuwing van 7 Bft langs de gehele kust van Noord-Holland deed de organisatie besluiten de Ronde af te breken. Je zou denken: triest einde van een goed begonnen verhaal. Maar hoe anders kan het lopen! Een bus werd ingezet om gestrande zeilers vanuit Den Helder op te pikken en velen brachten het tot het einddoel: IJmuiden. De feestruimte in het Holiday Inn werd opgetuigd en het beloofde Chi Ling-diner en de prijsuitreiking vonden plaats alsof er niets was gebeurd. In het Zandhuis werd nog lang ge-afterpartied. “Heerlijk gezeild”, dat was wat de organisatie hoorde. En daar gaat het om. Zowel organisatie als deelnemers kijken terug op een geslaagd evenement en vooruit naar het 16e Rondje dat voor 15 en 16 juni 2012 gepland staat. Data om alvast te noteren.

ORGANISATIE

Yachtclub Seaport Ymuiden

Voorzitter	Peter van den Driesche voorzitter@ysy.nl
Vice Voorzitter/ Activiteiten commissie	Gerl Spijker vicevoorzitter@ysy.nl
Penningmeester	Harry Peterse penningmeester@ysy.nl
Secretaris	Hansje Persson secretaris@ysy.nl
Bestuurslid/ Wedstrijd Commissie	Joop ten Bokkel Marc Eymael wedcom@ysy.nl
Winterprogramma	vacant
Webmaster	Willem Persson webmaster@ysy.nl

Voor meer informatie over de 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

Stichting YSY Ronde om Noord-Holland

Voorzitter	Renée Timmermans rnhvoorzitter@ysy.nl
Penningmeester	Gerry van der Bruggen
Secretaris	Peter van den Driesche

4-2011

In de volgende editie van Zeeberichten o.a.

- > Inside passage**
- > Zoveel te doen..(2)**
- > Split - Santa Marta (3)**
- > Team ???**

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:

Stephan Nunnink 06-51989290
Kopij via redactie@ysy.nl

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

Print www.editoo.nl



ADVERTEERDERS INDEX

AK Beheer
de Jong Technovaria
Chinees restaurant Chi Ling

Bouwbedrijf C. Heemskerk
Select Windows van der Vlugt
Boat Services Visser

RIGO Verfcentrum
Signature Sailing

RIGO

Verfcentrum



VERF &
WAND

RIGO

Verfcentrum

IJmuiderstraatweg 6-9 IJmuiden 0255 - 51 51 53

Chinees Specialiteiten Restaurant



Phi 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 vakkbekwame 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

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



BEHEER



Meer dan leegstandbeheer