

NOORDZEE CLUB 2025



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

Sailing photography shot at the heart of the action



saltycolours.com
by Laurens Morel

CODE



WWW.CODE-ZERO.COM



X-Yachts
BENELUX

Gill

VANVUUREN
PERFORMANCE SAILING
360° ways in performance sailing

Hagoort Sails

WROLIJK
Watersport

SALTYCOLOURS
sailing photography

QUANTUMSAILS

WAARSCHIP

SEVENSTAR
YACHT
TRANSPORT

NORTH SAILS

MAX BEHREND VERZEKERINGEN
MAXIMAAL VERZEKERD

SPANNEND

Voor ons als zeilers kende het afgelopen jaar heel wat spannende momenten. Op de Olympische Spelen was er op het nippertje goud voor het duo Odile van Anholt & Annette Duetz. Overtuigend goud was er voor Marit Bouwmeester, die met deze prestatie de 'beste Olympische zeilster ooit' werd. Zeilend Nederland is super trots. Ook de 37ste America's Cup in Barcelona leverde enerverende momenten op. Voor het eerst in de geschiedenis verscheen Nederland op het toneel, en wel met de jeugd en de vrouwen. We vielen niet in de prijzen, maar vooral de dames hebben laten zien dat ze een serieus te nemen speler zijn. Op het moment van dit schrijven zijn alle fanatieke zeilersogen gericht op de race der races: de Vendée Globe. Na jarenlange voorbereiding startten op 10 november veertig boten voor deze solo-rond-de-wereld race. Wij houden met name de Belg Denis van Weynbergh nauwlettend in het vizier.

Ook 2025 belooft spannend te worden. In juli start de Admiral's Cup waar het duo Baraka GP & ROST - 25 jaar na de vorige Nederlandse overwinning - weer een kans krijgt. De Fastnet Race, onderdeel van deze Cup, is ook voor tientallen andere Belgische en Nederlandse boten het hoogtepunt van het zeilseizoen. Anderen prepareren zich voor de offshore Zeilrace & -rally Scheveningen 500. Ook dichterbij huis wordt het weer een bijzonder zeiljaar. In Stellendam heeft Sailworkz de handschoen opgepakt voor de seizoensopener en bij de zuiderburen kun je in de maand augustus aan een nieuw evenement deelnemen: de Belgian Open Sailing Week. Eerlijk gezegd, denk ik dat het voor iedere zeiler binnen de Noordzee Club competitie en SW-wedstrijden bij elke wedstrijd opnieuw spannend is. Zelfs bij een delivery of zomaar een dagje cruisen wil je toch altijd die boot voor je inhalen. Dat zit er gewoon in; je bent niet voor niets wedstrijdzeiler.

Spannend is misschien een te groot woord, maar binnen de Noordzee Club gaat ook het een en ander veranderen. Allereerst nemen we binnen het bestuur afscheid van drie man en hopen we drie nieuwe koppen te verwelkomen. Daarnaast hebben wij het beheer van het SW-systeem overgenomen. Dit draait met ingang van het zomerseizoen 2025 - in een moderner jasje - onder onze website. Op de Dag van het Wedstrijdzeilen is ons meegegeven dat we ons actiever moeten richten op de verenigingen, omdat hier de groei van de deelnemersvelden vandaan moet komen. Ook de doorstroom van jongeren en de groei van het aantal vrijwilligers vergt aandacht. Daar zetten we komend jaar volop op in. Wij hebben er zin in en hopen jullie vaak op en om het water te zien.

Namens het bestuur,
Astrid de Vin



Hans Zuiderbaan



“Achteraf had het ORC beter naar die Engelsen moeten luisteren”

Als je de naam Hans Zuiderbaan laat vallen, krijg je meestal als reactie: de Twee Gezusters en ORC. Dat wil zeggen, als je met een zeiler praat. Als je deze naam in Zeeuws-Vlaanderen laat vallen, is de reactie: huisarts, Jazz Festival en cultuurpodium Porgy & Bess. Op alle vlakken was hij even gedreven en enthousiast. Voor zijn geliefde en wereldbekende jazzclub Porgy & Bess in Terneuzen is hij na dertig jaar voorzitterschap - waarvoor hij werd geridderd - nog steeds actief. Dit laatste doet hij samen met zijn vrouw Hanna, met wie hij ook deze passie deelt. Wij spreken met hem over het zeilen, wedstrijdzeilen om precies te zijn.

Organiseren, verbeteren en vooruitgang boeken, waren altijd Hans' drijfveren. Nadat hij lid werd van WV Breskens, duurde het niet lang voordat hij in het bestuur zat. Niet veel later gaf Piet Vroon de voorzittershamer aan hem door. Breskens was in die tijd dé hotspot van het Nederlandse wedstrijdzeilen op zee.

Watersportverbond

Hans vertelt dat het Watersportverbond hem rond 1980 benaderde om zitting te nemen in de Scherpe Jachten Commissie. “De Noordzee Club van toen kun je niet vergelijken met wat het nu is. Het was geen klassenorganisatie, maar een overkoepelende club. Met de commissie vergaderden we eerst eens per half jaar, maar dat werd al snel iedere maand. Ik zat ook namens Nederland in het internationale Offshore Racing Council (ORC). Zij hadden in 1969 de rating-systemen van the Cruiser Club of America en de Engelse Royal Ocean Racing Club samengevoegd tot de International Offshore Rule (IOR). Dit gaf het wedstrijdzeilen een enorme boost. Ontwerpers lieten nieuwe boten bouwen, die voldeden aan dit systeem. Op een goede dag kon je bij het Wapen van Breskens de ontwerpers Rod Stevens, Germán Frers en Dick Carter samen aan de ontbijttafel tegenkomen. Allemaal lieten ze boten bouwen bij de gebroeders Maas, die toen schepen maakten met Corten staal (en later met Airex sandwich constructie); super sterk en heel licht, dus zeer gunstig voor de meting.”

Oermoeder van het IMS

De jaarlijkse ORC-vergadering was in Londen, tegelijk met



de IYRU, International Yacht Racing Union, de voorganger van het huidige World Sailing. Hans denkt er glimlachend aan terug. “Dat waren zeer nuttige, maar ook heel gezellige bijeenkomsten. Maar de IOR gaf steeds meer aanleiding tot typevorming met dikke en lelijke schepen. In 1985 kwam het Amerikaanse International Measurement Systeem (IMS), gebaseerd op het Velocity Prediction Program (VPP). De ontwikkeling van het IMS werd gefinancierd door een paar vermogende Amerikanen. Het VPP was onder andere gebaseerd op onderzoek in de sleeptank van de TU Delft. In de jachtclub in Breskens staat in glazen kast een model van een Standfast 42. Dat model was de basis, de oermoeder van het IMS VPP. Alle variabelen van lengte, vorm, stabiliteit, aandrijving, zeilen en andere details werden meegenomen tot een wetenschappelijk onderbouwd en transparant systeem waarmee je de snelheid van een boot op het water kan voorspellen. Het bijzondere

van het IMS was dat het een variabele handicap opleverde. Dus schepen met veel zeiloppervlak en minder stabiliteit zijn snel met licht weer en stabielere schepen met minder zeiloppervlak zijn sneller met meer wind. Met een enkele handicap daarentegen staat de uitslag al bijna vast als je 's morgens uit het raam kijkt. Dat was het grootste voordeel van IMS maar tegelijkertijd de grootste bron van kritiek op uitslagen.”

In Nederland werden in 1992, onder leiding van hoofdmeter Jan van Berkel, alle IOR gemeten schepen (zo'n 1.000) binnen één jaar omgezet van IOR naar IMS.

Twee ratingsystemen

“Daar ligt de oorzaak van het feit dat er nu wereldwijd twee ratingsystemen zijn,” gaat Hans verder. “Immers, de Engelsen accepteerden het IMS niet, omdat het gebaseerd is op Time on Distance (ToD). Zij wilden een systeem gebaseerd op Time on Time (ToT). Bij stromend water kan je gezeilde afstand door het water nooit goed bepalen en werkt Time on Time beter. “Het is doodzonde,” vertelt Hans. “Achteraf gezien had het ORC beter naar de Engelsen moeten luisteren.” IMS ging aanvankelijk verder met ToD. Veel later ontwikkelde o.a. het Watersportverbond verschillende handicaps per windsnelheid: light, medium en heavy. Vijftien jaar later werd het handicapsysteem IMS omgedoopt tot ORC International met ORC Club als een simpele versie daarvan. Het begrip IMS staat nu voor het meetsysteem. Elk jaar komen er uit de meerdere landen voorstellen om het systeem te optimaliseren. Dat gaat soms om belangrijke veranderingen, soms om minimale details.”



© Wacon-Images

Stichting Breskens Sailing

Het Koninklijk Nederlands Watersportverbond bestond in 1990 honderd jaar. Trouwens ook het Koninklijk Belgisch Yachting Verbond. Logisch, want oorspronkelijk was dit één organisatie, die pas in 1918 werd gesplitst. Om dat jubileum te vieren, werden allerlei festiviteiten op touw gezet. Eén daarvan was een nieuw zeilevenement: het John Brown IMS Club Championship voor verenigingsteams in Breskens. Daarvoor werd een aparte stichting opgericht waaruit later Breskens Sailing is voortgekomen. “Daar werd dus IMS gevaren. De opzet was vergelijkbaar met de Admiral’s Cup. De RORC kwam met een team van drie jachten en won het evenement. De organisatie werd gesteund door een drietal verenigingen uit Nederland en drie uit België plus de Noordzee Club en de WV Breskens. Alle verenigingen stelden een wisselprijs ter beschikking die genoemd werd naar iemand die belangrijk was geweest voor de innovatie in de zeilsport. Eén van die wisselprijzen was het eerder genoemde model van de Standfast 42.”

Rol van betekenis

Dat Hans veel betekend heeft voor het wedstrijdzeilen mag duidelijk zijn. Hij vertegenwoordigde de Lage Landen in het Offshore Racing Council, wat hem onder andere het erelidmaatschap van de Noordzee Club opleverde. Ruim 30 jaar was hij member waarvan zes jaar voorzitter. Daarnaast was hij 17 jaar lang voorzitter van Stichting Zeiltrophy, eigenaar van de drie grootste, jaarlijkse jury zeilprijzen: de Conny van Rietschoten Trofee (de meest opmerkelijke zeilprestatie in wedstrijdverband), de Flyer Trofee (voor een jeugdzeiler) en de Maas Trofee (oeuvreprijs voor bijzondere verdiensten). Hans zelf won in 1995 de Conny van Rietschoten prijs.

Hoe bent u in het zeilen terechtgekomen?

Om deze vraag moet Hans hartelijk lachen. “Mijn ouders kwamen uit Sneek. Daar is zeilen het belangrijkste vertier voor de hele stad. Iedereen was in het weekend op en bij het water te vinden, zo ook mijn ouders. Mijn reiswieg stond in het vooronder van de Valk en tijdens de wedstrijden werd ik met melkfles en al bij de Politie te Water geparkeerd.” We spreken hier over de oorlogsjaren. Vader Hennie had de Valk Whippet van zijn vader gekregen. Dat was in die tijd een revolutionaire, nieuwe boot; van hechthout gebouwd

door Cees Bruynzeel (oprichter van de Noordzee Club en inderdaad de keukenfabrikant) naar een ontwerp van de toen nog jonge Ricus van de Stadt. Als schooljongen in Sneek voer hij ook als bemanning in de Regenbogen. “Trouwens zowel de Valk als de Regenboog zijn ook vandaag de dag nog zeer actieve wedstrijdklassen.” Later zeilde Hennie met Cees Bruynzeel wedstrijden op zee, eerst met de Zeevalk, ook gemaakt van hechthout en woog daardoor met zijn 12 meter nog geen 5 ton, en daarna ook o.a. de Bermuda Race van 1964 op de Stormvogel. Ook schipperde hij jarenlang de Corabia, een Robert Clark 45’, in 1957 speciaal gebouwd voor de Admiral’s Cup.”

Een fantastische leerschool

“Mijn vader was een man van weinig woorden. Hij was veel weg voor zijn werk. Alleen als we het water opgingen, was het één woordenvloed aan tips en tricks. Ik kan wel zeggen dat ik werkelijk een universitaire opleiding wedstrijdzeilen heb gehad”, vertelt Hans lachend. Dat dit goed uitpakte, bleek al direct bij de eerste wedstrijd. We spreken 1955, zijn vader was een weekend thuis en besloot de laatste wedstrijd op de Westeinder mee te doen met de Whippet. Hij had geen bemanning en nam toen Hans (13) en Dicky (10) mee. De foto getuigt van hun positie vlak na de start, de meest linkse boot; deze positie hebben ze niet meer afgegeven. “Wij waren natuurlijk veel lichter dan al die anderen die met drie zware kerels voeren. In de voordewindse rakken moest ik sturen en spinnakerde mijn vader.”

Hanna, Hans’ vrouw, had ook zeilende ouders. Ook zij bevond zich van kinds af aan op het water (zie: NZC Glossy nr. 1). Toen ze elkaar in hun studententijd leerden kennen, was het niet zo verwonderlijk dat het klikte tussen die twee. Hans, broer Dirk en vader Hennie reisden regelmatig af naar Breskens om wedstrijden te zeilen op onder andere de



Zo vader, zo zoons
Onze vroegere stadgenoot Ir. H. F. Zuiderbaan, thans te Rotterdam, won de vorige week met zijn Valk „Whippet” op de Westeinder een eerste prijs uit een veld van 23 deelnemers, waarin alle bekende Hollandse cracks. Een overwinning voor hem te aangenaam omdat hij als bemanning had zijn beide zoontjes: Hans (13) en Dicky (10 jaar). Daar er aan deze wedstrijd tevens een bemanningsprijs was verbonden, mocht de jongste van de bemanning deze na afloop der wedstrijden in ontvangst nemen. Een restaurant die beide knapen reizen met zijn vader vergeet.

Belita VI (een Tina gebouwd door de gebroeders Maas) van Jopie Bouwman. Hanna ging aanvankelijk niet mee; sailing was after all a men’s job! Gelukkig was er in 1968 een afzegging voor de Aanbrengwedstrijd voor de North Sea Race. Jopie kon toen kiezen tussen een man zonder zeilervaring en Hanna. De keuze viel op haar en zij twijfelde geen moment. Door haar zeevaste benen, kookkunsten en zeil kwaliteiten verwierf ze direct een plekje aan boord.

Drie maal Twee Gezusters

In tussentijd begon Hans als huisarts in Terneuzen. “We kochten in 1975 onze eerste boot. Mijn broer Dirk werkte op een werf in Ierland en hij had zijn oog laten vallen op een Golden Shamrock, een Halftonner, waarmee we een jaar later de Goeree beker - een wisselbeker van de NZC - wonnen.” Over de naam hebben ze niet lang moeten denken. Kijkend naar hun dochtertjes Klaartje en Trijntje wisten ze het snel. In Breskens voer de Vier Gebroeders van de familie Van Melle. Zou het niet leuk zijn om ooit met Twee Gezusters de Vier Gebroeders te verslaan? De twee zussen raakten later net zo verslingerd aan het zeilen als hun ouders en grootouders. “Klaartje is de beste stuurman. Ze zeilde later internationaal in het matchracen en op de Volvo Ocean Race vrouwenboot van Amer Sports Too in 2001-2002. Trijntje is een top voordekker. Ze kan windvlagen lezen als de beste. Ze zeilde jarenlang op de Swan 42 en 45 van de familie Van Oeveren en in het matchrace team van Klaartje.”

In the groove

De tweede boot van Hans en Hanna was een OOD 34. “Gedurende 27 jaar hebben we onnoemelijk veel wedstrijden gevaren, van clubwedstrijdjes tot Fastnet Races.”

Hans heeft er tien gevaren waarvan vijf met eigen boot. “De mooiste editie was die van 1993; we wonnen in onze klasse en werden overall in de nieuwe IMS divisie. Het liep al lekker op weg naar Engeland. Er stond een behoorlijke bries, dus we waren goed ingeslingerd. Als je daarnaast een jonge super crew hebt, waarbij iedereen goed accordeert en, naast verfijnd trimmen, ook goed kan sturen, kan het bijna niet fout gaan. Het is een genot om met zo’n team te varen.” De Twee Gezusters heeft ook Noordzee Club Wisselbekers voor de overall seizoen resultaten gewonnen, waaronder de Harry van Beuningen (3x), de Witte Raaf en de Maas prijs. “Zeezeilen is heel kameraadschappelijk. Als je geen lol hebt, ga je ook niet hard. Maar het is ook een enorme concentratiesport. Je bent weg van de wal en los van alles wat daar gebeurt. Wat de Amerikanen ‘in the groove’ noemen, daarvoor heb je al je zintuigen nodig. Dat kun je niet uit een boekje leren.”



Jur Raatjes ontvangt de voorzittershamer uit handen van Hans Zuiderbaan

nke
MARINE ELECTRONICS

SXT
SUPPLY SERVICE SUPPLY

by **SXT** +31.634.058.430
info@s-x-t.nl

SIMPLY POWERFULL

WARP 5

Winnaar van de ORC 2 Noordzee Club competitie, de Gouden ORC-Verbandsbezem, de IRC 2 Noordzee Club competitie en de Zilveren IRC-Verbandsbezem.



© Fotografiesta



© Laurens Morel

Op de linker foto: Wouter Verbraak, Jan Scholtes en Rogier van Overveld. Op de rechter foto: Wouter Kollman, Wouter Roos, Jan Scholtes en Marc Bleij. Overige bemanning in 2024: Joel Schoorl, Arianne van de Loosdrecht, Martin Rinckes, Floris Dikkerboom, Wick Hillege, Joost van Gemert, Gerwin Jansen, Ischa Schoorl, Bouwe van der Weide en H.P. van Not.

door schipper/eigenaar Jan Scholtes

Mooiste moment van afgelopen jaar?

Het waren er zoveel, maar het hele avontuur rond het Wereldkampioenschap in Mariehamn (hoofdstad van de autonome Finse provincie Åland) is natuurlijk een ervaring die ze je nooit meer afnemen. Logistiek was het een hele operatie. Als je dat van te voren allemaal weet, begin je er niet aan. Maar goed, we wilden toch een grote race in het buitenland doen en iedereen vertelde ons dat Åland beeldschoon is. Dus de boot op de truck van Stellingdam naar Saltsjöbaden, vlak bij Stockholm en volgens de Zweden het Saint Tropez van het noorden. Als je nooit in Saint Tropez geweest bent, zou je daar misschien in mee kunnen gaan. De glamour ontbrak wel een beetje, maar het zijn heel aardige mensen en de natuur is absoluut overweldigend. Met super service op de werf, een prachtig hotel (wel wat vergane glorie), heerlijk eten en prachtig weer, zetten we de boot weer in elkaar en vertrokken na een paar dagen richting Mariehamn. Zwaar beladen met alles wat we nodig dachten te hebben, vertrokken we vroeg en de volgende nacht, net voor zonsopgang, arriveerden we. Een prachtige tocht door de Zweedse archipel met duizenden eilanden.

In Mariehamn aangekomen, hadden we nog een paar dagen voor de voorbereiding. De rest van de crew vloog later die week in. Wederom een prachtige omgeving, rustiek, aardige mensen, goede organisatie, heerlijk! We begonnen met de lange offshore; hard naar het noorden, weer terug naar Zweden en rondje door de Baltische zee, terug naar Mariehamn. Helaas werden we slechts tiende. Ergens onderweg draaide de wind anders dan wij voorzien hadden en we misten de juiste 'funnel'. Vanaf daar ging het alleen maar beter, in volgorde eindigden we: 9, 8, gedeeld 7, 3, 4 en 3 (en nog ergens een tiende plaats die we mochten laten vallen). Uiteindelijk 6e van de 25, dus een heel mooi resultaat!

Daarna natuurlijk hetzelfde traject terug: eerst de delivery naar Saltsjöbaden, daar de boot weer uit elkaar halen, op de truck, alles om maar op tijd in Breskens te zijn. Maandag kwam de truck aan in Stellingdam, dinsdag lagen we in de haven, klaar voor de Damen Breskens Sailing week die donderdag begon. Strakke planning!

Waar ging het fout?

Gelukkig niet zoveel. De koudste race was niet de offshore in de buurt van de poolcirkel. Nee, de koudste was de NSR terug. Ik denk dat iedereen zich die mist en kou nog wel kan herinneren! Ik had mijn laarzen niet meegenomen (het was heerlijk weer overdag), maar die fout maak ik nooit meer!



Welke wedstrijd blijft je het meeste bij?

Naast Mariehamn? Goede vraag! Het waren er veel. Stellingdam was ontzettend spannend, die wonnen we niet. De strijd ging door tot het laatste moment. De NSR was, net als de vorige keren, geweldig zeilen en ook heel spannend. Op zo'n lang stuk weet je nooit of je gewonnen hebt en we hebben in die 2 weken alle mogelijke soorten weer gehad. De Vuurschepen Race was qua zeilen fenomenaal, nog nooit zo hard en zo lang op de Code 0 gevaren! De hele crew genoot er intens van, ook de doorgewinterde pro's die we bij ons hadden. Ze waren niet van de helmstok af te krijgen! En vanzelfsprekend Breskens. Daar waren we natuurlijk goed ingezeild na het WK (alhoewel we voor 66% weer een andere crew hadden dan in Mariehamn). Het evenement bracht ons de overwinningen in ORC 2 en IRC 2 en daarmee de ranking in de overall competitie. Een prachtig resultaat en een heel mooie afsluiting van het seizoen!

Wat ging er stuk?

Vooral elektronica de-buggen. We hadden een hoop nieuwe apparatuur op de boot gezet en dat blijft toch een uitdaging. Naarmate het seizoen vorderde kregen we alles meer onder controle. De rigging en zeilen waren perfect, geen rare dingen daar en niets kapot gegaan. Dat kwam mede door Wouter Roos en al zijn collega's, die er iedere keer weer voor zorgden dat alles tiptop in orde was.

Wat had je zonder bemanning niet voor elkaar gekregen?

Zonder de rest van de crew hadden we niets voor elkaar gekregen. Alle eer naar hen!



Wil je zelf nog iets kwijt?

Het is geweldig dat de NZC en alle vrijwilligers zich zo inzetten voor de wedstrijdssport in Nederland. Ik hoop dat we komende jaren meer nieuwe deelnemers hebben in de ORC en IRC!

RONSTAN

ORBIT WINCH™

with QuickTrim™

BIGGER, FASTER, & ELECTRIC

Introducing new additions to the Orbit Winches™: the expanded range offers **larger sizes** with two-speed or **three-speed models** for exceptionally fast line retrieval. These new winches maintain the same lightweight aluminium drums with Power Rib™ grip and QuickTrim™ self-tailing.

We've also upgraded the smaller 30QT and 40QT winches with **E1 Electric motors**, and conversion kits available for both 12V & 24V configurations.

More Marine
moremarine.nl

Fabiënne Dekkers wint Flipperkast prijs

aanmoedigingsprijs voor de jeugd

Twee jaar geleden schreven we over het jongste Noordzee Club lid. Nicolaj Vreeswijk, eigenaar van de Pion *Balans*, was toen negentien jaar oud. Fabiënne Dekkers bewijst dat het nog veel 'gekker' kan. Met haar veertien jaar werd zij dit voorjaar lid, het jongste lid ooit. Haar bootje *Black Label* kreeg ze voor haar verjaardag, maar op papier staat deze Spirit 24 nog op naam van haar plus-vader Wim Driessens. Zodra ze in april 16 jaar wordt, kan ze deze officieel zelf verzekeren en wordt ze ook op papier de trotse eigenaar.

Toen Wim in haar leven kwam, bracht hij, met zijn X-412 *Bolderik*, de zeilsport mee. Samen met haar moeder Daniëlle en plus-zus Mya maakten ze veel tripjes door Nederland. Als kleine meid moest ze wel even wennen, maar al snel was ze zeer enthousiast. Op haar vijfde kreeg ze dan ook een optimist en werd het gezin lid bij WSV Wolphaartsdijk, met name vanwege het actieve jeugdzeilen. Daar haalde Fabiënne binnen twee jaar haar CWO I, II en III en zeilde ze heel wat Delta Combi's, waarbij ze regelmatig in de prijzen viel. Eén van haar mooiste herinneringen aan die tijd is een trainingsweek met de 'Opti' in Bandol, Zuid-Frankrijk. Via via kon ze mee met WV Braassemmeer. "Zeilen op zee vond ik geweldig. En daar gaan ze gerust met 4 tot 6 Bft met al die kids de zee op, ook al staat er dan een behoorlijke deining. Varen op hoge golven vind ik zalig!" Fabiënne snuffelde vervolgens wat aan de RS Feva, maar de volgende boot werd uiteindelijk een ILCA 4; het verjaardagscadeau voor haar 12e verjaar-

dag. Samen met Wim, twee lasers en een dubbele trailer achter de auto, gingen ze vanuit Aardenburg trainingen en wedstrijden af. "Trainen op de Braakman (jammer genoeg maar één keer per maand), naar Rotterdam voor bijvoorbeeld de Boterletterrace en naar Antwerpen voor de Specularace. Die laatste won ik en dat betekende dat heel de familie een maand lang speculaas at."

Verjaardagscadeau

Wim, opgegroeid met het wedstrijdzeilen, geniet duidelijk van het feit dat Fabiënne zijn passie deelt. Nóg leuker dan met z'n tweeën met twee bootjes op pad gaan, is Double Handed zeilen op één. Met de *Bolderik* zeilden ze enkele races DH maar op de Oosterschelde of de Grevelingen is de X-412 best een groot beest voor z'n twee. Ze gingen op zoek naar een meer geschikt bootje. "We twijfelden nog even tussen een J/24 en de Spirit 24," gaat Fabiënne verder. "Maar een J/24 is onstabiel, wat meer bemanning vraagt. De bedoeling was een bootje aan te schaffen waar ik ook alleen mee op pad kan. Een beetje toerzeilen gemixt met wedstrijdzeilen, dus was de keuze snel gemaakt."

De *Black Label* is een Van de Stadt ontwerp, gebouwd in 1969 en dus 55 jaar oud. Dat ze er trots op is, spreekt uit alles.



© Pit De Jonge



één van de scans van *Black Label*



Fabiënne ontvangt de prijs uit handen van de winnaar van vorig jaar Thijs Keetels

"Met hulp van Wim ben ik gelijk zelf begonnen met het onderhoud en het opknappen. Daar leer je het meeste van. We hebben contact opgenomen met Hylke Steensma van de Kwarttonvereniging. Zijn enthousiasme werkt erg aanstekelijk en we zeilden afgelopen zomer dan ook wedstrijden op het Markermeer en Gooimeer. Met wedstrijden als de Y-Torenrace, het Almere Haven Race Weekend en het Kwartton Kampioenschap konden we eens kijken waar we in het veld lagen". Ze hadden ook ingeschreven voor het NK DH eerder in het jaar, maar jammer genoeg gooide de sterke noordwester roet in het eten; uiteindelijk is enkel een kwart van de deelnemers gestart.

ORC meetbrief

"Vorig jaar voeren we in eerste instantie CR (ongeveer hetzelfde als het Nederlandse SW), maar we wilden ook een ORC meetbrief," vertelt Wim. "Wij vroegen er een aan bij de Noordzee Club, maar in de internationale ORC database met bijna 4.000 boten, zat geen Spirit 24. Er was geen lijnenplan voorhanden, geen gegevens, niets. Tot onze grote verbazing zorgde de NZC voor het meten en wegen. De boot werd gescand en in no-time hadden we een ORCi 4 meetbrief."

Toekomst

Fabiënne: "Met *Black Label* varen we deze winter de Grevelingen Cup in ORC. Wat studeren betreft, wil ik eerst mijn vaarbewijs halen, zodat ik, zodra ik 16 ben, alleen op pad kan. Nou ja, vooral met vriendinnen. Want wedstrijdvaren is super leuk, maar ik vind het ook heerlijk om te toeren. Wat school betreft: ik maak eerst het VWO in Knokke af. Mijn richting is Wetenschappen en volgend jaar Wiskunde erbij, dus ja, de Zeevaartschool trekt mij wel. Afgelopen zomer zeilde ik vijf weken in de Tall Ships Race op het klipperjacht de *Saeftinghe* (23,5 meter lang en 54 ton zwaar). Ik had mezelf ingescheven voor een Xp 55. Een last minute wijziging zorgde er voor dat deze niet aan de start kwam. Ik vond in eerste instantie heel jammer, maar het was zeker een avontuur om eens op een ander soort boot te varen. Het was een geweldige ervaring om op de Baltische zee te zeilen. Van windstil tot zware windvlagen, en van zon tot dichte mist tot prachtige hemels. We bezochten o.a. Litouwen, Estland en de Åland Islands en overal werden activiteiten, prijsuitreikingen en feesten georganiseerd voor de hele bemanning, waaronder dus vooral veel jeugd. Ook bezochten we het Poolse opleidingschip; dat trekt me enorm. Op zo'n groot schip te stuurman zijn, dat lijkt me wel wat. Maar ja, dat is nog verre toekomst."

Het mag duidelijk zijn dat we Fabiënne en Wim nog veel zullen tegenkomen op het Nederlandse, Belgische en misschien wel Engelse wedstrijdscircuit. Nu eerst nagenieten van de eerste plaats op de Antwerprace. Fabiënne: "Een mooie afsluiter van een leuk en gevarieerd zomerseizoen. We hebben veel gevaren en veel plezier beleefd, en ik heb bovenal veel geleerd."



PORTALL
van WilroffReitsma

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

Je medewerkers overal samen laten werken werkte nog nooit zo simpel

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



WV
WilroffReitsma



HOUT!

WV
WAARSCHIP
MAAK BESCHIP

TAGRIJN 1-3 | 9936 EZ FARMSUM (DELFIJL)

TEL 0596-634319 | MOB 06 10218727

WWW.WAARSCHIP.INFO

Een bijzonder zeilerskoppel

Roeline Ornee & Bert Dolk

Opgroeïend aan de Oosterschelde, in het historische havenstadje Zierikzee, bracht Roeline Ornee zoveel mogelijk vrije tijd door op de haven. Zo lang ze zich kan herinneren, hadden haar ouders een zeilboot. Toen ze zo'n 15 jaar oud was vroeg de buurman in de haven, Frans van Leeuwen, haar mee als gewicht (al was dat nog niet zoveel) en een paar extra handen op zijn *Black Lion*. Dat vormde het begin van het serieuze wedstrijdzeilen. Zo leerde ze ook Bert Dolk en zijn Pro-Motions kennen; dat wil zeggen: van gezicht en van naam. Ze kon toen in de verste verte niet vermoeden, dat ze decennia later een koppel zouden vormen.

Rotterdammer Bert begon, tiener nog, als stookjongen op een vrachtboot. Al snel werkte hij aan wal en kocht hij zijn eerste bootje, want hij zeilde ontzettend graag. Tegelijkertijd had hij nog een tweede liefhebberij, namelijk autoracen, zowel op het circuit als in rally's. Op 35-jarige leeftijd was hij al drie keer Nederlands Rallykampioen. "Ik was ervan overtuigd dat je de autosport maar tot je 35ste kan doen, omdat daarna je reflexen minder worden. Om die reden ging ik me toeleggen op het zeilen. Na jaren Haringvliet, verhuisde ik mijn boot - een in 1975 in aluminium gebouwde Yeoman XX van 12,5 meter - de *Dagger* (vertaling: dolk) naar Scheveningen, want daar gebeurde het. Samen met mijn vriend Tom Vinke besloten we een crew te zoeken om de Fastnet Race te zeilen. Het was 1979, inderdaad de drama-editie waarbij mensen zijn verdronken, maar dat weet je natuurlijk niet als je in de race zit. Wij waren net voorbij Land's End, toen de storm begon. Op een gegeven moment hoorde ik een Nederlandse marineboot over de VHF spreken over mensen oppikken uit zee. Om paniek te voorkomen, heb ik toen de zekering eruit getrokken. We hebben één persoon aan de mast moeten vastbinden,



© Marieke Mandemaker

zodat hij niet over boord kon springen. Het was natuurlijk een mega zware editie, maar we wonnen wel in onze klasse," vertelt Bert trots.

De trend was gezet

Ondertussen had hij een prachtig internationaal bedrijf opgebouwd in lasermachines voor staalbewerking met de hoofdvestiging in Zwitserland. Hij reisde veel en was druk, maar de klasse-overwinning in de Fastnet smaakte naar meer. Zo begon Bert begin jaren tachtig met zijn Pro-Motions serie. Dat waren inderdaad meerdere boten, want ieder jaar liet hij een nieuwe bouwen en verkocht dan de vorige. Dat was een intensieve periode met veel wedstrijden. Naast nationale en RORC races, zeilden ze in oneven jaren de Admiral's Cup (inclusief Fastnet Race) en in even jaren de Sardinia Cup, de twee belangrijkste zeilevenementen ter wereld voor deze klasse. Destijds werd er met landenteams gevaren, drie per land, waarvoor je moest kwalificeren. De concurrentie in Nederland was aanzienlijk. Begin jaren negentig had Bert een Frers 50 ft, waarmee hij een internationaal programma zeilde, vergelijkbaar met de TP52 Super Series nu. Zo'n vijftien boten streden tegen elkaar en na het evenement werd alles in containers gestopt en samen met de zeiljachten door de sponsor containerbedrijf Sea-Land verscheept naar een volgende locatie. Zo kwamen ze op heel wat plaatsen in Europa, maar ook in Amerika en Japan. In die tijd was Peter de Ridder met zijn Mean Machine een grote tegenstander.



Geweldige jaren met sterke verhalen

Wie ruim tien jaar zo intensief wedstrijd zeilt, maakt weleens iets mee. Bert: "Iedereen kent wel de foto van de aanvaring met de Mandrake, tijdens de Admiral's Cup in 1983; een bakboordstuurboordje waarbij gelukkig niemand gewond raakte. Een ander incident - ik was zelf niet aan boord - was tijdens de Channel Race. De kielbouten kwamen los en de boot zank. Schipper Roy van Aller deed een May Day en zijn baas Piet Vroon pikte de bemanning op. Jochem Visser liet het reddingsvlot binnen opengaan. Misschien dat de boot daardoor toch weer aan het oppervlak kwam en uiteindelijk is gered. De boot kreeg daarna een totale refit en is snel verkocht." Zoals Bert plots stopte met autoracen, zo stopte hij ook met zeilen. Het was begin jaren negentig en tijd voor zijn oude liefde: auto's. Hij herzag zijn mening over leeftijd en ging samen met Erwin Berkhof weer rally's rijden. Dat loonde! De befaamde Tulpenrally, die hij eerder al eens won in 1973, wonnen ze vijf keer. Ook andere rally's zoals de Rally des Alpes, voegde hij toe aan zijn palmares. Het water bleef overigens wel trekken. Zo kocht hij de *Nuovo Pensiero*, een 19-meter Little Yacht van Pete Townshend, de zanger van The Who. Zijn piano stond er zelfs nog in. Ook kon hij een keer twee Huntsman 28's op de kop tikken, die dingen uit de James Bond film 'From Russia with love'. Bert vond het prachtig de boten te refitten, eventueel een tijdje mee te varen en dan weer te verkopen.



Boven: na aanvaring met Mandrake.

Onder v.l.n.r.: Wessel de Fouw, Rob Sperna Weiland, Dirk Rens, Kees Barnhard, Bert Dolk, Roy van Aller, Pete Cameron, Hein de Goederen, Rob Morelisse en Knieled Joep Strauss.



Kan een vrouw zeilen?

Ten tijde dat Bert zijn eerste Fastnet deed, zeilde Roeline al jaren lokale wedstrijdjes op de Oosterschelde. Haar vader liet een Standfast 40 bouwen door Frans Maas in Breskens, *Le Boucher* (hij was dan ook slager), en met deze grotere boot kwamen ze naast de *Black Lion* van Frans van Leeuwen en zijn vrouw Anneke te liggen. Roeline zeilde al snel wedstrijden mee en van het een kwam het ander. Toen Anneke een vrouwenteam samenstelde voor haar kwarttonner de *Lady Lion I*, een Jack de Ridder ontwerp uit 1977, zaten Roeline en haar zus Jacqueline uiteraard aan boord. "Bij wedstrijden konden we goed mee met de rest, maar we baalden dat we nooit wonnen. Volgens de tegenstanders (mannen uiteraard) waren we gewoon niet goed genoeg, maar volgens ons lag het aan het bootje. Martin, een goede vriend van Anneke, stelde voor om bij een volgende wedstrijd te wisselen van boot. We waren natuurlijk behoorlijk nerveus, want we hadden nog nooit op die boot gevaren. Maar alles liep soepeler, sneller en lichter en in no time lagen we een straatlengte voor de rest en boekten we



Sardinia Cup



v.l.n.r.
Gorrie van de Stadt,
José Tijssen, Roelien Ormel
en op de achtergrond
Anneke van Leeuwen



kan een vrouw zeilen?

Flauwe grappen en valse opmerkingen stikten de heren zeilers in de keel toen Anneke en haar crew met hun Lady Lion II een internationaal veld van wedstrijdzeilers de loef afstaken.

Nederlandse drugsbaron) te zijn. Wist ik veel, dat bedenk je toch niet en niemand vertelde me iets. Hij lag hier in de haven, zag mij daar altijd bezig en vroeg of ik wilde meezeilen. Nou natuurlijk, ik wilde alleen maar bezig zijn met bootjes en zeilen. Een keer vroeg hij me een boot op te halen in Miami. Dus ik daar naartoe, maar ik was in no time terug. Het voelde vreemd aan, ik had het idee dat dingen niet helemaal zuiver waren en wilde mijn vingers niet branden. De reactie van die zogeheten 'Frans': 'mooi, dan weet ik wat ik met die gast moet doen'. Via hem werd me aangeboden schipper te worden op de Mistress, een X-45 van zijn vriend Roy Adkins (Wikipedia: it was an English gangster). Onder Panamese vlag voeren we eerst naar Portugal en met de ARC naar de Cariben, die toen nog finishte op Babados. We deden het supersnel: in 14 dagen. We stonden zelfs in het lokale blaadje: First woman skipper! Beide heren zijn - zoals was te verwachten - op niet zo'n fortuinlijke manier aan hun einde gekomen."

Schipperen

Roeline kreeg de smaak te pakken en schipperde allerlei boten in de Cariben. Eerst op Martinique via een Nederlands bedrijf, maar dat verliep moeizaam. "Op een gegeven moment was ik er klaar mee. Samen met mijn Engelse vriend besloten we het zelf te gaan doen. Zo schipperden we ruim tien jaar als koppel op onder andere een Jongert 19, een Benetti van 35 meter, een Swan 55, 60 en 65. En de Pollux, een Standfast 62 van Lex Verstraeten. Deze was nog maar net gebouwd, toen we vanuit Breskens vertrokken richting de Cariben. We waren het Kanaal nog niet uit en met 6 Bft kwam de mast naar beneden. Een hels kabaal, je schrikt je rot. Nadat we met een slijptol de boel hadden losgeslepen, wilden we de motor starten. Die kreeg geen koelwater, waardoor we richting het strand dreven. Daarop hebben we een Pan Pan uitgestuurd, die na lang wachten werd beantwoord. Op de

verkeerpost Dover hoorden we later, dat ze ons aanvankelijk niet serieus namen. Als je oproept met sailing vessel Pollux lijkt die naam namelijk verdacht veel op bullocks (testikels). Achteraf konden we er smakelijk om lachen. Na reparatieperiode van een jaar werd de Cariben ingeruild voor de Med en lagen we jarenlang in Marmares (Turkije)."

Home sweet home

"Er komt een moment, dat je terug wil naar de wal," vervolgt Roeline. "Dat geldt althans voor mij. We kochten een huisje in Zierikzee. De Engelsman kon niet wennen en is vertrokken. Ik ontmoette Bert bij café De Gekroonde Suikerbiet. 'Wat doe jij nou hier?', ging het over en weer." Bert woonde al jaren in Burgh-Haamstede en had weer een zeilboot gekocht. Roeline was werkzaam bij Jachtservice in Scharendijke. Bert vroeg of zij zijn Dehler 39 Ragazza wilde onderhouden. Onderhouden werd al snel optimaliseren voor wedstrijden en ergens gedurende dat proces sprong de vonk over. Roeline ging aan de slag. Strippen, diesel tank op een betere plaats, een beetje lood onder de kiel en iedere keer weer opnieuw laten meten. Roeline: "Berts grootste hobby is wel rating optimaliseren. En dan ook nog

nieuwe zeiltjes: van overlap naar fok en een mooie A zero erbij, de mooiste uitvinding van Frans Hinfelaar, toen werkzaam bij North Sails. Het ding stond voor geen meter, klapperde aan alle kanten, maar we gingen als de rook. Goofies, Veronicarace, Delta Weekend en North Sea Race, bijna altijd haalden we het podium. Tot we ons realiseerden: nu zijn we weer aan het wedstrijdzeilen, terwijl we juist meer willen reizen. We verkochten daarom de zeilboot en er volgde een nieuwe liefhebberij: loodsboten. We hebben twee klassieke loodsboten ge-refit. Met een ervan zijn we van Noorwegen tot middenin Parijs gevaren. Zelf bleef ik overigens wel actief in de zeilerij en was jarenlang bemanning op de Sweeny, een J/111, waarmee we ook niet onverdienstelijk zeilden. Daarnaast zit ik in het bestuur van de WV Zierikzee. Ik vind het leuk om wedstrijdjes te organiseren. Zo ben ik ook betrokken bij het Delta Weekend. Hier wil ik wel even kwijt, dat ik het jammer vind dat de grens tussen ORC en SW vaak door ORC-boten wordt overschreden. De SW is voor de toerzeiler en beginnende wedstrijdzeiler bedoeld, en dus niet voor ORC-boten, die geen certificaat willen kopen of geen up-down willen varen. Het eerste argument is natuurlijk onzin. Als je zo'n boot vaart, kan een certificaat er natuurlijk ook wel vanaf. Het andere argument begrijp ik wel. Het is wordt steeds moeilijker om een volledige bemanning te vinden en met een baan rond de boeien kun je met minder crew varen dan bij up-down. Ik ben zelf dan ook voorstander van een mix van banen."

Momenteel werkt Roeline als zpp'er bij een jachtmakelaar en als jacht-service monteur. "Vooral in het voor- en naseizoen heb ik het druk. De zomermaanden zijn voor onszelf. De laatste jaren is Bert niet meer zo goed ter been, maar het bloed kruipt waar het niet gaan kan. We hebben dus toch weer een boot, een motorboot wel te verstaan. Met deze Ocean Ranger Midnight Blue hebben we afgelopen zomer de binnenwateren verkend. Voor komende zomer hebben we ook al plannen." Het is duidelijk dat zoveel geweldige jaren op het water, onnoemelijk veel verhalen opleveren. Bert en Roeline hebben samen het ruime sop verruild voor rustiger vaarwater, maar zodra het even kan vind je hen aan boord.

een glansrijke overwinning." Roeline voelt het triomfantelijke gevoel nog. "Binnen twee weken was de Lady Lion I verkocht. Er volgde een internationale zoektocht naar de volgende Lady. Uiteindelijk vond Anneke hem in haar eigen jachthaven, namelijk de kwarttonner De Ballentent. De naam stond er met grote koeienletters op, dus je begrijpt, we wisten niet hoe snel we die eraf moesten punniken. Het duurt natuurlijk even voor je een nieuwe boot goed op gang hebt, maar in 1983 waren we er klaar voor. Met de boot naar de Solent voor de Cowes Week. Ik was voordekker én navigator, ja een lekkere combi. De eerste dag waaide het behoorlijk en ik was bezig op het voordek. Anneke zat maar te roepen: 'waar moet ik nou naar toe, waar moet ik naar toe?' Druk bezig riep ik: 'volg de rest maar'. 'Er is geen rest', kwam er terug. We hadden twee eentjes die week en deden verder goed mee." De Engelse pers rolde over hen heen en in het tijdschrift Elegance stond een groot artikel: Kan een vrouw zeilen? "Leuke insteek," moppert Roeline nu zoveel jaar na dato nog quasi verongelikt. "Het was natuurlijk een geweldige ervaring."

Amsterdamed

Na de zeevaartschool begon Roeline met haar eerste delivery: de boot van haar pa terughalen uit Spanje. "Verder voer ik op diverse wedstrijdboten. Ik kwam in contact met een zekere Frans, die crew zocht voor zijn X-99 Amsterdamed. Ja, dat bleek later Klaas Bruinsma (Wikipedia: een



XR 41

MEER INFORMATIE



WERELDPREMIÈRE 2025 BOOT DÜSSELDORF

De XR 41 zal dankzij een vernieuwd ontwerpproces en de bekende bouwkwiteit van X-Yachts direct klaar zijn om te presteren tijdens full crew en shorthanded wedstrijden. Daarnaast maakt het ruime en modulaire interieur de XR 41 ook geschikt om mee te toeren, wat nog meer vaarplezier en een toekomst buiten de wedstrijdbanen garandeert.

Winnaar van de Magic Machine Cup & Gouden DH Verbondsbezem

AJETO! "een nieuw avontuur"

door schipper/eigenaar Robin Verhoef

Het mooiste moment was ongetwijfeld dat wij überhaupt weer een start konden maken met de 50 mijl wedstrijd in Lelystad. Dit betekende namelijk ook dat John aan het opknappen was. Verder was het met de North Sea Race opnieuw een feestje om op zee te varen. Dit jaar hadden we wel echt een dingetje met boeien. De laatste boei voor de finish bij de 50 mijl lag, in onze ogen, helemaal niet op de plek lag waar deze te verwachten was. Deze was totaal onzichtbaar voor ons. En bij de Bruine Bank ging het zooooo lekker, tot die compleet overvaren, gemiste boei. We kijken er enorm naar uit om aan een nieuw avontuur te beginnen met mijn nieuwe Xr 41!



Robin Verhoef en John van der Starre ontvangen de ... prijs uit handen van de RORC Commodore Deb Fish.

door schipper/eigenaar Wim van Slooten

Wat was voor jou het mooiste moment van jaar?

De mooiste wedstrijd was dit jaar zonder meer de North Sea Race. Heel weinig wind bij de start, ronden van de Smiths Knoll in dichte mist, de hele nacht trimmen op de oversteek naar IJmuiden en tenslotte een mooie, tactische move door onder het HKZ windpark door te gaan. Resultaat: tweede in IRC én ORC.

Waar ging het fout?

Het NK ORC-Double Handed ging de mist in. Veel wind op het Markermeer en bij een drop van de A4 gennaker bleef deze hangen achter een zeil van de jib, waarvan de top gegijpt was zonder dat we dit in de gaten hadden. Jammer, maar volgend jaar zijn we er weer bij. Het is gewoon te leuk om in zo'n groot veld Double Handers te varen.

Welke wedstrijd blijft je het meeste bij?

De Bruine Bank. Omdat het eindelijk weer eens gelukt is een 100 Mijs Race uit te zetten, die zowel links- als rechtsom de zegen van de verschillende instanties mee kreeg. Jammer alleen dat de condities dit jaar overduidelijk de voorkeur aan linksom gaven.



© Sander van der Borch

Firestorm

"schrijf je tijdig in!"

Winnaar van de Bronzen DH Verbondsbezem

Wat is er allemaal stuk gegaan?

Op de tweede dag van de NSR Inshores scheurde de A2 net onder de top volledig af. Dat was wel een downer. Aan de andere kant, hij heeft acht jaar en heel veel wedstrijden goede diensten bewezen.

Wil je nog iets kwijt?

Even een wedstrijd organiseren is geen vanzelfsprekendheid meer. Er zijn veel vrijwilligers nodig en daar mag wat mij betreft wel wat meer aandacht voor zijn. Daarom een oproep aan een ieder - mijzelf inclusief - om de wedstrijdagenda op tijd te plannen en in te schrijven, zodat organisaties beter weten waar ze aan toe zijn.



Wim van Slooten (rechts) met zijn vaste Double Handed partner Jochem Nonhebel. De Bruine Bank race voer hij met Sarah Nicholson.



Erik van Vuuren, Paul Manuel en Huib Banner

Team Jongeheeer vaart vanuit Scheveningen met wisselende duo's: Huib Banner, Nicholaj Vreeswijk, Gerard van der Krogt en eigenaren Bart en Paul Manuel. De IJspiegelserie (natuurlijk), de VSR/NSR, de NSR inshores en de Bruine Bank Race zitten meestal in het jaarprogramma. Het NK DH in Lelystad voer Paul, bij wijze van uitzondering, met Erik van Vuuren. Het resultaat was een derde plaats (vlak achter de Ajeto) en vooral een snellere boot dankzij de input van Erik.

De Bruine Bank Race met Paul en Bart leverde een mooie tweede plaats op; 46 tellen achter de Moana. Dit jaar kwam daar ook nog de Colin Archer Memorial bij. Paul: "Een hoogtepunt met 4 man aan boord. De stevige wind uit een mooie hoek zorgde voor een snelle overtocht met veel gennakerwerk, diverse broaches en een interessante bowsprit climb om in volle vaart en hoge golven een tack line te vervangen. Erg leuk om te ervaren dat je met meer man aan boord de boot harder kan pushen. De gezellige ontvangst in Stavert was top."

Jongeheeer

Winnaar van de Zilveren DH Verbondsbezem

Een van de sterke punten van de J/99 is de snelheid in licht weer. Daarvan hebben Paul en Huib optimaal gebruik gemaakt in de eindfase van de Vuurschepenrace dit jaar. Nek aan nek konden zij de grote jongens met full-crew langs de vaargeul naar de finish er achter houden. Het leverde in een fraaie 1e plek op. Tijdens de lastige North Sea Race tikten zij een 4e plek af. Het was de nacht dat bijna iedereen in Nederland een prachtig noorderlicht kon ervaren, terwijl zij 's nachts urenlang in de kletsnatte, ijskoude en potdichte mist voeren. Wat er mis ging: "een mopperende Expedition, die het vertikte stroom in te lezen. Maar verder alles natuurlijk helemaal okay."



V.I.n.r. Mart Manuel, Gérard van der Krogt, Paul Manuel en Nicholaj Vreeswijk

Soms zit het mee...

Vorig jaar (2023) was een lastig jaar voor de Jongeheeer: bij een inspectie ter voorbereiding op een geplande AZAB race bleek de kiel los te zitten. Na enig geharrewar is er uiteindelijk bij Vaan in Hellevoetsluis door Alexander Kalisvaart een nieuwe kiel onder gehangen en ook hebben ze het dek voorzien van deugdelijke anti-slip. De boot was helaas wel een half jaar op het droge. Het goede nieuws is dat de boot telkens een stukje beter wordt, met dus nu goede antislip, een vastzittende kiel, een ingelamineerd hoofdschot en betere dek-hardware. In de komende winterstop hopen ze een hardnekkige lekkage (van onder) op te sporen en te verhelpen. Aan het einde van het zomerseizoen sloeg het noodlot weer toe, toen Bart en Huib tijdens de eerste IJspiegel de zondagmorgen door de Pijp (smal kanaaltje tussen 1e en 2e haven) uitvoeren. "De stuurautomaat maakte plotseling een ruk naar rechts (nooit een goed idee). We weten nog steeds niet wat er gebeurde. De boegspriet werkte 'gelukkig' als kreukelzone, de boot bleef onbeschadigd, en dankzij snel werk van Nicholaj op de steiger konden de restanten van de spriet eraf en konden we toch nog varen op die prachtige zondag. We zijn nog steeds in gesprek met de instrumenten. Al met al is de Jongeheeer een geweldig leuk project om vooral met veel plezier leuke wedstrijdje te varen, waarbij we meestal redelijk goed kunnen meekomen. Er is altijd wel weer een uitdaging om iets aan de boot, de zeilen of de instrumenten te doen, waardoor de boot weer een beetje handiger of sneller wordt. We kijken ernaar uit om weer met onbeschadigd aangezicht de rest van de IJspiegelserie af te maken en een mooi seizoen in 2025 te draaien."

SAFETY blijft nr.1

Veiligheid van schipper, crew en potentiële redders

Zeilers mogen het niet negeren en wij, als klassenorganisatie, kunnen het niet genoeg benadrukken: veiligheid komt op nummer één. Afgelopen jaren is er gelukkig een enorme inhaalslag geweest op het gebied van veiligheidsmiddelen, zoals plb's en lichtgewicht reddingsvesten. Ook zijn er - voor sommige wedstrijden verplichte - uitgebreide trainingen en krijgt het onderwerp veiligheid veel meer aandacht binnen zeilverenigingen. Ook booteigenaren zijn zich gelukkig steeds meer bewust van de gevaren, met name onder water, al blijft er nog altijd een groep met weerstand tegen de kiel- en roerconstructie inspecties.

Nog steeds zinken er boten als gevolg van problemen met de kiel- en roerkoning constructies. We zagen ongelukken bij de ARC, Chicago-Mac Race, Bermuda race en afgelopen Fastnet Race. Sinds de wereldwijde invoering van de verplichte kiel- & roerinspecties voor Offshore Special Regulations Cat. 1 t/m 3 komen veel issues naar boven. Vincent de Vries van Triple A Yachting: "We zijn nu twee jaar verder en eerlijk gezegd schrikken we van de mankementen die we tegenkomen: zwabberende kielen, scheuren, kielbouten die onvoldoende vastzitten of die je zelfs met de hand kan losdraaien, zeewaterlekkage langs de kielbouten en roestwater vanuit de kielnaad en vanonder de kielflens."

Ellende voorkomen

Gelukkig zien we dat de huidige inspecties hun vruchten beginnen af te werpen. Zo wordt veel ellende voorkomen. Ook onze Technische Commissie is nauw betrokken en stelt: "Meer en meer inspec-



ties worden uitgevoerd en schade wordt direct aangepakt. Er was in eerste instantie veel aandacht voor de kiel, maar het roer is zeker van even groot belang. Het roer, met al zijn lagers, kwadranten en afdichtingsringen, is een complex onderdeel van het schip; veel draaiende onderdelen waarop veel krachten samenkomen. Zodra het roer niet meer goed functioneert, worden deze krachten alleen maar groter, met alle gevolgen van dien. Het roer ligt lang in het water en is onderhevig aan corrosie door elektrolyse, speling in de lagers, aangroei en leeftijd. Als een roer afbreekt en onder het schip uitvalt, is het schip niet meer bestuurbaar en loopt er water binnen. Is er dan geen waterdicht schot, dan is de kans groot dat de boot zinkt." Vincent vult aan: "Wat ik regelmatig tegenkom, zijn te losse stuurkabels. Deze zijn soms zelfs zo los, dat ze van het kwadrant

kunnen lopen. Ook signaleren we scheuren in het laminaat en los laminaat rond de lagers en hennegatskoker, uitgelopen roerlagers en zeer natte roerbladen. In dat laatste geval raakt het schuim in het roerblad aangetast, waardoor het roerblad haar stijfheid en sterkte verliest."

Steeds meer controles

Bij de jachteigenaren, die de verplichte inspecties moeten laten uitvoeren, is vaak een behoorlijke tegenzin te bespeuren. Weer meer regels, meer kosten, meer gezeur, is de gedachte. Gelukkig staat daar tegenover dat er ook steeds meer controles plaatsvinden op boten voor wedstrijden in OSR Cat. 4 en 5 en zelfs op toerbotten. Het is belangrijk dat iedereen beseft, dat deze inspecties niet alleen voor offshore wedstrijden gelden. Logisch eigenlijk, want een kiel of roer 'weet' niet of hij aan het toeren of racen is.

Meer informatie op onze website

Het nieuwe wedstrijdseizoen staat weer voor de deur, inclusief de Fastnet Race, een Cat. 2 wedstrijd, waarbij het aanleveren van een recente kiel- en roerinspectie vereist is voor deelname. Deze verklaring moet zijn afgegeven door een gekwalificeerd persoon of werf. Dit is anders dan de eigenaarsverklaring, die mag worden ingediend voor een Cat. 3 wedstrijd, zoals de North Sea Race. Voor exacte details, zie de Offshore Special Regulations 3.02.2 tezamen met Appendix L. Je vindt deze terug op onze website.



TRIPLE A
YACHTING

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

KIELBOUT INSPECTIE

niet destructief onderzoek
&
kiel- en roerconstructie inspectie



SAILWORKZ

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

VAN DE BESTUURSTAFEL



VOORZITTER

Met veel plezier presenteren we een fantastisch magazine met mooie verhalen en prachtige foto's. Uitingen op social media zijn belangrijk, maar het blijkt dat onze leden het fijn vinden om ook iets blijvends in handen te hebben. En het is voor hen erg leuk om vrienden en familie een inkijkje te kunnen geven in de wereld van onze sport.

Het gaat goed met ons ledenaantal. Tijdens de Dag van het Wedstrijdzeilen op 23 november 2024 mochten we ons 500e lid verwelkomen. Een mooie mijlpaal! Wat nog steeds een uitdaging blijft, is de invulling van de behoefte aan meer vrijwilligers, klassencontroleurs en officials. Wil je wel zeilen, maar kun je niet of kun je wel zeilen maar wil je niet, kijk eens bij je lokale watersportvereniging of je een rol kan spelen. Of neem daarvoor contact met ons op.

Dat geldt ook voor iedereen die nieuw is in het wedstrijdzeilen. Wil je wel eens een wedstrijdje varen met je eigen boot of juist meevaren op een ander jacht? Wij helpen je graag met wegwijs worden in de wereld van het wedstrijdzeilen met en op grote boten.

Tenslotte heel veel dank aan onze sponsors en adverteerders. Zij maken het werk van de Noordzee Club, waaronder ook deze Glossy mogelijk. Speciale dank aan Astrid - ons bestuurslid Communicatie. Dit magazine kon alleen tot stand komen dankzij haar enorme inspanningen. Nogmaals allen, heel hartelijk dank!

Met zeilersgroet, Peter Tjalma

WEDSTRIJD COMMISSARIS



De prachtige promotiefilm van de Fastnet Race 2023 werd voorzien van commentaar van de CEO van de RORC, Jeremy Wilton. Hij benadrukte de grote rol die de kleinere boten spelen bij het voortbestaan van de Fastnet Race. Tijdens de skippers briefing vroegen deelnemers van deze kleinere boten waarom de start niet een dag werd uitgesteld; dit vanwege de verwachte 45 kn WZW en meegaand tij. "We think it's safe", was het antwoord. Van de 308 IRC-starters zijn er uiteindelijk 157

niet gefinisht. Dit doet vermoeden dat de grote commerciële belangen bij de grote en professioneel bemande boten een (te?) grote rol speelden.

Het niet luisteren naar je primaire doelgroep, de groep die een evenement zou moeten dragen, is mijn inziens niet goed. En hoewel de vergelijking misschien niet helemaal opgaat, denk ik dat de NZC zich niet alleen moet

richten op de boten die aan wedstrijden meedoen. Ook het groot potentieel aan boten met een IRC/ORC-meetbrief, die we tijdens het zomerseizoen niet of nauwelijks zien, verdient de aandacht. Bovendien, een deel daarvan vaart wel SW-en/of winterwedstrijden. Hoe kunnen we ze motiveren, uitdagen? Meet het meer laagdrempelig, meer rond de boeien, minder delivery's? De antwoorden hierop zijn zeer divers. De bemanningslicentie wordt regelmatig genoemd als remmende factor. Maar noem mij een sport in Nederland, waar je zonder enige registratie aan officiële wedstrijden kunt meedoen? Hopelijk zijn de zeilers hieraan zo langzamerhand gewend geraakt, want onze sport kan niet beoefend worden zonder back office (het Verbond). En wees nu eerlijk, met een paar klikken is het geregeld.



Afgelopen jaar waren er successen, zoals de Windmill Cup met veel deelnemers. Ook bij de jaarlijkse Pinn Mill lunch op de rustdag tussen de Vuurschepen en North Sea Race, blijven de records, qua aantal deelnemers, verbroken worden. Alle NK's waren weer uitstekend uitgevoerd, en ook zeker complimenten voor het NK DH, voor het eerst in Lelystad tijdens de 50 Mijs Double Handed. Ondanks het koude water en de harde wind was er een zeer ruim deelnemersveld. Tegenover deze successen staat de teleurstelling van het niet doorgaan van de Medemblik Regatta. Het initiatief voor een Veronica-race nieuwe stijl verdient alle lof en ook in Zuid Nederland blijven wij de IRC evenementen koesteren, inclusief die van onze Belgische vrienden. Kortom: er liggen kansen voor verbetering en we hebben iedereen nodig om de kansen nader te benoemen en op te pakken.

Mijn tweede termijn als wedstrijdcommissaris loopt in maart af. Ik ben overgestapt naar de Finnjol, dus verlengen is geen optie. Ik hoop op een enthousiaste opvolger(m/v), liefst zonder grijze haren, die het stokje wil overnemen en met frisse ideeën de kansen die er liggen, gaat oppakken.

Groet, Willem Schopman



Secretaris Eva Hermans en voorzitter Peter Tjalma leiden de dag.

Tijdens het middagprogramma vonden de rondetafelgesprekken met zeilers, vertegenwoordigers van organiserende verenigingen en race officials plaats. Hieronder een weergave van de gesprekken.

De SW is aantrekkelijk door de flexibele keuze van de banen (rond de boeien of een coastal) en het feit dat men die met minder mensen kan zeilen dan bij up-down. De evenementen zijn laagdrempelig en de insteek is om met vrienden en familie te zeilen. Over het algemeen is er minder, of beter gezegd een ander, fanatisme, weinig of geen protesten en minder haantjes-gedrag. Als gevolg van de SW-opzet zijn er voor de booteigenaren geen kosten verbonden aan een SW-rating, het is meestal een eendaags evenement of bij grotere evenementen kan je per dag meedoen. SW-zeilers moeten wel accepteren dat de meetbrief minder secuur is. Als je fanatieker wil varen kies je beter voor IRC/ORC. Het is goed dat beide niveaus bestaan, dan kan iedereen vinden wat hij zoekt.

TECHNISCHE COMMISSIE

Binnen onze Technische Commissie zijn er enkele veranderingen. Na twee decennia droeg Ab Pasman het ORC-support over aan Roland Berends, al blijft hij op de achtergrond gelukkig wel adviseur. Jacco Hekhuis stopt als TC-lid en als keurmeester. Wij danken hem voor zijn inzet gedurende de vele jaren. Erik van Vuuren is toegetreden tot de TC en samen met Jacco Huijgen zit hij in de TC Wedstrijdzeilen van het Watersportverbond.

Voorzitter Willem Ellemeet: "We zijn afgelopen jaar behoorlijk actief geweest: vragen van meetbriefeigenaren beantwoorden, de Rating office helpen en adviseren, schepen wegen en scannen, foute offset files aanpassen en via ORC activeren. We hebben het overleg met de ORC Nordic (Baltische) landen bijgewoond, evenals de IRC- en ORC-congressen. Tot zover wat we al jaren doen. Dit jaar zijn we daarnaast behoorlijk druk geweest met de SW-klasse en het integreren van de SailSupport website in die van ons. Voor wat betreft de uitkomst van de IRC/ORC-congressen: geen grote veranderingen. De twee voorstellen die wij hadden ingediend, zijn niet geaccepteerd. Wij vinden dat je bij grote evenementen zeilen aan wal zou moeten kunnen laten en dat je een spare mailsail moeten kunnen inzetten. Deze twee submissions zijn door het ORC wel opgenomen als aanbeveling voor een Notice of Race (NoR). Omdat wij in Nederland met dubbele scores werken is ons advies aan

Dag van het Wedstrijdzeilen

De Rol van de Noordzee Club is in eerste instantie toezicht houden op de regels en deze bij voorkeur zoveel mogelijk beperken - waardoor wedstrijden toegankelijker worden - en daarover voorlichting geven. Zonder de NZC zou het overigens veel complexer zijn. De NZC mag prominenter zijn in haar 'overkoepelende' rol naar de verenigingen toe. Daarbij ook inventariseren wat hun wensen zijn, waar ze tegenaan lopen, wat wel en niet werkt, zodat men kan leren van elkaar. Men wenst een sterkere sturing op het aantal wedstrijden en de spreiding daarvan. Dit zou ook ten goede komen van de vrijwilligers die men dan mogelijk kan 'delen'.

Verjongen qua zeilers moet meer aandacht krijgen. Centrale vraag: hoe krijgen we jonge mensen vanuit de open bootjes naar de kajuitjachten? Sinds twee jaar mag een boot 'gratis' een extra bemanningslid meenemen van onder de 18 jaar. Uiteindelijk maakten maar weinig boten daar gebruik van. Gelukkig werd er een groot aantal ideeën op tafel gelegd, waarmee we aan de slag kunnen. Het is ook is het fijn dat we op het water enkele nieuwe jonge schippers zien. Laten we wel zijn, die trekken toch ook weer jonge zeilers aan.

Meer deelnemers; hoe stimuleren we dat? Eerder inzicht in welke wedstrijden mensen gaan varen, zou een aantrekkingskracht kunnen hebben. Dit kan mogelijk door een enquête aan het begin van het jaar, maar nog makkelijker zou zijn dat Manage2Sail al vanaf begin januari open zou zijn voor voorinschrijvingen. Daar wordt momenteel al voor gelobbyd. En de NZC is in gesprek met het Verbond over (gedifferentieerde) tarieven voor meetbrieven, waarbij bijvoorbeeld meetbrieven voor kleinere bootjes goedkoper zijn. België kent al een tarievenlijst op basis van de lengte van de boot.



Tijdens de Dag van het Wedstrijdzeilen in Roelofarendsveen.

WK DH Mixed

Offshore



Teams uit zestien landen reisden eind september 2024 naar Lorient (Bretagne) voor het Wereld Kampioenschap DH Mixed Offshore. Dit WK wordt georganiseerd door het Franse Lorient Grand Large in samenwerking met de Yacht Club de France en de Royal Ocean Racing Club (RORC). Het prestigieuze evenement vindt drie achtereenvolgende jaren op drie verschillende locaties plaats, te beginnen in Frankrijk. De Noordzee Club kreeg in april 2024, gedelegeerd door het Verbond (National Authority) de officiële uitnodiging om twee teams af te vaardigen. Het was erg kort dag, waardoor we geen andere keuze hadden dan op basis van zeil-CV's te selecteren. Yvonne Beusker & Erik van Vuuren en Lisa Vos & Tim Lemeer kregen in mei een belletje. Vanaf dat moment startte hun avontuur. Ze hadden maximaal vier maanden om zich voor te bereiden.

Er werd gevaren in een Jeanneau Sun Fast 30 One Design, een eenheidsklasse. Perfect zou je denken, maar als je zelf niet zo'n boot tot je beschikking hebt en er zelfs geen enkele in Nederland is, wordt het een ander verhaal. Waar het ene team volop kon varen in een boot van zichzelf of een nationaal verbond, moesten andere teams naar Lorient om daar een boot te huren à € 600,- per dag. Voor onze beide teams betekende het daardoor, dat ze zich, naast de fysieke trainingen, ook direct volop moesten richten op fundraising.

Double Handed Mixed Offshore

Het solo en DH varen was altijd al hoofdzakelijk een Frans dingetje, maar in de laatste twee decennia is dit ook in andere zeilnaties gegroeid naar een volwaardige klasse. Er was zelfs sprake dat het in 2024 een Olympische discipline zou worden. Dat bleek nog te vroeg; men hoopt nu op de OS in Brisbane in 2032. Dat het WK DH 2024 in handen was van Lorient Grand Large is geen verrassing. Met hun ervaring in het organiseren van zeer grote evenementen, zoals The Ocean Race en Solitaire du Figaro, is deze locatie, met haar

netwerk aan race officials en vrijwilligers, ongeëvenaard. Alleen het weer zat niet mee. Het ene lagedrukgebied volgde het andere op; een enorme uitdaging voor het racecomité. Er werd steeds gezocht naar een weather window om het een geldig WK te laten zijn. Het lukte wel, al waren de kwalificatie offshores daardoor korter dan gepland. Twee starts met elf boten, waarvan de beste vijf doorgingen. Lisa en Tim startten, met een uur uitstel vanwege de vele wind, als eerste Nederlandse team. Veel wind, weinig wind, achterop geraken en weer terug bij het peloton. Maar toen kwam, midden in de nacht, een medische noodoproep van team India. Lisa en Tim namen de juiste beslissing en assisteerden de boot terug naar de haven. In eerste instantie was de jury onverbiddelijk en diskwalificeerde hen. Na een verzoek tot goedkeuring werd hun uitslag in ere hersteld en finishten ze als 8e. Jammer genoeg onvoldoende voor een plekje in de finale.

De finale

De gedegen voorbereiding van Yvonne en Erik loonde. De kwalificatieronde finishten ze op een derde plaats en daarmee waren ze helemaal klaar voor de finale. Bij elke kwalificatie of finale varen ze in een andere boot; tijdens de briefing is het nummertje trekken. Daarna hebben ze 3 uur om de boot te prepareren: lijntjes op de juiste plek, zeilen vouwen op de eigen manier, navigatie koppelen aan de apparatuur van de boot en alle veiligheidsmiddelen checken. Het nummer dat ze trokken was dertien. Onder het mom: 'als dat maar goed gaat', begonnen ze aan hun finale met een 6 à 7 Bft en vier meter hoge golven. Het liep super, ze lagen goed in het veld totdat er een roerbout afbrak en de boot niet meer goed te sturen was; over en uit door materiaalpech. Zo hard kan het zijn. Voor deze enorme tegenvaller ontvingen ze dan ook de Noordzee Club Pechprijs, maar dat is een prijs die je echt niet wil winnen.

De race bleef voor de overige deelnemers spannend tot het einde, vanwege de enorme windstilte gedurende de laatste

20 mijl. De top vijf lag heel dicht bij elkaar. Ze konden allen nog winnen, maar het was het Engelse team dat als eerste over de finish ging, op 65 seconden gevolgd door de één van de Franse teams. Het Belgische team Jonas en Djamila finishte als derde, maar wegens een technische fout zakten ze naar een vijfde plaats. Op de achtste plaats eindigden de in Nederland werkzame en woonachtige Sarah Nicholson, die zeilt met Benjamin Daniel. Zij kwamen uit voor Canada. Hieronder spreken we deze teams.



NED Team 1:

Vorbereiding: Onder het mom: 'de reis naar het WK moet sowieso een feestje worden', was het vier en een halve maand offshore zeilen, korte manoeuvres, fysiek in topvorm raken, bestuderen van de boot en de techniek aan boord, logistiek, eisen en certificeringen van onszelf, maar ook de broodnodige sponsoring. In Scheveningen hadden we een mooie J99 tot onze beschikking, in de Giro d'Italia a Vela konden we twee etappes varen op een Figaro3. Begin september zijn we naar Lorient gegaan om te trainen op de SF30 OD. Vanuit La Trinité hebben we een testevent gevaren. Het voelde goed, we waren in vorm en ons aanvalsplan was klaar.

Het evenement was WK-waardig. Goed georganiseerd; het concept is echt erg leuk.

Over de SF30 OD hoorden we vooraf wat mindere geluiden. De meetbrief leek ook behoorlijk straf voor een 9 meter bootje. Tijdens het IRC-testevent merkten we al dat de meetbrief helemaal zo gek nog niet was. Het is in ieder geval een rete-snel bootje! Tijdens de finale haalden de boten in de voorste linie regelmatig 23 kn. Wat een feest. Het is wel een kletsnatte boot. Wij hebben ons echt moeten

aanlijnen om niet over boord te worden gespoeld. En ergonomisch zit je niet al te lekker, met die lange Nederlandse lijven. In de SF30 OD klasse volgt wel een submittie, voor een aanpassing in het roer ophangingsysteem. Het bestaande is veel te licht. Daar weten wij alles van.

Wat zouden jullie volgende keer anders doen? Eén ding is klip en klaar: nooit meer boot nummer 13. Deze eerste editie was een black box. Volgende keer weet je hoe dingen gaan. Dan is het vanuit Cowes, op de Solent; een water dat wij als Nederlanders kennen als geen ander.

Voor de WK 25 in Cowes hebben we nog geen keuze gemaakt, want ondertussen bouwen we ook gestaag door aan onze eigen 42voets racer.

Willen jullie nog iets kwijt? Het was niet mogelijk geweest zonder de ondersteuning van alle enthousiaste mensen om ons heen. Dat heeft ons laten vliegen en daar zijn wij ontzettend dankbaar voor. Overmacht hadden we niet meegenomen in de planning. Ondanks de pech met boot nummer 13 is het plek 10 geworden op het WK en de "Yacht Club de France Trophy" voor 'endurance'.



NED Team 2:

Vorbereiding: Vanaf het begin lag de focus op funding. We hadden niet zoveel tijd en de kosten waren hoog. Daarnaast begonnen we direct met het vergaren van zoveel mogelijk theoretische kennis. De SF30 OD is nog vrij nieuw, dus er was nog heel weinig over bekend. Gelukkig was er in Duitsland één boot die al een ORC rating had. Met die polar-gegevens zijn we vervolgens gaan analyseren. Ook hebben we met de zeilmaker in Lorient gebeld om informatie over de garderobe te krijgen en over de range van de zeilen te spreken. In Lorient hebben we slechts drie dagen samen met een coach met de boot gevaren. We leerden de boothandling, waar liggen de crossovers, boat speed en trim onder verschillende hoeken en optimalisatie van lay-out, voor zover dat mocht.

Het evenement: Offshore One-Design varen is super leuk. Alles ligt super dicht bij elkaar en je bent tijdens een offshore aan het fleet racen. Dat is uniek. De opzet was op zich goed, maar wel meedogenloos: één race bepaalde alles. Dat was ook wel een nadeel: wij hebben helaas de finale niet gehaald en dan is het wel echt heel erg duur voor een avondje varen - als je het heel plat slaat. Ook als je de finale

wel haalde, had je met hetzelfde geld misschien meer lol kunnen hebben in het Figaro3-veld. Maar dat is achteraf. Wij zijn vooral heel blij met alles wat we geleerd hebben en de contacten die we hebben opgedaan. Het blijft een ervaring om niet te vergeten!

De SF30 OD's zijn in de basis echt leuke bootjes. Er is wel wat op aan te merken, maar die dingen zijn op te lossen. Ergonomisch was het voor de stuurman wel wat minder. Na een half uur sturen op flinke golven was je onderrug al aan gort. Verder hebben we er echt veel lol beleefd.

Met welke andere 30-voeter kun je met 20 knopen van een golf af jakkeren? Heel gaaf om er gewoon vanaf te storten, omdat je te hard gaat. Een volgende keer zouden we zeker meer tijd nemen voor voorbereiding en de boot. De periode was echt te kort. We hebben dingen om budgettaire redenen niet kunnen doen, die eigenlijk wel nodig waren.

De WK 25 in Cowes? Daar denken we nog over na. Komen we toch weer op dat budget. In Nederland is het niet gemakkelijk sponsoring te vinden. We verkopen meer onszelf, in plaats van het event en alles waar het voor staat: mixed, double handed offshore. Dat zouden toch veel mooie aanknopingspunten moeten zijn.

Wil je nog iets kwijt? Dank aan onze sponsors, vrienden en familie, shore crew en iedereen die indirect heeft bijgedragen natuurlijk! Zonder JAJO, VP Capital, Team Heiner, Dubarry en iedereen die heeft gedoneerd was het niet mogelijk geweest! En natuurlijk dank aan de Noordzee Club voor deze kans!

BELGIË

Vorbereitung: We konden trainen op de Class30 van het Belgium Ocean Racing Team en hebben meerdere trainingen in Lorient op de SF30 gehad. Daar werkten we aan manoeuvres, aanpassingen en het vaststellen van de polars (gegevens om de ideale snelheid van de boot onder de verschillende zeilen, hoeken en windsterkte te kennen). Ook hebben we de 600 mijls Grand Prix de France, de Drheam Cup, gezeild.

Het evenement was goed opgezet. Het kwalificatiesysteem om de finale te bereiken, stelt je in staat om meer te varen en leidde tot een aantal geweldige duels op het water. We hadden liever een extra nacht op zee gehad, omdat we beter zijn op de langere baan, maar vanwege het weer werd het een 24 uren race in plaats van 3 dagen. De organisatie was zeer professioneel en het was geweldig om zoveel landen uit verschillende continenten te zien.

De SF30 OD is interessant, hij heeft wat kinderziektes, maar dat kan gemakkelijk worden aangepast om er een erg leuke boot van te maken. De boot is vrij eenvoudig in handeling; bij One Design wedstrijden is juist de strategie erg belangrijk. Na 24 uur racen, finishten de eerste vijf boten binnen enkele minuten van elkaar. Dat belooft wat voor de toekomst!

De volgende keer zouden we zeker meer trainen met de boot om de synergie tussen de bemanningsleden te optimaliseren. En oefenen op boeirondingen en starts. Zelfs na 24 uur racen lagen verschillende boten nog boord aan boord alsof het een korte up-/down wedstrijd betrof. Superspannend!

2025 WK in Cowes? Het plan is dat Djemila en ik dan op de eerste etappe van de Globe40 zullen varen (rond de wereld in Class 40 met 6 etappes van september 2025 tot april 2026). Maar we komen zeker terug in 2026. We hopen dat het Mixed Offshore zijn debuut zal maken op de Olympische Spelen in Brisbane in 2032. We zouden graag een Olympische campagne starten om België te kwalificeren.



CANADA

Vorbereitung: Ik heb zoveel mogelijk DH-races gezeild, want ik heb wel veel DH-cruising ervaring, maar stukken minder met wedstrijden. Onder andere de 600nm Drheam Cup en de 100 mijl Bruine Bank Race. Ik heb veel full crew offshore ervaring en gelukkig in alle posities: er, trim, boeg en navigatie.

Dat hielp om gemakkelijk over te stappen naar DH. Afgezien van delivery's, hadden Ben en ik nog niet eerder samen gevaren. Hij woont in Canada, dus samen trainen kon niet. Vóór onze eerste race hebben we zo'n zes uur in de SF30 OD gezeild, net genoeg tijd om alle zeilen te hijsen en te inspecteren. We vertrouwden op onze vaardigheden en hoopten op het beste. Gezien de beperkte training waren we tevreden met onze prestaties.

Het evenement was zeer goed georganiseerd, ondanks uitdagende omstandigheden. Met drie grote lagedruksystemen in één week, moest het racecomité het schema zorgvuldig aanpassen om ons veilig te houden en toch kwaliteitsvolle raceomstandigheden te garanderen. Hierdoor waren de races korter dan gepland. Hoewel ik liever een langere race verder uit de kust had gezien, heeft de commissie de best mogelijke keuzes gemaakt. Cap Regatta was geweldig in het helpen oplossen van bootproblemen.

Tijdens de vele sociale bijeenkomsten konden we contact leggen met en leren van andere teams. Iedereen was gastvrij en de sfeer was fantastisch, vooral met de IMOCA's, die zich in hetzelfde dok voorbereidden op de Vendée Globe.

De SF30 OD: deze lichtgewicht boten zijn ongelooflijk leuk om te zeilen, vooral bij het reachen en downwind, waarbij ze gemakkelijk gaan planeren. Depoweren kan een uitdaging zijn met het vierkante grootzeil en een zeer stijve mast, maar het is ons gelukt.

De volgende keer zouden we zeker meer tijd samen zeilen in deze boot vóór het evenement. We hadden soms moeite om de boot in bepaalde modi snel te houden. Het was een uitdaging om de juiste zeilkeuzes te maken zonder ze in verschillende omstandigheden te hebben getest. Helaas liet ons budget dit jaar niet meer training toe.

Het WK 25 in Cowes? We hopen terug te keren naar Cowes als we genoeg financiering kunnen krijgen! We zijn er trots op Canada te hebben vertegenwoordigd op dit evenement en kijken ernaar uit om de volgende keer nog sterker terug te keren!



CSI Rakker

winnaar Bronzen
IRC Verbondsbezem



V.l.n.r.: Max Schram, Kees Keetels, Ronald Keetels, Thijs Keetels, Martijn Janssen, Ilke Hendry, Anouk Keetels en Frans Merckens.

door schipper/eigenaar Kees Keetels

Het mooiste moment van het jaar was ongetwijfeld de Veronicarace. Het was wel weer een hele klus om de boot klaar te maken voor OSR Safety Cat. 3, maar het was absoluut de moeite waard. Door de harde wind, die was voorspeld, werd de race een dag uitgesteld en ingekort. Er werd alleen overdag gevaren, hetgeen zeker niet in ons nadeel was. Tijdens het lange aan-de-windse rak hadden we het met onze Archambault A31 zwaar ten opzichte van de andere boten. Maar we wisten dat het laatste rak lang voor-de-wind zou worden, waar we onze slag konden slaan. Dat pakte goed uit en we wonnen overall, waarmee de basis werd gelegd voor het Zeeuws Kampioenschap IRC/ORC 2.

Het overslaan van de Stellendam Regatta was niet slim. Het paste gewoon niet in ieders agenda. Maar omdat we tijdens de winter geen up-down-wind wedstrijden varen, leggen we ieder jaar in Stellendam de basis voor de NSR. Dat hebben we dus goed gemerkt. Zonder de vaste bemanning gaan de prestaties onmiddellijk met sprongen achteruit. Iedereen aan boord heeft zijn eigen rol, dus als iedereen op zijn eigen plaats staat, presteren we het beste. Met andere woorden: zonder mijn vaste bemanning zouden we de resultaten van het afgelopen seizoen niet hebben behaald. Het is jammer dat de velden - vooral de klasse ORC/IRC 3 - steeds kleiner worden. We zien de ORC 3 langzaam wegsmelten.

Gelukkig kunnen wij vluchten naar de IRC 2, waar we goed mee kunnen. Dit bevalt erg goed, want voor ons is dáár de competitie.



© Laurens Morel

2020
2021
2022
2023

ORC
WORLD
CHAMPION

ONE
SAILS

THE NEXT
GENERATION
OF SAILS

OneSails Nederland | Lelystad | T. 06-3950981 | info@onesails.nl | www.onesails.nl



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

WWW.VANVLIETZEILEN.NL

Bezoek onze winkel in Scheveningen

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



VROLIJK
Watersport

- Navigatie
- Elektronica

We zijn geopend van maandag t/m zaterdag



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

www.vrolijk.nl

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

JAGER op WK ORC DH in OSLO

In Noorwegen vond in juni het WK ORC DH plaats. Het evenement was onderdeel van de Oslo Race Week, met inshore races én 's werelds grootste nachtelijke regatta Færderseilasen (overigens wel met daglicht gedurende vrijwel heel de nacht). Op 10 juni warmden de 70 DH boten zich op met de Tune-up Race. Een dag later startte de offshore in het Oslofjord en na een race van 325 mijl werden ze feestelijk onthaald in Tønsberg. Met 45 Noorse teams en deelnemers uit landen aan de Oostzee, maar ook Spanje, Turkije en Nederland. Dick Koopmans en Jaap Russchen eindigden met Dicks zelf ontworpen en gebouwde Koopmans 35 Jager op een 14e plaats in de ORC C.

Hoe hebben jullie je voorbereid op het WK? We hebben ons amper voorbereid. We zouden de Scarborough North Sea Race varen, maar zagen toen het DH WK voorbijkomen. We hadden wat te vieren, want de Jager tikte de 100.000 mijl aan. Dus het werd het WK. Er moest alleen nog een ORC meting worden geregeld. We voeren grotendeels met oude dacron zeilen, met zo'n 20.000 mijl op de teller.

Hoe heb je het evenement ervaren? Minder sociaal dan gedacht. De Noren vormden een eigen groep en de jachtclub was voor ons maar zeer beperkt toegankelijk. Gelukkig hadden we daardoor juist weer meer contact met de niet-Noren. De race zelf zou offshore zijn, maar de eerste 12 uur was het ploeteren in het Oslofjord met minder dan 6 knoop wind. Het was meer kustzeilen tussen alle eilanden met lokale stromingen en veranderlijke winden.

De scoreberekening was op basis van weerroutering. Hoe was dat? Er was vrij veel onbegrip. In het Oslofjord zijn kracht en windrichting moeilijk te voorspellen. Evengoed is

het nauwkeuriger dan wanneer je het niet doet. De handicaps werden pas vlak voor de start, via een lastig te openen bestand, gegeven, waardoor je ze niet vooraf kon printen of handig gebruiken. De windstilte, waaraan de voorste helft van het veld ontsnapte, zat niet in de weerroutering. De finish, die 3 mijl inshore lag, pakte voor een aantal boten nadelig uit, omdat de wind daar soms volledig wegviel.

Hoe is het varen met je eigen ontwerp en zelfgebouwde boot? Natuurlijk heel leuk. Je ziet gelijk het resultaat van modificaties aan zeilen, masttrim en dergelijke.

Wat zou je volgende keer anders doen? Mij ervan verzekeren dat de baan een echte offshore is. Ik heb daarover maanden van tevoren diverse mails gestuurd en nooit antwoord gekregen. Mijn boot is vooral bedoeld voor ruim water en niet om elke 20 minuten te gijpen. Omdat ik er ook veel mee toer, is ze relatief zwaar. Dat wordt wel weer gecompenseerd door een hoge mast, maar had ik deze baan geweten, dan had ik een andere zeilkeuze gemaakt en de overmaatse symmetrische spi thuis gelaten.

Wat was voor jou persoonlijk het mooiste moment van afgelopen jaar? De start van de Tune-up Race, waar we de eerste 5 minuten eerste lagen in het complete veld.

Waar ging het fout? Bij de start van de echte race draaide de wind 30 seconden voor de start 180 graden. Daardoor zaten we opeens niet aan loef maar aan lij. Binnen 10 minuten zaten we dan ook in de achterhoede.

Brengt 2025 opnieuw een grote DH offshore? Ik heb nog geen grote plannen. Meestal weet ik pas kort voordien of het in het werk- en privéschema past. Ik hoop wel weer zoveel mogelijk te varen.



ORC DH Worlds 2024 Norway (Troms, Tønsberg) - KNS

Nieuws Flitsen

In Memoriam

Erelid Roy van Aller 1946 -2024



Op zondag 23 juni 2024 overleed ons erelid Roy van Aller op 77-jarige leeftijd in 'zijn' jachthaven in Breskens na een fijne dag zeilen. Hij stapte van boord om de boot vast te maken en zijn maat Sjaak Buize ging naar binnen om een paar biertjes te pakken. Toen hij boven dek kwam, was Roy verdwenen. Hij was kennelijk onwel geworden en in het water gevallen. Omstanders kregen hem weer op de steiger, maar reanimatie mocht niet meer baten.

Roys liefde voor de zee spreekt uit alles;

decennia was hij kapitein op de grote vaart en meer dan vijftig jaar zeilde hij als navigator/tacticus bij grote zeilraces. Toen hij zijn werk aan land voortzette, werd hij actief voor de zeilsport in Breskens en heel Nederland. Decennialang was hij wedstrijdlerder en voorzitter van Breskens Sailing. Hij zat elf jaar in onze Technische Commissie en vertegenwoordigde Nederland bij het ORC en World Sailing. Begin dit jaar maakte de Noordzee Club hem erelid voor zijn enorme inzet en inspiratie; een diepe buiging hiervoor.

Noordzee Club Offshore bezem

Voor de NZC-competitie puntentelling zijn we twee jaar geleden afgestapt van de drie key-events. Meer evenementen tellen mee, alle even zwaar. Dit geeft bijvoorbeeld een boot op de meren de kans daar te blijven en toch te winnen. De reacties hierop zijn heel positief, zoals van de Fun-J, die daardoor de Bronzen Verbondsbezem heeft kunnen winnen.

Voor offshore zeilers voelt dit niet helemaal fair, omdat ze logischerwijze zoveel langer op zee zitten. Omdat wij de huidige manier van scoren toch in stand willen houden en tegelijkertijd de offshore wedstrijden meer in het licht willen zetten, roept het bestuur de Noordzee Club Offshore bezem in het leven. De vijf middellange tot lange offshore evenementen tellen hiervoor mee en, zoals bij de andere klassen, de drie beste uitslagen tellen mee:

27 mei	Vuurschepen Race
30 mei	North Sea Race
12 juli	Zeilrace- & rally Scheveningen 500 (oneven jaren CAM Race)
23 aug.	Veronicarace
6 sept.	100Mijls/Bruine Bank Race

Een nieuwe naam en een nieuw event



© Laurens Morel

Sailworkz Stellendam Regatta

Sailworkz Stellendam Regatta is de nieuwe naam van de seizoensopener (3 en 4 mei) van de NZC-competitie. Het evenement werd meer dan vijftien jaar georganiseerd door Martine Vos en haar team en gesponsord door Van Uden Reco. Deze sponsor stopte eind 2022. Martine had ook al aangegeven het stokje door te willen geven. Paul Gladdines, van Sailworkz, heeft dit opgepakt, gesteund door de Jachthaven Groep, eigenaar van Marina Stellendam. Op deze wijze blijft de seizoensopener voor IRC-, ORC- en eenheidsklassen gelukkig behouden. Voor veel wedstrijdzeilers markeert dit de start van hun seizoen na een lange winterpauze. Paul en zijn team verwachten dat de nieuwe opzet en sponsoring het evenement een frisse impuls geven. Naast de nieuwe naam is er ook een andere datum. In plaats van het derde weekend van april, wordt de Sailworkz Stellendam Regatta nu het eerste weekend in mei gevaren.

Open Belgian Sailing Week

In 2025 staat een fantastische, nieuwe zeilweek in de steigers langs de Belgische kust. De Koninklijke Yachtclub Nieuwpoort en de Royal North Sea Yacht Club in Oostende slaan de handen in elkaar voor een reeks zeilwedstrijden onder de vlag van de 'Open Belgian Sailing Week 2025' - noem het gerust een Cowes Week in eigen wateren (obs.w.be). Het wordt een mix van formats met up- en downwind wedstrijden, de round-the-cans, coastals en verbindingswedstrijden tussen beide clubs. De beoogde deelnemers zijn IRC-racers, maar vanzelfsprekend is deelname ook mogelijk voor de recreanten, die in beide verenigingen zeilen onder de vlag van IRC Go. Het mooie van het evenement is dat je kunt kiezen hoeveel dagen je meedoet. Dagelijks is er een prijsuitreiking en er is een algemeen klassement. Ook wordt het Open Belgisch IRC Kampioenschap gezeild. Kortom: een geweldig zeilevenement met uiteraard een topsfeer aan de wal met elke dag leuke socials en nog gratis ligplaatsen voor de deelnemers ook (13 - 17 augustus).



500 leden

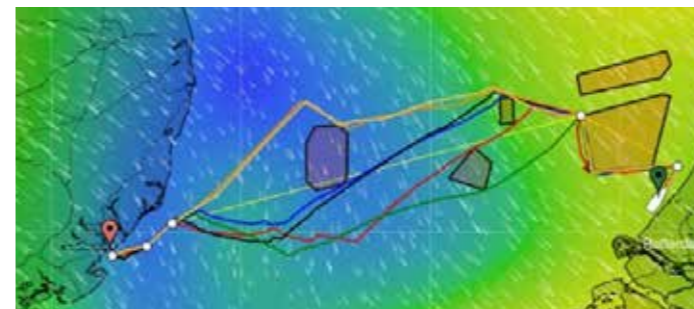
Op 23 november 2024, tijdens de Dag van het Wedstrijdzeilen hebben we het 500^e Noordzee Club lid mogen verwelkomen. Kees Keetels van de CSI Rakker kwam er achter dat lidmaatschap niet alleen voor schipper/eigenaren is, maar ook voor bemanning. De hele CSI Rakker crew is dan ook direct lid geworden. Afgelopen jaar hebben we er 25 nieuwe leden bij; waarmee wij uiteraard zeer blij zijn. Hoe meer leden, des te meer daadkracht wij hebben om zaken te realiseren voor de onze leden en de wedstrijdssport.

Vacatures

De termijn voor de leden in het Noordzee Club bestuur is drie jaar met de optie tot één maal verlenging. De leden worden tijdens de Algemene Ledenvergadering benoemd. Tijdens de komende ALV zullen onze voorzitter en wedstrijdcommissaris afscheid nemen. Onze secretaris Eva Hermans heeft zich beschikbaar gesteld als voorzitter. Dit betekent dat de functie van sectrearis vrij komt. Later dit jaar komt de functie communicatie beschikbaar, omdat Astrid de Vin door zeilen in het Engelse wedstrijdscircuit, te weinig betrokken kan zijn bij de wedstrijden in de NZC-competitie. Indien je interesse hebt en meer wilt weten over de inhoud van een van deze functies, kijk op de website of neem contact op via Secretaris@NoordzeeClub.nl.

01.03.2025	Secretaris
01.03.2025	Wedstrijdsecretaris
26.03.2025*	Communicatie (* of zoveel eerder of in samenwerking)

Weather Routing



Weather Routing (WR) geeft een nieuwe dimensie aan het Offshore zeilen. Ondanks het feit dat de toepassing nog in een testfase zit is het systeem in 2024 al handmatig in zo'n 50 ORC-evenementen in de VS en Europa toegepast. In 2025 hoopt men de app-toepassing in gebruik te nemen. Het WK DH in Scheveningen in 2026 zal met WR worden gevaren. In maart wil de Noordzee Club een webinar over WR organiseren. Zodra de datum bekend is zal deze worden gecommuniceerd via de Nieuwsbrief en de website.

Een Fastnet jaar



Een eeuw geleden werd de eerste Fastnet Race gevaren, met zeven boten. Gedurende deze 100 jaar is het tweejaarlijks evenement uitgegroeid tot één van 's werelds meest iconische races. 430 boten, bijna 3000 zeilers uit 49 landen verschijnen aan de start van de 695 mijls lange offshore. Voor veel zeilers is deelname de kroon op hun zeilcarrière, voor anderen is deelname bijna vanzelfsprekendheid. Elke editie reizen er toch zo'n 20- à 30-tal Nederlandse en Belgische boten naar Cowes voor de start.

Op de website Rolexfastnetrace.com vind je alle nodige informatie, inclusief een 'entry guide' voor de nieuwkomers. Op woensdag 15 januari 2025 opent de registratie om 10:00 uur Europese tijd. Inschrijven was de laatste keer met het nieuwe systeem al een stuk beter. Zorg dat je klaar zit want de lijst loopt snel vol. Een puntje van aandacht zijn de nieuwe regels om naar Engeland te reizen. Vanaf 2 april 2025 dien je een Electronic Travel Authorisation (ETA) te regelen. Deze vergunning is gelinkt aan je paspoort en biedt toegang tot het Verenigd Koninkrijk. Dit document kost £ 10, is twee jaar geldig en aan te vragen via de website Gov.uk.

ALV & Zeilerscafé

Op 1 maart 2025 organiseren we weer een NZC Zeilerscafé. De winnaar van de Coolhaasprijs, Ineke van der Weijden, heeft drie maal de Clipper Round the World Race gezeild. Zij wil graag haar geweldige en spannende avonturen met ons delen voordat ze aan haar volgende hoofdstuk begint.

Voorafgaand aan haar verhaal houden we een korte Algemene Ledenvergadering, waar onder andere een belangrijke bestuurswissel op de agenda staat. 'De Buren' in Roelofarendsveen is een centrale, ook voor het openbaar vervoer, zeer toegankelijke locatie en dus hebben we ook voor ons Zeilerscafé voor deze bruine kroeg gekozen. We zien jullie op 1 maart!



OMDAT JE JE BUITENGAATS THUIS VOELT



ALLE REDENEN VOOR
ÉÉN PARTNER

PANTAENIUS
JACHTVERZEKERINGEN

Internationaal



Afgelopen jaar stonden er ook buiten de Benelux regelmatig zeilers op het podium, vooral bij de offshores. Zo won de Yellow Rose van Marten Jan Ringer zowel full crew de Marina Badalona Golden Cup als ook Double Handed samen met Jeroen Offermans de Conde de Godó in Barcelona. Balthasar van Louis Balcean (onder links) eindigde op de eerste plaats in IRC 1 bij de Rolex Middle Sea Race en Leopard 3 van Joost Schuijff behaalde Line Honours en werd 1e in de IRC Super Zero klasse bij de RORC Transatlantic.



© Fotografiesta

SW-Commissie

Momenteel wordt de laatste hand gelegd aan de SW-toepassing onder de Noordzee Club website. De nieuwe software zal in maart beschikbaar komen. De werkwijze blijft hetzelfde en vanaf 1 april gelden de nieuwe getallen. Er is een commissie opgericht met Erik van Houten, Stephan van den Berg en Nils Bouwman. Zij worden geadviseerd door Hans Colenbrander, die de afgelopen 25 jaar het systeem heeft opgebouwd, de vader van de SW. Voor informatie of vragen kun je terecht op: SW-support@NoordzeeClub.nl.

Zonder vrijwilligers geen evenementen

Zonder vrijwilligers geen evenementen; dat geldt niet alleen voor de vrijwilligers op en rond de wedstrijd baan, maar ook voor commissies en besturen, zowel bij de Noordzee Club als bij de diverse verenigingen. Wil je je steentje bijdragen aan het behoud van onze wedstrijdsport? Kijk en vraag dan eens om je heen waar je hulp goed gebruikt kan worden. Of het nu is als klassencontroleur of wedstrijdlijder, op het water of op de wal, bestuurslid of om eenmalig mee te denken bij een brainstorm; je inzet wordt zeer gewaardeerd.

Zowel onze voorzitter, bestuursleden, organisatiecomités als ook de zeilers zelf zien het teruglopend aantal vrijwilligers als een bedreiging voor het voortbestaan van onze evenementen. Dit geldt op alle vlakken; de mensen van de

EHBO, de opbouwer/afbrekers, zij die het walprogramma verzorgen, de regatta office, en op het water de boeienleggers en bemanning van het startschip. Bij een evenement bestaat het team vrijwilligers vaak uit een groep vrienden en bekenden, die al jaren met veel plezier samenwerken. Maar om diverse redenen slinken de groepen toch. Vandaar dat we een oproep doen voor een nieuwe lichte vrijwilligers. Enthousiaste mensen, die graag bij een evenement betrokken zijn en zich willen inzetten. Bij het Watersportverbond zijn diverse opleidingen te volgen, waaronder die tot wedstrijdlijder. Daarvoor moet je ook praktijkervaring opdoen. Tijdens de prijsuitreiking in Breskens werd Jaco de Bat (op schip met pet) in het zonnetje gezet door zijn leercoach Marcol de Klerk. Ze begeleidde ze hem en gaf hem de mogelijkheid ervaring op te doen. Jaco: "Ruim 10 jaar geleden werd ik gevraagd om te assisteren op het startschip bij zeilwedstrijden voor de jeugd in Zeeland (Deltacombi). Als ouder was ik toch altijd al aanwezig. Als actief wedstrijdzeiler en trainer/coach dacht ik wel een beeld te hebben van hoe het er aan toe gaat op een startschip. Toch was het anders dan ik dacht en vooral uitgebreider. Dat laatste is achteraf

gezien ook wel logisch, omdat je als wedstrijdlijder de verantwoordelijkheid hebt over alles wat er op het water gebeurt. Hiervoor zijn een goede kennis van de regels en ervaring met het wedstrijdzeilen van essentieel belang. Ik vind het wedstrijdzeilen een geweldige mooie sport en volgde de opleiding tot wedstrijdlijder niveau 4, omdat ik graag mijn bijdrage wil leveren om dit in Nederland op een hoog niveau te behouden."



© Fotografiesta



Jaco de Bat en Marcol de Klerk

Team Swanne Bonny naar de Fastnet



Skipper Sigrig Huyghe gedragen door haar crew.

© Pit De Jonge

In de jachthaven van Oostende ligt een opvallende verschijning, de Anne Bonny, een klassieke Swan 46 MKII. Ze is vernoemd naar de Ierse vrouwelijke piraat uit de 18e eeuw, die de Cariben onveilig maakte; althans, dat is één versie. Die haar schip verdedigde, terwijl de mannen benedendeks hun dronken verdoving uitsliepen, is de andere. De Anne Bonny wordt gevaren door - hoe kan het ook anders - een vrouwenteam. De crew noemt haar liefkozend Swanny.

Het verhaal van Anne Bonny begint bij schipper Sigrig Huyghe, die op het moment van dit interview als gynaecologe werkt voor Artsen zonder Grenzen in Afrika. "Ik ben al enkele jaren betrokken bij Think Pink, een Belgisch goed doel dat borstkankerpatiënten ondersteunt en wetenschappelijk onderzoek mede financiert. Het jaarlijkse

Benefleet is ons grootste evenement en draait al enkele jaren op volle toeren. Iedereen die graag wil zeilen, kan dan opstappen en mag meevaren met een schipper van één van de vijftig deelnemende zeilboten. Afgelopen jaar leverde het ruim 40.000 euro op." Maar Sigrig wilde meer. Vastbesloten om de emancipatie van vrouwen in de zeilwereld verder te bevorderen, kocht ze in november 2023 samen met Elke De Witte hun eigen offshore racejacht. Met een eigen boot hebben ze 100 procent vrijheid op zee. Sigrig: "We hebben 'Stuurvrouw' opgericht, een non-profit vereniging met als doel vrouwen over heel de wereld te inspireren om zowel bij cruises als bij wedstrijden aan boord te stappen en het avontuur in te gaan; great things never came from comfortzones."

Swanne Bonny

Onder de naam Swanne Bonny streeft het twintigkoppige racing-team ernaar een veilige ruimte te creëren voor zelfontplooiing voor vrouwen. Tegelijkertijd dagen ze de - toch nog steeds aanwezige - onzichtbare overtuiging uit, dat alleen mannenteams in staat zijn om deel te nemen aan grote zeilraces. "Door ons te concentreren op beter teamwerk, precisie en creativiteit, overwinnen we mogelijke tekortkomingen in fysieke kracht. We hebben een grote pool aan dames voor de diverse kleinere en grote wedstrijden. Ons ultieme doel? Deelnemen aan één van Europa's langste en zwaarste offshore zeilrace: de Rolex Fastnet Race editie 2025."



Het team heeft het eerste seizoen op de 14,35 meter lange Swan achter de rug en is in de wolven over het zeilgedrag van hun prachtige dame. Het valt niet mee haar te varen zonder mannelijke spierballen: "We zullen, waar mogelijk, technische aanpassingen doen om het werk lichter te maken, maar we moeten het vooral hebben van precisie in de manoeuvres en we moeten onze kracht zo efficiënt mogelijk inzetten," klinkt het unaniem. Genuatrimster en fysiotherapeut Sarah De Cannière voorziet een krachttrainingsprogramma voor het team. Het aantal vrouwelijke deelnemers in de Rolex Fastnet Race is, bij wijze van spreken, nog steeds op één hand te tellen. Anne Bonny en het team van Sigrig Huyghe staan klaar om de boel daar eens flink op te schudden.

MOANA

Winnaar van de Prins Hendrik der Nederlanden Beker

Van alle mooie momenten afgelopen jaar was de IRC 1 overwinning in de Drheam Cup - de 600 mijls offshore van Cherbourg via de Engelse kust naar La Trinité-sur-Mer, Zuid Bretagne - de absoluut de max. Daar zijn Moana eigenaren Frans van Cappelle en Michelle Witsenburg het roerend over eens. Als enige Nederlandse boot winnen in een sterk, overwegend Frans deelnemersveld met Franse favorieten. Het was ongetwijfeld de keuze voor een andere, noordelijke route, die de Moana terug naar de voorste linies bracht. Na een laatste, nek aan nek eindsprint ging de JPK 11.80 Fastwave 57 seconden eerder over finish. Dat verschil was klein genoeg voor Moana's overwinning.

Michelle: "We zeilden goed, het team was super sterk, de navigatie en tactiek op orde, kortom alles klopte. We voeren voor het eerst met vier vrouwen en vier mannen; een 100% gemengde bemanning. Dat werkt heel goed. En het blijkt weer maar eens dat ook onze visie werkt. Vers bereide maaltijden, ontbijt met brood, kwark en vers fruit, voldoende slaap en, als het te koud is, niet in de reling zitten! Dat werkt super voor het moreel. Deze race leek het tweede deel, vanwege het heerlijke weer, wel een vakantiecamp. We laten zien dat je ook op deze manier een race kunt winnen."

Een wedstrijd van 2995 mijl

Frans: "De RORC Transat voeren we met z'n vijven, Thei van Hout, Sjors Nije en Olivier Sprée. Ik denk dat geen van ons deze trans-Atlantische race van 18 dagen ooit zal vergeten. De lengte is vier Fastnet Races achter elkaar, waardoor er weer heel andere zaken bij komen kijken, zoals energie-management." Olivier vult aan: "Het was een waanzinnig avontuur, dat in verschillende opzichten verrijkend was. Een grote leerschool wat zeilen betreft, maar vooral ook hoe je zoiets als team doet. Een zeilmarathon en sociaal expe-

riment tegelijkertijd, waarbij je van tevoren niet weet hoe het afloopt. We hebben genoeg meegemaakt, maar gelukkig is de sfeer altijd goed gebleven en hebben we de race voltooid." Michelle is het daar helemaal mee eens: "Het is zo'n andere race, waardoor je met vijf mensen dicht naar elkaar toe groeit. Zoveel beslissingen, samen lachen, maar ook tegenslag verwerken. Zoveel moois te zien; van schildpadden tot dolfijnen die mee zwemmen in een fluorescerende zee in de nacht. Stikdonkere nachten, maar ook nachten met veel sterren en goed zicht. De eerste twee weken waren voor mij goed te doen. De laatste week vond ik te spannend. Er was het een en ander stuk gegaan. Ik was bang dat er nóg een val zou breken, die van het grootzeil, of het roerblad of dat iets anders essentieels stuk zou gaan. De wind trok aan en er waren veel squalls. Bij aankomst in Grenada heb ik de grond gekust. Het welkom was geweldig. De hele reis heeft er een fles champagne in de ijskast gestaan. Die hebben we s 'avonds bij het eten open getrokken. Wat een feest!"



Brokken

De Moana voer de race van Lanzarote naar Grenada met te weinig bemanning, vindt Frans. Slechts met vijf; één iemand viel de dag voor de start af door ziekte. Maar zelfs zes was te weinig geweest. Af en toe kwamen ze echt handen tekort. Thei vertelt: "Al voor de Kaapverdische eilanden was onze A4 gescheurd tijdens een broach. En nog voordat we er voorbij waren, ging de A2 eraan. In de ochtend nam de wind altijd wat toe, maar niet te veel voor de A2. Opeens begon het met vlagen hard te waaien. Terwijl ik op het voordek stond om de A2 binnen te halen, broachten we. De andere wacht werd naar buiten geroepen, maar het was te laat. De boot broachte weer en ging overstag. De gennaker vloog om de voorstag en kwam bak te staan. De bulletalie - om het grootzeil stil te houden op de oceaangolven - zat muurvast waardoor we het grootzeil niet loskregen. De A2 scheurde



© Laurens Morel

THE SHED

Sailing Service Storage

manage your own boat works

The-Shed.nl Breskens M.06 5336 0511

AMBASSADOR

PEGASUS YACHTS

dwars doormidden. Een deel bleef in de zaling hangen, het andere deel sleepte achter de boot door het water. We hadden toen nog 2000 mijl te gaan en nog 1 gennaker. Gelukkig heeft deze het goed gehouden. Op 25 januari zagen we aan het einde van de middag de felgroene bergen van Grenada in de verte verschijnen. Daarmee kwam een einde aan mijn grote zeildroom. Hoewel ik op sommige momenten de race wel erg lang vond duren, kon ik geen genoeg krijgen van de laatste dag. Het team was de hele dag onvermoeibaar buiten aan het trimmen. De A5 stond mooi en als de brandweer surften we van de golven. Het verse eten, de champagne en een droog bed konden nog wel even wachten.”

Plannen voor de toekomst

Frans: “Het was een prachtig avontuur, dat acht maanden duurde, met vele mooie wedstrijden en allemaal nieuwe havens. Het is zo goed bevallen, we gaan het zeker nog een keer doen. Het vertrek staat gepland voor 2026 of 2028. We willen dan in de zomer wedstrijden doen op Middellandse Zee tot en met de Middle Sea Race. Daarna zeker weer de Transatlantic, met voldoende bemanning en beter voorbereid op de duur en omstandigheden. In de Cariben gaan we een aantal evenementen doen en in mei de 900 mijl Offshore Antigua-Bermuda. Vandaar zeilen we naar het noorden via de Amerikaanse oostkust en misschien pakken we onderweg nog wat wedstrijden mee. En uiteindelijk op eigen kiel oversteken naar Engeland en terug naar Scheveningen.” Michelle vindt het best heel ambitieuze en shocking plannen. “Frans is zeer goed in doelen stellen en werkt ook heel hard naar het realiseren ervan. Maar hij heeft veel wedstrijden op zijn wensenlijst. Daar kunnen er wel wat vanaf. Er moet ook tijd zijn om rustig (mijn doel: delivery's alleen onder de 20 knopen) van de ene wedstrijd naar de andere te zeilen. Aan de andere kant, nu we weer een Hollandse herfst en winter meemaken, lokken Frans zijn doelen ook wel. De trans-Atlantische oversteek hou ik voor gezien; ik neem liever het vliegtuig.”



De op Curaçao woonachtige Sjors: “Er waren zoveel mooie momenten, grote zoals de aankomst na de Drheam Cup, maar net zo goed de omschakelingen op het water van weinig wind naar ineens keiharde wind. En de kleine momenten, het enthousiasme en het geluk wanneer je elkaar aankijkt na een perfecte start, wanneer je net boven iemand uitkomt of wanneer je over stuurboord net voor een boot over bakboord langs kruist. Dat zijn ook kleine momenten van enorme euforie. Doordat ik de kans kreeg op de Moana te stappen heb ik veel wedstrijden gezeild en zo veel nieuwe, leuke mensen leren kennen. Ook al overheerst vaak het gevoel dat de zeilwereld in aan het krimpen is, mag er ook wel echt worden gezegd dat het iets unieks is waar we trots op mogen zijn! Dank aan de inzet van iedereen!”

Dutch Quarter Ton Cup

Winnaar ORC 4 Noordzee Club Competitie & van de Dutch Quarter Ton Cup

Aan het einde van het wedstrijdseizoen kan maar één conclusie worden getrokken: de Bullit 786, een kwarttonner uit 1979, is nog steeds zeer competitief. Sinds deze kwarttonners begin deze eeuw een sterke revival beleefden in Cowes en Cork, is het door J. Fauroux ontworpen bootje zeer gewild. Tijd noch geld wordt gespaard om van de boten high tech racemachines te maken. De Bullit 786 was winnaar van de WK kwartton in 1979 en 1980 en van de Cowes Quarter Ton Cups in 2012, 2014, 2015 en 2016.

En in 2024 wint de Bullit 786 Foolproof de Dutch Quarter Ton Cup! Eigenaar Aart Simons is super trots op zijn boot en op zijn team. Hij vertelt: “De boot heeft z'n naam te danken aan de vorige eigenaar, Roel Foolen. Gelukkig heeft hij hem gereed van de sloop en jarenlang onder handen genomen. Ik heb het bootje zelf verder geoptimaliseerd voor de ORC 4 klasse onder andere door de volledige zeilvoering aan te passen. We zeilen alleen met een high aspect fok (light en medium/heavy) en het grootzeil is daar op toegesneden. Dat blijkt een goede keuze te zijn want we eindigen regelmatig in de top van ORC- en SW-evenementen. Afgelopen jaar wonnen we zelfs de Noordzee Club ORC 4 competitie. Daarnaast bestaat ons team uit goede zeilers. Robbert Dieperink en ik zeilen vanaf onze jeugd in diverse klassen, waaronder de olympische Tornado. De liefde voor de kwarttonner komt zeker ook van Robbert, die met zijn Yellow Fox (een Foxhound 24) op de Loosdrechtse Plassen te vinden is. Marc en Evert-Jan zijn mijn burens in de woonschepenhaven in IJburg. Ook zij hebben veel zeilervaring, Marc en zijn vrouw hebben in de coronaperiode een Atlantic crossing op een Volvo Ocean 65 beleefd. Evert-Jan vaart sinds kort met een Grinde die hij zeilend uit Noorwegen heeft opgehaald. Zelf heb ik ook behoorlijk wat offshore ervaring.”

Wat is de lol van het kwartton zeilen?

Dit blijkt een overbodige vraag, want Aart gaat enthousiast verder: “Voor relatief weinig geld krijg je heel veel boot. Koop een betaalbaar bootje, zet er een paar goede zeilen op en je doet competitief mee, zelfs tegen moderne ORC-gemeten schepen. Het blijft natuurlijk wel rekenen met die rating; heb je de line honours dan weet je nog lang niet of je een goede klassering hebt. Zeker niet als je het in de ORC tegen de langkielers moet opnemen. De Foolproof heb ik gericht gekocht. De boot is zeer geschikt voor het zeilen op het IJmeer en Markermeer en past onder de Hollandse Brug voor tochten op de Randmeren. Op mijn woonschip heb ik een kraan en daarmee hijs ik het bootje zo uit het water op de trailer. Daarvoor hebben we een plekje in Muiden tussen alle Draken. Best wel handig, aangezien de meeste dag- en avondwedstrijden in de Put tussen IJburg, Pampus en Muiden worden gehouden. Alleen jammer dat daar geen andere kwarttonners te vinden zijn.”

2025

Voor 2025 zijn de ambities als vanouds. “Leuke wedstrijden, het liefst met en tegen andere kwarttonners, met een stel ‘grijze’ zeilgekken aan boord. Plezier in het zeilen staat boven het resultaat, al zijn wij best wel competitief. We gaan zeker weer deelnemen aan het Kwartton kampioenschap. De Y-toren, de Almere Haven en de Pampus Regatta staan ook op het programma, evenals de ORC 4 kampioenschappen. Misschien gaan we dit jaar wel deelnemen aan de Noordzee-wedstrijden in Scheveningen. Maar het leukste blijft toch een avondwedstrijd op een zwoele zaterdag met een ondergaande zon vanuit ons woonschip, uiteraard gevolgd door een pubquiz van Hylke Steensma tijdens het oergezellige Kwarttonevenement.”



1/4 Ton Bemanningspool

Het regelen van bemanning voor wedstrijden kan soms een uitdaging zijn. De Nederlandse 1/4 Ton Vereniging is daarom een bemanningspool gestart. Hierbij de uitnodiging voor een app-groep voor vraag en aanbod. Zoek je als eigenaar soms bemanning? Zeil je met je eigen boot (liever) geen wedstrijden maar stap je graag eens op? Zoek je een team om vast te gaan bemannen? Join de groep. Kijken of we op deze manier in 2025 meer mensen aan elkaar kunnen koppelen en zo meer boten bij wedstrijden kunnen krijgen! Voor deelname aan de app-groep: scan de QR-code.

Wie nomineer jij voor de Short Handed Awards?

In 2019 nam de Noordzee Club de Double Handed Award en de Henk Bezemer Trofee (solo) over van de Stichting Shorthanded. De Henk Bezemer Trofee was eerder bekend als de Solo Challenge Award, maar later vernoemd naar de, in 2016 overleden, oud juryvoorzitter van de Short Handed Awards en nestor van de Nederlandse zeiljournalistiek. Deze awards worden altijd in de lente uitgereikt. Het zijn publieksprijzen, wat wil zeggen dat jij andere zeilers die in 2024 een bijzondere Solo of Double Handed prestatie hebben neergezet, kan voordragen. Op basis van alle nominaties maakt de jury, bestaande uit het NZC bestuur, een keuze. Op 1 maart willen wij deze Awards uitreiken tijdens de ALV in het Zeilerscafé. Dus vragen we snel jouw duo en solo zeilers aan ons kenbaar te maken, via onze website, uiterlijk **22 februari 2025**.



360° IN TRAINING

OPTIMALISATIE

AANKOOPBEGELEIDING



vanvuurensailing.com



**CHECK JOUW
2025
OPTIMALISATIE
WINST!!**



MEETBRIEF 2025 ORC + IRC

→ ZEILPLAN ↘
KIEL EN ROER

**LET'S
DO
SOME
FUN
STUFF**



YACHT DESIGN | OPTIMALISATIE | PROJECTEN

Nederlands Kampioenen

Voor zover niet elders vernoemd met het winnen van een Verbondsbezem.



ORC 1 - Olympix - Hugo Gommers



ORC 4 - Francien - Jeen de Leur



ORC 2 - Flying Dolphin - Willem Ellemeet



ORC DH - Fast Food - Sander van Essen & Emiel Ostendorf

FAST FOOD

"Nog nooit zoveel deelnemers aan NK DH"

Al vroeg in het jaar werd het NK DH gezeild tijdens de 50 Mijl Double Handed van Lelystad. Er waren bijna 100 inschrijvingen voor het evenement waarvan 40 voor het NK; nog niet eerder waren dat er zoveel voor een NK DH. Jammer genoeg gingen - vanwege de onstuimige omstandigheden - van de 40 boten er uiteindelijk 17 het water op. Ook in de overige klassen bleef het grootste deel van de 55 aanmeldingen aan wal. Na een spannende strijd kwamen Sander van Essen en Emiel Ostendorf met Fast Food, hun FF95, als winnaars uit de strijd.

Sander: "Dit was ons weer. Zeilen met een pittige wind vinden we leuk. Tijdens het reachrak tussen de boeien S-I en S-J waren we de enige boot met spinnaker. Dit leverde niet veel winst op maar het grote voordeel was wel dat de 36-voeters ons niet passeerden. We hadden daarvoor een erg goed kruisrak gevaren en tweederde van het veld zat ons op de hielen. Bij het naderen van de S-J moest de spi er natuurlijk af, maar we konden niet naar voren om de Jib 4 te wisselen voor de Jib 3 zonder te veel af te vallen of uit het roer te lopen. Heel het reachrak voeren we trouwens echt

op het randje van uit het roer lopen. Uiteindelijk gingen we een fractie lager zeilen, haalden we de spi naar binnen en loefden we enkel op het grootzeil naar de boei. Ondertussen konden we de Jib 3 aanslaan. Tot onze verbazing kostte dit ons uiteindelijk nauwelijks verlies. Onze snelheid bleef boven de 7 knopen."

Emiel vertelt verder: "Dit jaar ging de boot vrij laat te water. We hadden dus eigenlijk nauwelijks gevaren, maar de trainingen met harde wind van de afgelopen jaren betaalden zich uit. Daarnaast hebben we een nieuw en ander model Jib 4, ontworpen door Flavio, Sander's collega bij Onesails. De FF95 maakt DH wat snel helling; de nieuwe Jib 4 is iets meer low aspect ontworpen. Dit pakte goed uit. Afgelopen jaren werden we upwind met harde wind eraf gezeild. Nu voeren we regelmatig tussen de 36-voeters."

Sander: "Graag maken we van de gelegenheid gebruik om Koos de Ridder te bedanken voor - in 1985 - het ontwerpen van een fantastische boot. Koos heeft inmiddels een respectabele leeftijd maar is met veel enthousiasme nog steeds nauw betrokken bij de zeilsport. Tevens willen we bij deze Watersportvereniging Lelystad Haven en de Noordzee Club bedanken voor de prima organisatie van dit prachtige evenement."

NED
7935

Fun-J

“Meer deelnemers op de meren”

Winnaar Bronzen ORC-Verbandsbezem

Bob Jansen: “Wat het mooiste moment van afgelopen jaar was? Zoals je ook niet kan zeggen wie je favoriete kind is, lukt het ook niet om dat te kiezen. De reden dat we zeilen is dat we genieten van alle momenten. Voor de Verbondsbezem competitie hebben we aan drie evenementen meegedaan: Y-Toren, North Sea Regatta en Pampusregatta. Het waren allemaal mooie evenementen. Wij vinden het overigens een zeer goede keuze om in de competitie alle wedstrijden dezelfde score te geven. Hopelijk lukt het op deze manier om meer deelnemers op het Markermeer en IJsselmeer te krijgen!”

We varen de boot met 7 man/vrouw en hebben een pool van circa 10 tot 12 goede zeilers. Zonder een goede bemanning krijg je helemaal niets voor elkaar. Gelukkig is er dit jaar helemaal niets stuk gegaan en blunders? Die maken we nooit. Als het om de ORC-wedstrijden gaat blijft de NSR het mooiste evenement met de meeste deelnemers. Dit jaar was



© Laurens Morel

het wederom geweldig weer en de competitie was supersterk. Daarnaast zijn voor mij persoonlijk de woensdagavondwedstrijdjes ook een heerlijke uitlaatklep. Zeker bij Flevomare is het deelnemersaantal vrij groot, wordt er altijd gezeild en is het altijd mooi weer!”



© Laurens Morel

door Steven Pals, schipper

Na een zware Vuurschepenrace (VSR) en North Sea Race (NSR) in 2022, met tot 36 knopen ware wind op kop, werd 2023 een rustig jaar voor Chouette (Frans voor: te gek!, vet!), een door Philip Briand ontworpen Jeanneau Sun Fast 36, thuishaven Zeilvereniging Het-Y, Durgerdam. Ondanks een succesvolle tweede plaats in de ORC3 VSR was een deel van de bemanning tot de conclusie gekomen, dat zeezeilen toch niet echt hun ding was. Met de nieuwe bemanning besloten we deel te nemen aan de 2024 editie. Hiervoor moest de ORC-meetbrief van Chouette verlengd worden. Tot mijn verbazing bleek dat de handicap ongeveer 1% zwaarder was geworden, dit zonder ook maar één enkele wijziging aan de boot. Dit kwam neer op een ‘tijdstraf’ van ongeveer 15 minuten op een oversteek naar Harwich! Bij mij rees de vraag hoe het mogelijk is dat een 30 jaar oud ontwerp kennelijk sneller wordt. Iets wat, althans bij mensen, bij het klimmen der jaren ongebruikelijk is. Van het Watersportverbond kreeg ik als verklaring dat de ORC-handicap door een algoritme wordt bepaald. Een verzoek om nadere uitleg leerde dat één en ander te maken heeft met (vermoedelijke) bootsnelheid. Tsjja, uiteraard was ik door deze uitleg gerust gesteld en dus werd Chouette ingeschreven. Die nacht sliep ik wel onrustig: ik droomde dat ik benoemd was tot wedstrijdcommissaris van de North Sea Club en alle uitslagen van de laatste 25 jaar op basis van het nieuwe algoritme moest reviseren.

Geheel onverwacht dreigde onze deelname alsnog in het water te vallen. Op de zaterdagmiddag voor de start van de VSR, bleek dat twee van de vijf bemanningsleden, gezinsleden, door omstandigheden niet mee konden. Snelle actie was vereist. Ik vroeg Egbert Rentema, die op dat moment bezig was met paella scheppen voor de deelnemers aan de Y-Toren race, of hij mee wilde. Hij knipperde met zijn ogen en zei: ‘ja maar zee- en wedstrijdervaring heb ik totaal niet’, een topper! Met Wytse Wadman en Tristan Melgers vertrok ik rond 8 uur vanuit Durgerdam naar IJmuiden waar we rond middernacht aankwamen, het regende pijpenstelen. De volgende ochtend om 7 uur voegde Egbert zich bij ons. Met het getijde mee zeilden we naar IJmuiden, voor Egbert de eerste kennismaking met Chouette. De safety inspectie in Scheveningen verliep vlekkeloos. Wel inspireerde deze Wytse tot een uniek noodroerontwerp dat wij graag delen met geïnteresseerden. Inmiddels had ik contact met een student uit een zeil-appgroep, IJsbrand Koop, hij wilde graag mee; de bemanning was compleet!

Dinsdagochtend kwam de bemanning aan boord; de eerste kennismaking met IJsbrand. Terwijl Tristan en IJsbrand bij Jumbo de victualiën insloegen, waaronder 72 (!) eieren (jeugdige overmoed) programmeerde Wytse de plotter en probeerde ik tevergeefs boot en bemanning aan te melden bij de British Border Control. De website bleek down. Na de briefing en het captain’s dinner gingen we richting startgebied. De start verliep uitstekend. In het kruisrak naar de bovenboei redde IJsbrand onze spi die uit de zak was gewaaid. Ook voorkwamen we ternauwernood een aanvaring met een boot uit SW-klasse, die ons ten onrechte geen voorrang verleende. Na het ronden van bovenboei op de spi naar de Indusbank Noord. Daarna met bezeilde koersen via de andere waypoints richting North Shipwash (NSW), met aanvankelijk een stabiele wind NNW 3-4 Bft. Dit in voortdurende competitie met Que Guapa die tenslotte ongeveer 1 NM achter ons lag. In de vroege ochtend kruiste ons een

Geboorte van een Chouette team



Winnaar van de NZC-competitie ORC 3

V.l.n.r.: IJsbrand Koop (voordek), Wytse Wadman, Tristan Melgers en Egbert Rentema

circa 150 meter lang ‘spookschip’ zonder AIS. We stuurden een hoge koers, ruim boven de rhumb line, om goed vrij te blijven van de NSW, dit vanwege een voorspelde windstilte langs de Engelse kust en het naar het zuiden lopend getijde. Met enig leedvermaak zagen we dat enkele andere boten al zuidelijk van de NSW verzeild waren geraakt. Het lachen verging ons echter al snel. Toen de NSW ruim in zicht was, besloot ik geleidelijk enigszins af te vallen om de boei niet onnodig veel te overzeilen. Dit tegen het advies van ons jongste bemanningslid. Dit bleek een blunder: plotseling, op ongeveer 500 meter van de NSW, viel de wind compleet weg, waardoor we alsnog onder de boei verzeilden. We gooiden ons anker uit en zagen Que Guapa op ongeveer 200 meter afstand, maar wel aan de goede kant van de NSW, op de stroom aan ons voorbij drijven. Wel waren we in goed gezelschap: bij vrijwel alle SW- en ORC 3- boten voegde zich ook Van Uden. Een discussie van meerdere uren volgde over opgeven of doorgaan. Verschillende deelnemers hadden hun motor al gestart. Het werd kortgesloten door een opkomende lichte wind waarop we de NSW alsnog rondden. Na een uren durende nek aan nek race bij zeer lichte wind, een intensieve zeiltrimexercitie, waarbij onze symmetrische spi duidelijk beter presteerde dan de gennakers rondom ons, bereikten we de finish. Bij de NSR, de terugrace, werden we geconfronteerd met dichte mist. Onze eerdere ‘spookschip’-ontmoeting verontrustte ons maar we bereikten veilig de finish. Een Chouette (!) team was geboren, voor 3 van de 5 bemanningsleden was het de eerste Noordzee oversteek, een onvergetelijke ervaring. Wij kijken uit naar de VSR/NSR 2025!



© Twirre Bogaard

Arianne van de Loosdrecht:

De 37e America's Cup vond van augustus tot oktober 2024 plaats in Barcelona. Een prestigieuze race tussen jachtclubs, voor het eerst georganiseerd in 1851 en daarmee het oudste nog bestaande internationale sportevenement. De traditie wil dat de winnaar de volgende editie organiseert en daarbij de regels bepaalt, zoals het type boten, de locatie en de datum. In 2021 won Nieuw-Zeeland. Dat land zette, naast de AC, ook een Youth AC en - voor de eerste keer - een Women's AC op de kalender. De deelnemers aan de Youth en Women's AC varen in de AC40, het 'kleine zusje' van de grote AC75's. Namens de KNZ&RV Muiden en KR&ZV De Maas schreef JAJO Team DutchSail in met zowel een jeugd- als een vrouwenteam. Voor het eerst een Nederlandse deelname in de America's Cup! Arianne van de Loosdrecht (30) was één van de dames die deel mocht uitmaken van dit stukje geschiedschrijving.

Van Team Heiner naar The Ocean Race

Via een vriendin kwam Arianne bij Team Heiner terecht. Nadat ze was geselecteerd, realiseerde ze zich dat de mogelijkheid bestond om ooit profzeiler te worden. Zoals veel anderen na hun studie een jaar gaan reizen, koos Arianne ervoor om een jaar fulltime te gaan zeilen. Door overal 'ja' op te zeggen, zeilde ze in Engeland en in de Cariben. Onbetaald, dat wel, maar het was een goede manier om te ontdekken hoe goed ze was vergeleken met



anderen. "Bij Heiner vaar je uitsluitend met elkaar, dus je hebt geen andere referentie dan je eigen teamgenoten."

Niet goed genoeg

In die periode werden de selecties gehouden voor de Ocean Race Europe 2021. De top van de Nederlandse offshore zeilers, waaronder Simeon Tienpont (schipper), Gerd-Jan Poortman en Wouter Verbraak, deed mee met de

"We hebben geschiedenis geschreven"

Childhood1, aangevuld met een groep jonge zeilers. Ook Arianne was erbij! Dit smaakte naar meer. Lang was onduidelijk of de 2022-2023 editie gevaren zou worden in IMOCA's of in VO65's. "Als voorbereiding stapte ik in een IMOCA, met een de oceaan over. Ik vond het verschrikkelijk! Je zat alleen maar binnen en bovendien was de boot er niet klaar voor om met meer dan één persoon te varen." Toen ze aan de overkant kwamen, stond daar Pablo Arrarte, de schipper van de *Wind Whisper*, die ze nog kende nog van eerdere wedstrijden. Hij vroeg haar waarom ze niet met hun meeding. Zo kwam Arianne terecht op de boot die vorig jaar de Ocean Race VO65 Sprint Cup won. Terwijl de Ocean Race nog aan de gang was, waren de selecties van DutchSail voor de America's Cup al begonnen. "Ik dacht dat ik niet goed genoeg zou zijn, maar heb wel mijn motivatiebrief en CV ingeleverd. Op maandag finishten we de laatste leg van de Sprint Cup in Genua, waarna ik de volgende dag naar het Gardameer ben

voorbereidingstijd op de boot in de AC heel kort en strandden we in de halve finale. De grote overeenkomst tussen beide is heel simpel: het trimmen van de zeilen. Bij beide boten ben je bezig om de boot snel te maken. Als je een fok kunt trimmen op een grote boot, weet je ook hoe dat moet op een AC40. Het verschil is alleen dat de AC40 zo ontzettend hard gaat. Je moet dus heel efficiënt communiceren. Dat kan ik nog wel mee terug nemen naar de grote boten. Ik ben heel benieuwd wat er gebeurt als we daar net zo efficiënt gaan communiceren!"

Arianne kijkt met trots terug op de AC, waar ze 6e werden van de 12. Al zit er ook een spoortje twijfel bij. "We hebben het heel goed gedaan, maar in de finale series hebben we steekjes laten vallen. We voeren in een andere boot en we hadden een paar dingen aan boord veranderd, maar we hadden niet genoeg tijd om te kijken of het ook echt goed zou werken. Daardoor maakte iedereen kleine foutjes, wat uiteindelijk een opeenstapeling werd. Toch ben ik supertrots op wat we als team hebben neergezet. We hebben echt geschiedenis geschreven."



gereden voor de selectiewedstrijden van DutchSail in de 69F, een foilende 3-mansboot. Meteen daarna weer terug naar Genua om op zaterdag met *Wind Whisper* de laatste inport race te varen. Gelukkig hadden we overall al gewonnen en had deze race geen invloed meer op de uitslag!"

Ocean Race versus Women's America's Cup

"De Women's AC was wel echt een hoogtepunt. Het mooie van de Ocean Race was dat je ergens heel lang naartoe werkt, het betreft een langere periode en meer etappes en inport races. En we wonnen overall. Daar tegenover was de

Rolmodellen

Arianne realiseert zich dat zij en haar teamgenoten Annette Duetz, Odile van Aanholt, Willemijn Offerman en Ismene Usman rolmodellen zijn geworden voor jonge meiden, die net beginnen met zeilen. "Zij kunnen dit ook, als ze maar willen blijven leren." Ariannes grote voorbeeld was Carolijn Brouwer. "Eerst op afstand, maar uiteindelijk werd zij via The Magenta Project mijn mentor. Dat heeft me zo ontzettend geholpen. Het is belangrijk om voorbeelden te hebben. Als er al eerder een Women's AC was geweest, had ik misschien eerder gedacht 'hé, dat kan ik ook'. Al helemaal als er dan ook al een zeilster uit de grote boten bij was geweest. Alleen om die reden al zou ik zelf ook graag een mentorrol gaan vervullen."

“Veilig voor boot
en bemanning”

ZARAFa

Winnaar Bronzen IRC Verbondsbezem



Xavier Bracke, Jan Haverhals, Chris Neuman, Iwan Vermeirsch, Kristin Callens, Brita Van Rossum, Jessie Vander Elst en Sarah De Canniere.

© Fotografiesta

door mede eigenaar/navigator Brita Van Rossum

Afgelopen jaar begon met zeer slecht weer, gure wind en neerslag. Daardoor vielen onze geplande long-distance trainingen in het water. Dit, terwijl we net onze eerste, echte lange afstand wedstrijden hadden gepland, namelijk de Vuurschepenrace en de RORC North Sea Race. Geen top voorbereiding dus, maar nog wel met de try-sails gevaren en man-over-boord manoeuvres geoefend, wat zeker ook nuttig was. Maar tijdens onze offshore gebeurde, waarvoor we vreesden: kleine foutjes door concentratiegebrek. Gelukkig geen grote, dus het verliep al met al best goed. Zelf heb ik tijdens deze races veel geleerd, want het type wedstrijd was nieuw, evenals het vaarwater. En wat een leuke dag was het in Harwich; een toffe sfeer tijdens de lunch in Butt & Oyster en zalig weer!

Inshores

Tijdens de zomervakantie hebben we de Cowes Week gevaren. Zoals gekend ook dit jaar weer een prachtige organisatie. Echt een onvergetelijke week! Elke dag de Solent doorkruisen met een lekkere sea breeze, in een uitdagend veld van zo'n twintig IRC 3 boten en 's avonds de feestjes op de wal meepikken. Zarafa is, met enkele seconden, net naast het podium gevallen met evenveel punten als de nr. 3, die de laatste wedstrijd won. Voor ons was er net iets te weinig wind. De North Sea Regatta in Scheveningen verliep goed. Dit is meer ons vertrouwde type wedstrijd, maar op een ander water met toch wel wat ei-

genaardigheden. We hebben hier goed ons mannetje gestaan, wat tussen een groot veld met veel snellere boten niet evident en soms frustrerend kan zijn. Damen Breskens Sailing Weekend hebben we met glans gewonnen in IRC 3. We hebben het zomerseizoen mooi afgesloten met zilver op het alweer 'te-licht-weer' Belgisch Kampioenschap.

Schade voorkomen

Onze boot wordt zeer goed, vooral preventief, onderhouden. Dat loont tijdens zo'n wedstrijdseizoen. Des te vervelender was de aanvaring door een fout van een andere boot. Een competitief veld is leuk, maar niet als er boten tussen varen, die tegen beter weten in doorgaan als ze geen voorrang hebben. Schade is vervelend, duur, tijdrovend en gevaarlijk voor opvarenden. Aanroepen, weten dat men je hoort en toch niet reageren, is ongepast. Ik benadruk dit nog eens, omdat ik weet dat er mensen vanwege dit soort gedrag zijn gestopt. Iedereen moet te allen tijde veilig varen, schade vermijden en desnoods je protestvlag trekken. We vergeten te dikwijls dat het maar om een plastic beker gaat. Dus als we het IRC-zeilen nieuw leven willen inblazen, zullen we dus vooral bij onszelf moeten beginnen en het zeilen op en naast het water leuk houden. Dit wil ook zeggen dat we moeten rekening houden met nieuwkomers en het zeker niet op de spits drijven, want zo gaan we geen nieuwe boten in de IRC-klasse krijgen.

Crew

Zarafa heeft een zeer gemotiveerd en geëngageerd team dat met volle inzet ervoor gaat. Jammer dat er toch weer enkele volgend jaar niet mee kunnen om professionele redenen en we dus weer nieuw bloed moeten zoeken. Daarom zullen we tijdens de winter weer trainingen organiseren en nieuwe mensen opleiden.



Samen de kar trekken

NED en BEL op zoek naar IRC-competitie

Aan de Noordzee kust worden binnen een afstand van 35 mijl twee IRC Kampioenschappen gezeild en in 2025 zelfs binnen drie weken tijd. Echter, zowel het Nederlandse IRC Kampioenschap in Breskens als het Belgische in Oostende kunnen beslist meer inschrijvingen gebruiken. Gelukkig komen er ORC-boten, die ook een IRC-meetbrief hebben, richting het zuiden. Dit jaar kan je er een extra voordeel uithalen, de boot kan in deze periode zowel in Oostende als in Breskens van een week voor tot na het evenement gratis liggen! Hopelijk trekt dat nog meer boten zo tegen het einde van de zomervakantie. En grotere velden hebben op zich ook weer meer aantrekkingskracht op de Franse zeilers. En voor de offshore liefhebbers is er het tussenliggende weekend de Veronicarace. Mooier kan je het niet hebben.



In België varen IRC 1 en 2 samen om een geldige competitie te hebben (min 8 boten) en de IRC 3 kent een redelijk veld. Afgelopen jaar was het aantal op het nippertje. Dit komt onder andere door enkele deelnemende kwarttonners en J/80's. In Breskens zijn het juist de grote boten die een officieel NK kennen (min. 15 boten of min 75 personen bemanning). Afgelopen jaar behaalden de klassen 2 en 3 deze aantallen niet waardoor we over een Klasse Kampioenschap praten. Voor 2025 was er de discussie te kiezen voor een opzet zoals bij het Europees Kampioenschap (2022) waarbij er 1 kampioen is over alle klassen heen. De andere mogelijkheid is om klassen 2 en 3 officieel samen te voegen waardoor we, naast een NK IRC 1 ook een NK IRC 2/3 krijgen. Voor deze laatste optie is gekozen.

Afgelopen jaar startten de klassen 2 en 3 al in één groep en dat is goed bevalen. Voor het volgende Nederlandse editie wordt er aan gedacht de klassengrenzen te wijzigen zoals in België > 1.045 is IRC 1, < 1.000 is IRC 3 en IRC 2 ligt daartussen. Dus feitelijk zit het verschil in de bovenkant van de IRC 2 klasse. Dit heeft wel tot gevolg dat er geen ORC-score is tijdens het Breskens Sailing Weekend. Binnenkort wordt hierover beslist.

De (zeil)wereld verandert

Zeilers hebben het er over; in de (social) media komt het regelmatig voorbij: de zeilwereld verandert. En dat is ook logisch. De één vindt het jammer, de ander wijt het aan een natuurlijk proces en ziet mogelijkheden. Evenementen veranderen, de banen veranderen en de mentaliteit van de gemiddelde zeiler verandert.

We benaderen deze ontwikkelingen positief en kunnen alleen maar proberen daar zoveel mogelijk op te anticiperen. Maar één ding zal echt snel moeten omkeren, namelijk het tijdig inschrijven. Als je ziet dat zowel de Medemblik Regatta als de Kerstrace in Colijnsplaat, twee van de meest roemruchte wedstrijden, worden afgelast vanwege te weinig inschrijvingen, moeten toch alle alarmbellen afgaan. Vrijwilligers stoppen een hoop tijd in het organiseren van een evenement en als dit dan voor niets blijkt, mag je alleen maar hopen dat ze er de volgende keer met evenveel enthousiasme aan beginnen. De NZC wil zich hard maken voor een systeem waarbij de zeilers zich al vroeg in het jaar via een voorinschrijving kunnen aanmelden voor wedstrijden. De meeste teams weten immers in de winter al welke wedstrijden ze willen varen. En de verenigingen kunnen dan het aantal deelnemers dan vroegtijdig inschatten. Daarnaast zien we ook dat we met z'n allen in een hoog tempo leven en velen met een volle agenda. Voor veel booteigenaren valt het niet mee om een vast team bij elkaar te krijgen en te houden dat vol overgave bij alle wedstrijden aanwezig

is, jaarrond wil klussen aan de boot en ook nog mee gaat met de delivery's. Het helpt dan niet dat de wedstrijdkalender soms tot een logistieke puzzel leidt, met de ene keer teveel tijd tussen de wedstrijden en de andere keer juist te weinig. Waardoor je óf veel liggeld kwijt bent als je al langer van tevoren in een bepaalde haven arriveert, óf juist doordeweeks een delivery moet doen omdat er weinig tijd tussen twee wedstrijden zit. En alhoewel we met z'n allen zullen moeten leren omgaan met de realiteit dat mensen – niet alleen de jeugd - minder commitment geven, wil de Noordzee Club organiserende verenigingen een of twee keer per jaar bij elkaar gaan brengen. Zodat zij niet alleen van elkaar kunnen leren en ervaringen kunnen uitwisselen, maar ook de wedstrijdkalender beter op elkaar kunnen afstemmen. Mogelijk dat een laagdrempelig (en betaalbaar) walprogramma ook bijdraagt aan het succes van de wedstrijden. Zo staat de Windmill Cup (en voorheen de Nacht & Ontij Race van dezelfde organisatoren) al jaren bekend om de combinatie van de strakke organisatie en een goed feestje. Ook de North Sea Regatta hoopt in 2025 weer groots uit te pakken met een feesttent met band. Om zo weer aantrekkelijk te worden voor de grote én kleine boten en zoveel mogelijk zeilers naar het evenement te trekken. En hen ook na afloop van de wedstrijden bij elkaar te houden. Want het zijn toch de zeilers die met elkaar het evenement maken.

Eva Hermans,
secretaris





ALWAYS PERFORMING
NEVER SLEEPING

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

ALMERE

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

ROTTERDAM

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



Kom in contact
met ons team

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

door schipper/mede-eigenaar Rutger Krijger

Het was een erg leuke verrassing, dat we de IRC competitie overall hebben gewonnen. In het verleden hadden we nooit voldoende races gevaren voor een goed eindresultaat. We hadden hier dan ook niet op gerekend. Ik hoorde pas achteraf dat Oostende Sailing en de Antwerp Race meetellen. We zeilden dit jaar drie IRC evenementen, alle in het zuiden, wat ons erg goed is bevallen.

Voor het eerst hebben we deelgenomen aan het Belgisch Kampioenschap IRC in Oostende. Hier was de organisatie, zowel op het water als op de kant, bijzonder goed voor elkaar. De Royal North Sea Yacht Club Oostende is dan ook een erg fijne plek voor het after-sail programma! De Antwerp Race met de pre-sail in Terneuzen was ook top. De moeite die de organisatie heeft genomen om er een leuk evenement van te maken, was indrukwekkend. Het derde IRC evenement, het NK in Breskens, is ook zeker een aanrader. Het water is prachtig, je vaart op zee, maar toch heeft de organisatie de mogelijkheid om beschutting te zoeken op de Vlake van Raan of binnen op de Schelde. Ook hier werd op de wal van alles gedaan om er iets moois van te maken. Hopelijk komen in 2025 wat meer deelnemers van boven de Zeeuwse wateren deze kant op, want het is zeker de moeite waard. Dat de twee Belgische IRC-evenementen meetellen voor de Verbondsbezem is naar onze mening een mooie manier om meer competitie te bewerkstelligen. Tegenwoordig is het voor veel teams niet makkelijk om de agenda vol te plannen met wedstrijden.

Moeilijke start

Het eerste seizoen van onze nieuwe boot, 2023, was lastig. Helaas hadden we toen behoorlijk veel kwaliteitsproblemen, voornamelijk met de kiel. Hierdoor hebben we niet kunnen deelnemen aan onder andere het WK ORC in Kiel. De oplossing heeft veel tijd gekost, waardoor we ook het voorseizoen 2024, dat we in de UK hadden gepland, misten. Uiteindelijk gingen we pas half juli te water. Tijdens het NK IRC, onze eerste competitieve wedstrijd van het jaar, was het wel erg fijn om te merken dat al het werk dat we in de boot hebben gestoken niet voor niets was. De boot bleek nog altijd snel, zeker aan de wind. Met onze 36 voeter kwamen we regelmatig tussen de 40-45 voeters rond de eerste bovenboei. Met het op rating varen proberen we altijd zo scherp mogelijk te varen, omdat de uitslag achteraf regelmatig op enkele seconden bepaald wordt. Achteraf gezien hadden we bij de coastal race wat meer op safe kunnen varen. Zeker omdat we, wat later bleek, op rating ruim voor de rest van het veld lagen. Er was tijdens deze coastal en protest tegen ons vanwege een situatie bij een boei, wat naar onze mening helemaal geen issue was. We hebben toen voor de scoring penalty gekozen om niet naar de protestkamer te hoeven.

Een mooie comeback

Bij races draait het meestal om seconden, dus je moet echt zo scherp mogelijk varen. Dit jaar kwamen we een stuk beter voorbereid aan de start bij het NK

Jack Rabbit

Winnaar Gouden IRC-Verbondsbezem,
overall IRC 1 in de Noordzee Club
competitie en Nederlands Kampioen IRC 1



Edwin Borgers, Wouter van der Enden, Michiel de Vries Lentsch, Rogier Jacobsen, Jan Willem Kok, Guus van der Vis, Caroline van Beelen, Rutger Krijger, Guus Meeuwis en Jan Willem de Wit.

dan vorig jaar. Als kleinste boot in de vloot heb je wel een groot nadeel; na de start is het erg lastig om vrije wind te houden. Zeker de laatste dag met weinig wind hadden we het hierdoor vrij lastig. Ook waren de omstandigheden, voor de wind stroom tegen, niet zo gunstig voor ons. Onze boot is relatief beter aan de wind. Dat het lukte om te winnen, was dus wel een mooie comeback na onze late tewaterlating dit seizoen. Bij binnenkomst in de haven van Breskens, na de laatste race, kregen we een applaus vanaf de Van Uden, de winnaar van vorig jaar. Dit sportieve gebaar was ook zeker een mooi moment. Als zij geen slechte coastal race hadden gevaren, was de winst waarschijnlijk naar hen gegaan. We varen al 15 jaar met de kern van dit team. Zonder deze bemanning, met wie we graag samen varen en het ook op de wal gezellig hebben, zouden we dit wedstrijdzeilen met een kajuitjacht niet eens overwegen.



© Sander van der Borch

MAKING MORE RACING possible



CONTACT OUR SPECIALIST

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

sevenstar-yacht-transport.com

Reach out to us for all our sailings



NARWAL

winnaar ORC 1 Noordzee Club Competitie

Vragen aan schipper/eigenaar Ubbo Neisingh.

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

De CAMR van Lauwersoog naar Larvik met een gemiddelde snelheid van 10 knopen: wat ging dat hard! Het Westgat uit was nog een slagje nodig, maar daarna hadden we alleen maar perfecte omstandigheden om heel snel te gaan. Deze CAMR zal ik niet snel vergeten.

Waar ging het fout?

Bij de Optimistenrace voor de klasse winnaars van de CAMR. Na de afgang twee jaar geleden, had ik me nog zo voorgenomen om te gaan trainen in de optimist.

Wat is er stuk gegaan aan je boot?

Dat valt dit jaar erg mee. Vorig jaar hebben we na de Fastnet Race best wat werk gehad om alle zeilen, maar ook bijvoorbeeld een uitgebroken gennakerboom, te herstellen. Dit jaar waren het alleen wat kleine dingen. Het meest vervelend was de fokkeval die een paar minuten na de start van de CAMR brak. Dat was dus even improviseren in een hectisch Westgat.

Wat had je zonder je bemanning niet voor elkaar gekregen?

Zonder bemanning had ik nooit zoveel mooie wedstrijden met mooie resultaten kunnen varen! Het is best een gedoe en geregeld om full crew te varen, maar ook heel mooi als het loopt.

Wil je zelf nog iets kwijt?

Dat we de competitie hebben gewonnen, daar hebben we best wat geluk bij gehad. Zo zat het ons bij de Vuurschepen wel erg mee met het verloop van het weer; en daar waren veel punten te verdienen. Maar dat is zeilen, je moet er op dat moment wel zijn om te profiteren, en de volgende keer zit het juist weer tegen. Dus voor nu zijn we gewoon heel blij dat het dit jaar onze kant op viel!



© Laurens Morel

Ineke van der Weijden



Als je het hebt over prestaties in een lange offshore kun je niet om de Clipper Race heen. De meesten onder ons hebben er wel van gehoord, maar niet bij iedereen staat deze wedstrijd op het netvlies. Het gaat om de Clipper Round the World Race; een epische rond-de-wereld reis van 40.000 mijl in acht etappes, die elke twee jaar gehouden wordt, beginnend en eindigend in het Verenigd Koninkrijk. Winnaar van de Coolhaas prijs, Ineke van der Weijden, was schipper op de Perseverance en eindigde afgelopen zomer met haar team als tweede in de 2023-2024 editie. Ineke is de tweede Nederlandse schipper in de geschiedenis van het evenement en het eerste bemanningslid dat later als schipper een podiumplek wist te bemachtigen.

Dat klinkt geweldig, maar hoe komt een Nederlandse vrouw als schipper op zo'n 70-ft oceaanracer terecht? Ineke: "In 2017 nam ik een sabbatical van mijn job in economische ontwikkeling en schreef me in als bemanningslid voor de 11 maanden durende race. Maar wat als een 'pauze' was gepland, werd definitief. Het leven op zee trok me zo, dat ik mijn baan heb opgezegd. Tijdens de race had ik voldoende zeemijlen gemaakt om mijn RYA Yachtmaster opleiding af te ronden. Ik begon daarna als tweede stuurman op een Farr 65 voor het raceseizoen in de Caribbean. Maar ik was nog niet klaar met de Clipper Race. In de 2019-20 editie (die uiteindelijk tot 2022 duurde als gevolg van covid) zeilde ik mee als First Mate (Additional Qualified Person), in de hoop daarna de stap naar schipper te maken. En dat lukte dus ook, voor de 2023-24 editie", vertelt Ineke trots.

Avontuurlijk

Wie zo'n beslissing neemt, is zondermeer zeer avontuurlijk ingesteld. Dat geldt ook voor Ineke. Ze maakte voettochten in Nepal en door de jungle in Colombia en ze heeft zelfs de

De Coolhaas Prijs wordt uitgereikt voor prestaties in een offshore. De originele prijs (een zilveren model van het schip de Zeearend) is ontvreemd in 1987. Het bestuur verving de prijs door een fraaie glazen kelk in een passende kast. Met de prijs herinneren we Wim Coolhaas, een fervent wedstrijdzeiler, oud-marine officier en auteur van een standaardwerk over wedstrijdzeilen op zee. De prijs is al meer dan vijftig keer uitgereikt. Enkele bekende namen van het eerste uur zijn Cees Bruynzeel, Adriaan Goudriaan en Conny van Rietschoten. Opmerkelijk is ook dat Piet Vroon hem voor de eerste maal in 1968 won en de laatste maal ruim veertig jaar later. Onder de recente winnaars zijn Carolijn Brouwer, Pieter Heerema en Simeon Tienpont.



winnaar Coolhaas prijs

Kilimanjaro bedwongen. Toch heeft haar liefde voor het zeilen het gewonnen. Zo lang ze zich kan herinneren, is ze op en rond het water, meestal in bootjes en toch ook heel vaak in wedstrijdverband.

Amateurs

"Het bijzondere van deze race is dat niet-professionele zeilers worden opgeleid tot oceaanzeilers. Misschien nog niet gelijk na één etappe, maar als je een halve of de hele wereld rondzeilt krijg je bergen ervaring." Gedurende elf maanden hebben Ineke en haar First Mate, Joss Creswell, hun team gecoacht, getraind en opgeleid. Mensen, afkomstig uit meer dan 10 verschillende landen en in de leeftijd van 19 tot 75 jaar. "Samen hebben we alles moeten trotseren wat Moeder Natuur te bieden heeft, van stormwinden en golven zo groot als huizen, vriestemperaturen en verzengende hitte tot waterhozen en windgaten. Als er wat mis gaat, iets breekt of iemand gewond raakt, dan moeten we dat grotendeels zelf oplossen. Natuurlijk hebben we heel goede technische en medische walondersteuning en, met elf identieke schepen, is er altijd wel iemand redelijk in de buurt, maar grotendeels moeten we zelf alle problemen oplossen. De crew werd met de tijd dan ook een hecht en technisch sterk team. Bovendien werden ze steeds enthousiaster. Zeker na de voorlaatste etappe over de Noord-Atlantische Oceaan, van Washington DC in de VS naar Oban in Schotland, waarbij we als eersten eindigden, terwijl we onze Joker hadden gespeeld en dus dubbele punten kregen. Toen realiseerde het team zich opeens wat er op het spel stond: we konden deze hele race winnen! De laatste etappe, 850 mijl langs de westkust van het Verenigd Koninkrijk en Ierland, was misschien wel de belangrijkste race. Een korte, tactisch lastige race. We konden in het algemeen klasment nog eerste worden, maar dan moest wel alles mee zitten. Het was uiteindelijk een close call. We eindigden die race voor de overall winnaar, maar werden op 1 puntje tweede in het algemeen klasment. Ondanks die kleine teleurstelling ben ik eigenlijk alleen maar super trots op wat we als team bereikt hebben. We hebben alles gegeven wat we in ons hadden en dat heeft ons een tweede plaats en vele vriendschappen voor het leven opgeleverd. Mijn eerste grote race als schipper, wat wil je nog meer."

State-of-the-Art Clipper 70's

Op initiatief van Sir Robin Knox-Johnston, die als eerste non-stop rond de wereld zeilde, wordt deze race al sinds 1996 georganiseerd. De eerste generatie Clippers waren 60-voeters, die je nu soms nog tegenkomt bij wedstrijden op de Solent. Ondertussen vaart de derde generatie Clippers, een modern ontwerp dat zeilprestatie combineert met de robuustheid, die nodig is om een team van non-professionals veilig (en snel) rond de wereld te zeilen. Een sterke en snelle, dynamische 70-voeter, die al een snelheidsrecord van 35 kn heeft aangetikt. Met elf boten is dit de grootste oceaanwedstrijd met identieke schepen. Er is uiteraard een stevige selectieprocedure en elk bemanningslid voltooit, ongeacht eerdere ervaring, vier niveaus van oceanstraining. Een zeer

1 maart 2025 deelt Ineke in ons Zeilerscafé haar ongelooflijke ervaringen tijdens de drie maal Clipper Round the World Race

gedegen opleiding van vier weken om de meest uitdagende omstandigheden op zee aan te kunnen. Tijdens de training, en tijdens de race, staat veiligheid altijd op nummer één.

Samenwerking met het Princes Máxima Centrum

Ineke leidde het Perseverance team. "Een Nederlands initiatief waarbij we, met financiële steun van onze sponsor, samenwerken met het Princes Máxima Centrum. Dit is een kankeronderzoek-ziekenhuis van internationaal niveau, met als missie elk kind met kanker te genezen met een optimale kwaliteit van leven. Door deze samenwerking kregen acht jonge volwassenen, die genezen zijn van kanker, de kans om de Clipper Race te ervaren. Het is een unieke manier om jonge mensen met zo'n ziektegeschiedenis de kans te geven om aan zichzelf en de wereld te laten zien dat een dergelijk avontuur weer mogelijk is. Allen hebben ze op hun eigen manier het maximale gegeven en een prestatie neergezet, waaruit ze nu veel zelfvertrouwen, energie en dromen kunnen halen. Hun aanwezigheid zorgde ook voor een mooie sfeer binnen het team. Ten eerste brachten deze jonge mensen een ongelooflijke hoeveelheid positieve energie mee. Daarnaast, was het een missie waar het hele team achter wilde staan. Dat is iets om trots op te zijn. Voor de team-dynamiek was het fantastisch."



MADRE di FAMIGLIA

Bij elke start van de Baraka GP is er een zwarte rib in de buurt, met achter het stuurwiel 'madre di famiglia' Helène de Graaf. Tot tien minuten voor het start kan ze ondersteunen waar nodig, zoals nog iets brengen of van boord halen. Daarnaast is ze fotograaf, want fotograferen is haar grote hobby. Ze zeggen wel eens 'achter een sterke man staat een sterke vrouw'. Daarvan maken wij 'achter een sterke familieboot staat een sterke moeder'. Want, als je in vijf jaar tijd vier kinderen krijgt, weet je alles van organiseren en improviseren. En dat is nou net wat je nodig hebt om een zeilteam goed te runnen.

Als kind zeilde Helène niet, maar vanaf het moment dat ze in 1973 Piet ontmoette, ging ze mee. "Ik vond het heerlijk op het water en superleuk met z'n allen aan boord." Dat Piet uit een zeilersfamilie komt, blijkt wel uit het feit dat zijn moeder drie weken voor de bevalling nog aan het wedstrijdzeilen was. Zijn ouders hadden de Beltex 1, 2, 3 en 4. Het was een andere tijd. Zo deden bij de Aanbrengwedstrijd van Hoek van Holland naar Harwich 10 à 12 boten mee, maar het belangrijkste was toch: 'als de borrel maar koud staat'.

Helène: "Wijzelf werden pas veel later met het wedstrijdvirus besmet. In de jaren '80, toen de kinderen klein waren, kregen we natuurlijk eerst de optimisten-periode. In die tijd huurden we voor het gezin regelmatig een Aloa bij OCC Yachting in Naarden, een 8 meter bootje. We gingen daarmee op stap. Eerst weekenden, maar later ook hele zomervakanties. We hebben er zelfs een keer één in Griekenland gehuurd, maar daar is meestal weinig wind en dat vonden we maar niets. Later huurden we een grotere boot en maakten toen ook al tripjes naar Engeland. Onze eerste eigen boot kochten we in 1993, een Victoire 1200. Dat was een Koopmans-ontwerp,



Baraka GP
© Helène de Graaf



Admiral's Cup

De Royal Ocean Racing Club (RORC) organiseerde tussen 1975 en 2003 tweejaarlijks de Admiral's Cup. Uit heel de wereld kwamen teams, bestaande uit drie jachten, naar Cowes om hun land en/of jachtclub te vertegenwoordigen in deze meest unieke en prestigieuze wedstrijd ter wereld. In 2025 wordt de Admiral's Cup voor het eerst weer gezeild ter gelegenheid van het 100-jarig bestaan van de RORC. Twee weken lang strijden teams, dit maal bestaande uit twee jachten, in tactische kortebaan wedstrijden, een middellange race en de historische, zeer uitdagende 700 mijls offshore, beter bekend als de Fastnet Race.

Nederland won in 1999 deze felbegeerde cup met de drie jachten en de Nederlandse bemanning: **MS Innovision 7** van **Hans Eekhof** met **Roy Heiner** (helm), **Nik Kuipers** (mast), **Jean Pierre Martens** (grinder), **Jonas Nouwen** (pit), **Cees Scheurwater** (grinder), **Henk van der Vaart** (pit) en **Peter van Niekerk** (trimmer). **Sydney 40 Trust Computer** van **Jochem Visser** (helm), **Frans Hinfelaar** (main), **Lourens Pieter Poorter** (bow), **Gerd-Jan Poortman** (mast), **Erik van Vuuren** (trimmer) en **Wouter Verbraak** (pit). **Mumm36 Mean Machine** van **Peter de Ridder** met **Bouwe Bekking** (helm), **Dennis Goethals** (pit), **Nol Tas** (trimmer), **Sander van der Borch** (bow) en **Rogier van Overveld** (floater).

De Noordzee Club is zeer trots op onze Nederlandse deelname aan de legendarische Admiral's Cup 2025, ook wel het officieuze wereldkampioenschap offshore zeilen genoemd. Ons land wordt vertegenwoordigd door het nieuwe Dutch Offshore Sailing Team, bestaande uit de **Baraka GP** (Ker 43) en het **Rotterdam Offshore Sailing Team** (Ker 46). Het team vaart onder de vlag van de Koninklijke Roei & Zeilvereniging De Maas.

Gerd-Jan Poortman maakte deel uit van de winnende selectie van 1999 en schipt nu het ROST team. Gerd-Jan: "Met de Admiral's Cup is mijn professionele carrière begonnen! Wouter, Lourens Pieter, Erik en ik waren de amateurs op de Sydney 40. Voor ons allen was het evenement een springplank die enorm veel heeft betekend. Hoe mooi is het dat ik nu, 26 jaar later, schipper mag zijn van het Talenten team ROST. Dit grootste evenement zal ook voor deze zeilers een springplank vormen. Onze boot ondergaat momenteel de laatste updates en is er na tien jaar echt klaar voor. We willen niet alleen mee doen, maar ook in de top eindigen. Winnen is niet het ultieme doel, maar in de buurt komen zeker wel. Samen met **Baraka GP** hebben we er erg veel zin in!"



V.l.n.r. Helène, Dirk en Piet de Graaf, Oli Hancox en Olivier de Graaf.

vooral bedoeld om mee te toeren naar Scandinavië, Engeland en de Kanaaleilanden. Voor het eerst deden we ook een grotere wedstrijd mee van IJmuiden naar Lowestoft. De kinderen groeiden langzaam door naar een J/22, waarmee ze samen konden wedstrijdzeilen. Zo is het gegroeid."

Een eigen boot

In 2003 kocht het gezin een Swan 53 van een Fransman. De boot lag op Sint Maarten en de eerste drie jaar vlogen ze daar tijdens de vakanties naartoe. In de Caribbean zeilden ze de Heineken Regatta en Antigua Week. Ook voeren ze naar de Amerikaanse oostkust. "Dat was een geweldige periode, maar we wilden meer zeilen. Toen hebben Piet, zoon Olivier met een vriend en ik de boot via de Bermuda's, Azoren en Plymouth naar Nederland gevaren. Een heerlijke maand. In Nederland werd de boot grondig onderhanden genomen, voorbereid op wedstrijden. Het eerste evenement was in IJmuiden. Super natuurlijk, maar het ging mij enorm aan het hart, want die boot was veel te mooi om met 16 man overheen te raggen en natte zeilen doorheen te slepen. Dus plakten we elke keer alles af. In die tijd leerden we Frans Hinfelaar kennen, die plantte bij ons het zaadje voor serieus wedstrijdzeilen. We zeilden de Swan Week in Cowes en werden daar met onze neus op de feiten gedrukt: de 53 is meer geschikt als ideale toerboot." Daarna viel hun keuze op de Swan 42, die was in die tijd helemaal 'hot'; een mooie lijn, met interieur, maar lichtgewicht en snel.

De Franse eigenaar van de Swan 53 had de boot **Baraka** genoemd, wat in het Frans een uitroep van blijdschap is. Het betekent onder andere 'essence of life'. Toen de familie een naam voor de wedstrijdboot zocht wilden ze geen afstand doen van de naam. Het werd **Baraka Grand Prix (GP)**. De eerste wedstrijd was de Van Uden Reco in 2009, maar jammer genoeg voor Helène ook gelijk haar laatste. "Ik stond in de pit en zat in de rail, maar door een verkeerde klap kreeg ik een acute hernia. Ik ben geopereerd en daarna in de rib gestapt." Na een paar jaar Nederlands wedstrijd-circuit vertrok de Baraka GP naar de Solent. "We waren het er allemaal over eens: de stroming, de grote velden en het leuke zeilerspubliek wogen ruimschoots op tegen het reizen. En dan moet je praktisch zijn. We kochten een huis in West Cowes, want elke keer voor 13 man iets huren is niet te doen. En er kwam een bus voor het vervoer van zeilspullen en bemanning. De rib voor het vervoer over de Solent hadden we al."



Fastnet

Vele jaren werden er tal van RORC wedstrijden gevaren. De **Baraka GP** eindigde regelmatig in de top. Eerst met de Ker 40 - de Swan 42 was ondertussen ingeruild - en sinds 2016 met de Ker 43. Daarmee kwamen ook de overwinningen: Morgan Cup, Cervantes Trophy, Antwerp Race en North Sea Race Overall. In 2018 kwam de **Baraka GP**, naast o.a. **Tonnerre de Breskens** en **Rambler 88** in het selecte gezelschap van winnaars van de 700 mijls Round Ireland Race. Natuurlijk zijn er ook heel wat Fastnet Races gezeild. Zeven in totaal, waarbij de laatste, in 2023, eindigde als een grote teleurstelling. Dat laatste gold overigens ook voor 157 van de andere 308 IRC-starters. "Het had een knaller moeten worden, want we hadden besloten dat dit - gezien Piets gezondheid - de laatste race ging zijn. Het ging echter al mis toen ze, nog voor de start tijdens de 'sail by' langs het controleschip, de schroef verloren. Uiteindelijk liep dat goed af. De boot werd snel naar binnen gesleept, de botenlift in, een nieuwe schroef erop en 10 minuten voor de start weer naar buiten. Ze zeilden gereefd, want het waaide 7 Bft en kwamen goed de Solent uit. Meer naar het westen verbeterde het weer iets, maar toen brak de bulkhead (een schot dat behoort tot de scheepsconstructie). Ze keerden om en dachten dat het voor de wind wel zou gaan, maar het werd alleen maar erger, dus bij Plymouth naar binnen. Einde verhaal. Daar kwam nog bij dat ik, als cadeau van de familie, mee mocht met fotograaf Rick Tomlinson naar de Fastnet Rock. Vanaf het water zou ik dan onze eigen boot kunnen fotograferen. Wat een

teleurstelling, toen ik uit het vliegtuig stapte en hoorde dat de boot in Plymouth lag."

Het moet zo zijn...

Dit kon en mocht niet de laatste wedstrijd van de Ker 43 zijn. En zie, najaar 2023 kwam de aankondiging van de Admiral's Cup in 2025. Het leek wel alsof het zo moest zijn. Piet kwam op zijn vereniging de KR&ZV De Maas, de thuishaven van de Ker 46 ROST. Er was niet lang voor nodig: **Baraka GP** en ROST gaan het Admiral's Cup avontuur aan. "Wat heerlijk om nog een keer volle bak aan te zetten voor 's werelds meest prestigieuze beker." Na de aankondiging gingen teams over heel de wereld aan de slag, werden boten gebouwd, ge-refit, nieuwe zeilgaderobes aangeschaft en heel veel getraind. Ook het team van de **Baraka GP** ging rond de tafel met ontwerper en zeilmaker om te kijken wat er nog verbeterd kon worden om een fractie sneller te gaan. Want hoewel de boot ontzettend snel gaat, zit er op bepaalde koersen nog meer in. De oplossing werd gevonden in waterballast, die vorige winter dan ook werd ingebouwd. "De bemanning is al een tijdje bezig met een fitness programma om goed fit te staan en Piet, die ook op de bemanningslijst voor de Fastnet staat, heeft een intensief fysioprogramma voor de boeg. Vanaf januari is er elke maand een klusweekend in Cowes en vanaf maart wordt het volle bak trainen op het water. De eerste wedstrijd wordt half april de RORC Easter Challenge. Het evenement zelf duurt zo'n twee weken. Zoals je ziet, is het best een commitment. En die gasten, die vroeger studenten en dus best flexibel waren, hebben ondertussen gezinnen en serieuze jobs. Dan moet je het allemaal wel willen en kunnen inpassen! Zelf hebben we ondertussen ook al negen kleinkinderen, waarvan er alweer vijf in de optimist zitten, met overigens allemaal grappige namen zoals **Baraka ST**, **Baraka Extra Small** en **Baraka Junior**."

Op de vraag wat hun verwachtingen zijn, gezien het grote aantal prof zeilers dat op dit evenement afkomt, antwoordt Helène: "We willen de zeilwereld laten zien dat het Nederlandse zeilniveau zeer hoog is en dat onze offshore zeilers veel in hun mars hebben. Laten we zeggen dat we de tegenpartij goed dwars kunnen zitten."



© Helène de Graaf

WEDSTRIJDKALENDER

IRC/ORC EVENEMENTEN NATIONAAL

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

april	26	50 Mijl Short Handed	Lelystad	50mijl.nl
mei	03-04	Stellendam Regatta	Stellendam	Stellendamregatta.nl
	03-04	Y-Torenrace	Durgerdam	Zvhety.nl
	17-18	Flevoland Regatta	Lelystad	Flevolandregatta.nl
	10-11	Almere Haven Weekend	Almere	WsvAlmerhaven.nl
	24	40 Mijl van Bru	Bruinisse	40mijlvanbru.nl
	27-28	Vuurschepen Race	Scheveningen	NSR.nl
	30-31	North Sea Race	Harwich (GBR)	rorc.co.uk
juni	07-09	North Sea Regatta	Scheveningen	NSR.nl
	14-15	1/4 Ton Kampioenschap	Muiden	Kwarttonzeilers.nl
	20-21	YSY Ronde om N-H	Lelystad	Rondeomnoordholland.nl
	27-29	Delta Weekend	Zierikzee	Deltaweekend.nl
juli	12	Zeilrace & rally Scheveningen 500	Scheveningen	Zeilrace-rally.nl
aug.	13-17	Open Belgian Sailing Week	Oostende-Nieuwspoort	OBSW.be
	23-24	Veronica Race	Roompot	Deltaweekend.nl
	29-31	Breskens Sailing Weekend	Breskens	Breskenssailing.nl
sept.	06-07	100 Mijl Bruine Bank Race	Scheveningen	Jachtclubscheveningen.nl
	06-07	Almere-Pampus Regatta	Muiderzand	Pampusregatta.nl
	13-14	Zuiderzee Regatta	Muiden	Knzrv.nl/zuiderzee-regatta
	20-21	Lelystad Regatta	Lelystad	Lelystad-regatta.nl
okt.	18	Antwerprace	Terneuzen	Antwerprace.be

SW (ORC)-WEDSTRIJDEN

mei	22	Harlingen-Terschelling Race	Harlingen	HTrace.nl
juni	14	Schelderegatta	Hansweert	Schelderegatta.be
aug.	10	Mosselrace	Yerseke	Mosselrace.nl
	23-24	Charity Cup	Wemeldinge	Sail4charity.nl
	24	Ladies Race	Oostende	Rnsyc.be
	30	24uurs Zeilrace	IJsselmeer	24uurszeilrace.nl
	31	Kruis van Heeg	Heeg	Wsheeg.nl
sept.	14	Charity Cup	Veerse Meer	Sail4charity.nl
	20	Shielmartinrace	Breskens	WvBreskens.nl
	20	8 uren van de Oosterschelde	Sint Annaland	8uren.nl
	24-28	200Myls solo	Lelystad	200mys.nl
	28	Benefleet Sailing for Think Pink	Oostende	Rnsyc.be
okt.	05	Windmill Cup	Stavoren	Windmillcup.nl
	18	Single- & Duohanded	Lelystad	Singlehanded.nl

SERIES

WINTER

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

ZOMER

Donderdagavond races	Breskens
Pinguin Cup	Almere Haven
Avondwedstrijden	Hellevoetsluis
Avondwedstrijden	Hollandsch Diep
Twilight Races	Wemeldinge
Woensdagavond races	Lelystad-Haven
Anterp Challenge	Antwerpen
Woensdagavond-wedstrijden	Scheveningen

2025

INTERNATIONAAL

febr. 24	RORC Caribbean 600	Antigua (GBR)	Caribbean600.rorc.org
apr. 18	Spi Ouest	La Trinité-sur-Mer (FRA)	Spi.Ouest-France.fr
18	RORC Easter Challenge	Cowes (GBR)	Sailracehq.com/programme
mei 11	ORC Sportboats Europeans	Torbole (ITA)	ORC.org/sportboateuropeans2025
24	Myth of Malham Race	Cowes (GBR)	Sailracehq.com/programme
juni 7	Round the Island Race	Cowes (GBR)	Roundtheisland.org.uk
13	IRC Nationals	Cowes (GBR)	Sailracehq.com/programme
18	Transatlantic Race	Newport RI (USA) to Cowes (GBR)	Sailracehq.com/programme
21	Kieler Woche	Kiel (GER)	Kieler-woche.de
26	East Coast Race	Harwich (GBR) to Ostend (BEL)	Eaora.org.uk
27	Morgan Cup Race	Cowes (GBR) - Guernsey (GBR)	Sailracehq.com/programme
juli 5	ORC DH Europeans	Helsinki (FIN)	Orc.org/dheuropeans2025
6	La Trinité - Cowes	La Trinité-sur-Mer (FRA) - Cowes (GBR)	Sailracehq.com/programme
6	Eastcoast Race	Harwich(GBR) - Oostende (BEL)	Eaora.org.uk
7	Cannonball Trophy	Oostende (BEL) - Breskens (NED)	Eaora.org.uk
8	EAORA Week	Southern Holland (NED)	Eaora.org.uk
20	Ramsgate Week	Ramsgate (GBR)	Ramsgateweek.com
26	ORC Europeans	Palma (ESP)	Orc.org/europeans2025
26	Fastnet Race	Cowes (GBR) - Cherbourg (FRA)	RolexFastnetRace.com
aug. 2	Cowes Week	Cowes (GBR)	Mobile.Cowesweek.co.uk
8	ORC Worlds	Tallinn (EST)	Orc.org/worlds2025
sept. 7	ORC DH Worlds	Monfalcone (ITA)	Orc.org/dhworlds2025
13	Buckley Goblets	West Mersea (GBR) - Oostende (BEL)	Eaora.org.uk
okt. 5	IRC European Championships	Corsica (FRA)	IRCrating.org
18	Rolex Middle Sea Race	Valetta (MLT)	Rolexmiddlesearace.com

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



MAX BEHREND VERZEKERINGEN
MAXIMAAL VERZEKERD

Zeilteam

Gedreven door teamwork

Gesteund door de Lijnenspecialist

Admiral's Cup wacht

ROST



© Twirre Boogaard



“Ontdek de ultieme kracht en prestaties van
Grand Prix Racing-lijnen bij de Lijnenspecialist
- voor wie alleen het beste touwwerk telt!”

 **LIJNENSPECIALIST**
.NL