

SMALL SHIPS RACE 2016 KOERS 270 EN DAN DE BANK OVER

Met recordsnelheid vloog een vloot kleine boten het afgelopen pinksterweekeinde vanuit IJmuiden de Noordzee over naar Lowestoft. Zeilen was erbij met Zoef, de nieuwe redactieboot, en zag dat het met 20 knopen ruime tot halve wind ook met kleine bootjes best rap kan gaan. Zoals altijd zat het venijn in de staart. Een verslag vanuit Lowestoft.

Tekst & foto's Ben Rutte / ben@zellen.nl en Marinus van Sijdenborgh / marinus@zellen.nl
Foto's Klaas Wiersma, Ben Rutte en Marinus van Sijdenborgh

SMALL SHIPS RACE IN HET KORT

Zes jaar geleden werd de Small Ships Race in het leven geroepen door de Nederlandse Vereniging van Toerzeilers op initiatief van onder andere Simon Does. "Om mensen met kleine boten hun grenzen te laten verleggen, hun vaargebied te vergroten en ze een duwtje in de rug te geven." Voorafgaand aan de toertocht met wedstrijd-komsten om informatie uit te wisselen en mensen voor te bereiden op veelal hun eerste tocht over zee. De SSR vindt altijd plaats in het pinksterweekend en voert de deelnemers van IJmuiden 100 mijl pal west, naar het Engelse Lowestoft. Het volledige programma van de Small Ships Race omvat een

vrijblijvende informatiemiddag, na inschrijving een schippersbijeenkomst en een facultatieve keukentafelsessie over navigatie en tochtvoorbereiding, en direct voorafgaand aan de wedstrijd een veiligheidsinspectie waarin de veiligheidslijst nog wordt doorgenomen. Is men eenmaal gestart, dan wordt er om de twee uur een - eveneens facultatief - marifoonronde gehouden. De prijsuitreiking is tijdens het bijbehorende diner, waarbij overigens ook de deelnemers van de gelijktijdig gehouden Pinksterrally aanschulven. Het gros vertrekt zondagochtend terug naar Nederland, maar dan sta je op eigen benen. Voor meer informatie kijk je op www.smallshipsrace.nl





Ochtendpalaver. Gaat iedereen?



Binnen een minuut koffie uit de Jetboil.



Zigzagpatroon: kruisen met stroom tegen.



Joehoe! Wat een genot en wat zeilt Zoef heerlijk!

20.40 uur (woensdag) Zuid! Nee Noord!

Na het avondpalaver spreken we nog even met de drie andere boten in ons marifoongroepje. We zullen elkaar elke twee uur even proberen op te roepen. Wie gaat wat doen en waarom? Adviezen en tips gaan over en weer. Is het slim om met ONO wind ten noorden of juist ten zuiden van de geul uit te varen? Het verkeersscheidingsstelsel, de verschillende ankerplaatsen en twee windmolenparken zorgen voor een interessante discussie. De stroom zal noordgaand zijn en we besluiten met de verwachte ONO wind om via de Noordkant uit te varen.

07.00 uur Ochtendpalaver

Met de tandpasta nog in mijn mondhoek sta ik met nog 18 andere slaperige bemanningen op de kade. In de ochtendzon luisteren we naar Jur Pels, een van de organisatoren. Het weerbericht lijkt ietsje verbeterd, en waarschijnlijk zullen we geen 7 Bft meer krijgen vlak voor Lowestoft, maar het wordt nog steeds pittig. De wind zit gelukkig in de goede hoek. "Je weet het pas zeker als je weer thuis bent", zegt Jur. Er is altijd twijfel over het weer, en niet iedereen is er gerust op. Nog snel even naar de wc, want Zoef heeft alleen een

puts, en met de verwachte zeegang kan ik wel iets leukers bedenken.

07.59 uur Klaar om te

Net de haven uitgevaren. We zijn de laatsten, zo lijkt het, want iedereen zeilt al. Waren we er wel klaar voor na al het geklus van de laatste dagen? Gisteravond pas hebben we haar gedoopt. En daarna nog even de reefconstructie veranderd, want die bleek niet te werken. Wel handig als er zo'n 25 knopen wind wordt verwacht. De boot nog even snel opruimen en hopelijk alles een beetje zeevast gestouwd. We hebben nog geen idee hoe Zoef zich op het grote water gaat gedragen. De omstandigheden zijn perfect. Zonnig en 15 knopen wind uit ONO. We zijn stevig aangekleed maar zweten nu al in onze pakken. Het is 08.12 uur als we over de startlijn zeilen. Het lijkt wel zomer.

09.36 uur Galewarning nummer 36

Over de marifoon klinkt een galewarning voor Texel en Rottum. Verder niks, en wij hebben geweldige wind en varen met de gennaker op in het zonnetje westwaarts. Joehoe! Wat een genot en wat zeilt Zoef heerlijk! We zijn achteraan gestart en lopen snel in op het peloton. Het

windmolenpark vroeg ons om een keuze en we passeren het aan bakboord. De stroom drukt ons noordwaarts en daar is ook de meeste winddruk. Daar gaan we al, vlak langs de rustig draaiende molens, voortgetrokken door ons mooie voorzeiltje.

10.12 uur Koffietijd

Met elastieken hebben we een brandertje tegen het plafond gespannen zodat het een semi-cardanisch geheel vormt. Net als de profi's in de Volvo Ocean Race. Ik brouw er een lekker bakje koffie mee, de eerste stoere zeekoffie die op Zoef wordt bereid. Het is wel een beetje kamperen benedendeks, maar dat gaat prima. Ondertussen zeilen we heerlijk met 7 knopen de goede kant op.

12.08 uur Boem!

Pats! Met een knal scheurt de gennaker uit zijn lijken. De windmeter geeft 17 knopen ware wind aan en we liepen zojuist nog 8 knopen over de grond. Dat is balen, maar er is niets aan te doen. We rollen snel de fok uit en varen verder. De *Ventoux*, een Etap 32 die we net hadden ingehaald, begint nu dus weer op ons in te lopen. We sturen 270 graden, over een half-uurtje gaat de stroom kenteren en worden we langzaam naar het zuiden gezet.

OVER DE BANK?

Noord van de bank, zuid van de bank of over de bank, dat zijn de opties die je treft bij de aanloop van Lowestoft. De zuidelijke aanloop is weliswaar kort, maar bij noordnoordoosten wind en bijbehorende golven geen pretje. De aanloop door het kanaaltje over de bank, iets noordoost van Lowestoft, is het kortst, maar laat ons bij nacht aankomen door een geul die we niet kennen, die niet betond is en waar theoretisch flinke grondzeeën kunnen ontstaan. Daarom kiezen we voor de noordelijke route via Holm Channel bij Great Yarmouth. Bij aankomst op doodtj en de actuele wind is de betonde geul gemakkelijk te bezeilen. Onze argumenten om niet bij nacht over de onbekende, onbetonde bank te zeilen stonden als een huis, maar toen puntje bij paaltje kwam en we de stal roken, bleek dat we ons hadden misrekend met het getij. De stroom stond al flink tegen, we maakten amper snelheid over de grond en hadden een drifthoek van bijna 25 graden. De NE Holm boel kwamen we nauwelijks voorbij. Het vooruitzicht van een goede nachtrust maakte de aanloop over de bank ineens een stuk aantrekkelijker; we waren achteraf verbaasd over hoe snel ons initiële besluit wankelde. Nog een half uur kruisen leverde uiteindelijk op wat we wilden: acht knopen over de grond richting de haven.

14.13 uur Pingpongbal

"Hallo, wat ben jij voor vogel?" Ik zit al een uurtje aan het roer als een geelbruin vogeltje van het formaat pingpongbal de kuip in fladdert. Waar zou zo'n beestje vandaan komen en waar zou hij – of zij – naartoe gaan? De pingpongbal hipt op de grootschoot en inspecteert ons reddingsvlot, maar praat niet terug. Voordat ik hem verder kan ondervragen gaat hij er alweer vandoor. Beviel de boot hem niet? Mij bevalt 'ie in ieder geval wel.

De golven zijn langer, de zonnebrand doet zijn naam eer aan en probeert een vuurtje te starten in mijn ogen, terwijl mijn nek zich beklagt over de temperatuur in de schaduw. De wind is de laatste drie kwartier aangewakkerd naar een gemiddelde van 22 knopen en komt de hele dag al schuin van achteren. We voeren vol tuig en ik kan sturen met de verlenger vanaf de kuiprand. Soms glijdt de boot prachtig van de golf, maar meestal moet ik bijsturen voordat ik de topsnelheid heb bereikt. Dat hindert niet, want het log laat al een half uur cijfers boven de zeven zien. Heerlijk! Om nog harder te gaan zou ik eigenlijk even het grootzeil vlak willen trimmen, maar Ben slaapt en de stuurautomaat hebben we nog niet laten wennen aan de golven en zo'n ding moet

altijd zelf leren hoeveel uitslag hij moet geven om op koers te blijven.

14.44 uur BOSUI

Een uitgerust, maar duidelijk niet uitgeslapen hoofd van Ben komt uit het kajuitluik. "Wil je soep?" Dat laat ik mij geen twee keer zeggen. "En wil je dat met bosui?" Bosui? Welk brouwsel kun je klaarmaken op een Jetboil met bosui? Vooruit, met bosui. Maar alleen als Ben even stuurt zodat ik kan trimmen om de loefgierigheid van onze Zoef te temmen. Iedere golf schuin van achteren duwt de boot uit koers en dat gaat niet alleen de armspieren parten spelen, maar ook de roeren. Ik ben even afgeleid door de kennelijke bosuisoep als een gemene golf tegen het vrijboord klappt en de boot onbedwingbaar laat oploeven. "Hou je vast!", roep ik naar binnen en ruk de grootschoot uit de klem. Ik meen binnen een bosui te zien vliegen, maar een kok die drie jaar rond de wereld heeft gevaren, kent zijn bosuien van haver tot gort en even later komt er een kop geurende noedelsoep naar buiten. Met pinda's en bosui. Nog even onderlijk, cunningham en hekstag doorzetten en de middag kan niet meer stuk.

15.15 uur De reep smeren

"Waar komt dat eigenlijk van- ▶



ZOEF NAAR DE OVERKANT

Krap een maand voordat de Small Ships Race begon, kwam Zoef in ons midden. De 23 jaar oude Bene-teau First 210, toen nog met de naam Spa Blauw (we hebben haar omgedoopt op de vertreksteiger in IJmuiden – later meer over hoe je dat met goed fatsoen doet) lag op ons te wachten in Jachthaven Waterland in Monnickendam. Ze was in goede staat, maar voldeed bij lange na niet aan de vereisten van de wedstrijd, laat staan dat ze uitgerust was om op zee te kunnen varen. Ze had wel een log, wind- en dieptemeter en er was zelfs een stuurautomaat aan boord, maar van ingewikkelder apparatuur was geen sprake. Een marifoon en AIS-ontvanger hadden we in ieder geval nodig. Een breed scala aan veiligheidsmiddelen werd aangeschaft en op de boot geschroefd. Looplijnen en bevestigingspunten voor de lifelines verschenen aan dek en een hoefijzer en een – zelfgebouwde – joon schroefden we op het hek. Om op dit hobbelbakje water te kunnen koken volgden we het voorbeeld uit de Mini 6.50-klasse

en hingen we een Jetboil aan het plafond. Met de paar weken die we nog hadden, moesten we snel de juiste materialen en apparatuur hebben. Een reddingsvlot werd ons ter beschikking gesteld door www.reddingsvlot.nl en voor het derde rif en de slingerzeiltjes was Zeilmakerij Dirk Schermer bereid een plekje vrij te maken in de agenda. Het beslag, de veiligheidsmiddelen en meer werden geleverd door Dekker Watersport; Raymarine nam de apparatuur voor zijn rekening. Over het uitrusten van de boot, het aanpassen van de dekindeling, het plaatsen van de veiligheidsultrusting, het geschikt maken van het interieur voor op zee en het inbouwen van de apparatuur lees je meer in de komende nummers van Zeilen. En Zoef? Die heeft ons snel, droog en zo comfortabel als kan naar de overkant gebracht. Met uitzondering van een klein lekje bij de stuurboord wantputting, een wankele marifoonstekker en een gescheurde gennaker bleef alles heel. Je komt Zoef in de komende nummers van Zeilen nog vaak tegen.

Ze was in goede staat, maar voldeed bij lange na niet aan de vereisten van de wedstrijd



Gerwin



Annecahrien en Jan Cees



Ronald en Wim



Lisanne en Hans

GERWIN HAAIJEMA BELUGA, ETAP 22

"Het is erg leuk om onder gelijkgestemden te zijn. Bij andere evenementen hobbel je er met zo'n klein bootje altijd maar een beetje achteraan. Er lijken niet veel mensen te zijn die het leuk vinden om met kleine bootjes gekke dingen te doen, en die mensen vind je hier bij elkaar." Gerwin is een ervaren zeiler. Hij zeilde met zijn gezin al eens een jaar door de Middellandse Zee. De SSR doet hij voor het eerst. Hij zelt zijn 22 voets Beluga solo en heeft een geweldige oversteek gehad. "De stuurautomaat heeft het grootste deel van de tocht gestuurd. Het waaide op een gegeven moment flink. Ik trim dan eerst de boot helemaal goed en zet dan de automaat aan, dat ging uitstekend." De tochtvoorbereiding bleek achteraf best goed te kloppen. "Met isailor had ik op mijn tablet de oversteek voorbereid en een inschatting gemaakt van hoe de stroom me zou verzetten. Dat bleek goed te kloppen." De Beluga zit vol handigheidjes die Gerwin zelf heeft bedacht en gemaakt. De navigatie loopt via zijn iPad en er is dankzij een handig draaibaar zonnepaneel vrijwel altijd genoeg stroom voor de stuurautomaat en ander comfort. "De aankomst in het donker was nog wel even spannend. Uiteindelijk heb ik de bank voor Lowestoft overgestoken, de software die de stromen projecteert bleek heel accuraat dus dat durfde ik wel aan."

JAN CEES EN ANNECAHRIEN VAN RIJCKEVORSEL PIMPERNEL, NOORSE FOLKBOOT

"Wat een plaatje!" is een veelgehoorde opmerking bij het zien van de Pimpernel. Maar deze klassieke Noorse folkboot met zijn lage vrijboorden zonder zeereiling en niet-zelflozende

kuip lijkt niet meteen de meest logische boot voor een Noordzeeoversteek. Toch kan dat gemakkelijk en is het een zeer goed zeilend en zeewaardig schip, zegt eigenaar Jan Cees van Rijckevorsel. Hij zelde met zijn dochter Annecahrien de Pimpernel voor het eerst de Noordzee over. Dat was met een maximale wind van 6 Bft zeker geen comfortabele tocht, maar het ging prima. Nerveus waren ze niet voor deze eerste oversteek, al zorgden de motorproblemen aan de start wel voor de nodige zorgen. "Ik heb de motor moeten ontlichten voordat we konden vertrekken. Bij aanvang hadden we wegens de windverwachting een rif gestoken, maar de wind viel mee en via de radio hoorden we andere boten met snelheden van 5 tot 6 knopen, terwijl wij maar 3 tot 4 deden. Dat rif ging er dus uit, en het is eruit gebleven, terwijl het later wel 6 Bft ging waaien." De boot zelt minder nat dan het lijkt. "De gangboorden zijn niet door het water gegaan, al kregen we wel regelmatig wat water over." De boot is gebouwd in Durgerdam door Piet Bouwhuis in 1959 en is sinds drie jaar in het bezit. Vader en dochter varen regelmatig samen en hebben veel zellervaring. Pimpernel voldoet van nature niet helemaal aan de uitgebreide veiligheidslijst van de SSR, maar met haar zeewaardigheid is niets mis volgens haar eigenaar. "We hebben drie pompen aan boord en ze zelt ook bij harde wind erg goed."

WIM OSKAM EN RONALD BUSE. WATERJUFFER, AGRION 650

Na een middagje samen zeilen op de Grevelingen durfden Wim Oskam en Ronald Buse het wel aan met elkaar. Via de bemanningsbank van de Toerzeilers kwamen ze met elkaar in contact en nu liggen ze in Lowestoft

en genieten van een stevig ontbijt na een geslaagde oversteek. Schipper en eigenaar Wim Oskam heeft de Waterjuffer, bouwnummer 1, al 24 jaar onder zijn hoede. De boot is helemaal geoptimaliseerd voor solozellen. Van een kaartentafel die onder het luik vandaan schuift tot een speciaal zitje in de kajuitingang. Hij deed al drie keer eerder mee aan de Small Ships Race, vooral omdat het zo leuk is, maar het is ook een stok achter de deur om in actie te komen. "Als je je inschrijft geef je jezelf een deadline, en dwing je jezelf om iets te gaan doen. Bijvoorbeeld de boot op tijd klaar hebben, maar het is ook leuker om met een opstapper aan boord een echte missie te hebben." De oversteek ging lekker voorsoepdig volgens Ronald. "De wind was geweldig en er was weinig grote scheepvaart, dus dat was niet zo spannend. De marifoongroepjes waarin we iedere 2 uur even met elkaar kletsten waren leuk en gaven ook wel wat houvast voor de nog onervaren deelnemers."

HANS EN LISANNE GRUL TINTIN, JOUET SHERIFF

Hans Grul en dochter Lisanne maakten de oversteek voor het eerst. Ze sleepten de Mr. Vee wisseltrofee in de wacht, de eerste en enige prijs. "In september hadden we de boot al naar IJmuiden gevaren, want we wilden ter voorbereiding al eens op zee hebben gevaren", zegt Hans. "Drie jaar geleden hoorden we van het bestaan van de Small Ships Race." Sindsdien heeft het duo zich voorbereid op de editie van 2016. Waarom ze mee wilden doen? Lisanne: "Voor de uitdaging, het avontuur. Het IJsselmeer is spannend, maar te doen. Een rondje Noord-Holland is ook leuk, maar naar Engeland varen is een mooier doel." Hans: "En ook om te leren. We zijn twee keer eer-

der bij een informatieavond van de Small Ships Race geweest voor we besloten dat we er klaar voor waren. Op die avonden spreek je mensen met dezelfde passie, van wie je heel veel kunt leren. Zonder de SSR hadden we het waarschijnlijk niet gedaan. Je krijgt een duidelijk doel en uitgebreide begeleiding aangeboden. Daardoor, en ook door de veiligheidslijst, wordt je je bewust van wat er kan gebeuren en hoe je daarop kunt anticiperen."

Varen op zee is heel anders dan varen op het IJsselmeer. "De golven zijn langer en je moet serieus navigeren", vertelt Lisanne. "Natuurlijk moet je op het IJsselmeer ook wel eens op je kompas kijken, maar daar heb je geen getijden, geen stroming en geen diepwaterroettes. Maar er kan weinig op tegen het gevoel van midden op zee, met blote voeten in de kuip, half windje en zes knopen boot-snelheid. Dat is geweldig!" Ondanks de grondige voorbereiding zijn er zeker dingen die ze de volgende keer anders zouden doen. "Op een gegeven moment word je moe, ook van al die nieuwe indrukken. Je zelt prachtig, er is een mooie zons- ondergang, er zijn mooie sterren, een maan en dan dommel je gemakkelijk in." "Omdat je zo enthousiast bent, vergeet je dat je moet slapen", voegt Lisanne eraan toe. "Ondanks dat de navigatieapparatuur in orde was, kon je eigenlijk niet navigeren als de ander slaapt, omdat het apparaat niet waterdicht is." Aangezien de winnaar van het voorgaande jaar de prijs moet uitreiken, zijn ze volgend jaar ook van de partij. Lisanne: "We zullen hem niet nog een keer winnen, maar op snelheid kan het altijd nog. De volgende uitdaging? Ik wil een keer naar Londen varen. Maar de Scandinavische kust en de Oostzee lijken ons ook prachtig."



Zoef gaat nog steeds als een trein, al lijken de rails soms op die van een achtbaan



Niet ieders favoriet...



Hoe doen ze dat met zonnepanelen op grote boten?



Small Ships-vloot in de haven van de RN&SYC.

daan, smeerreep?”, vraag ik aan Ben en tegelijkertijd ook aan mezelf. Een van ons zou dat toch moeten weten. We zijn ongeveer op een derde van de reis als we het eerste rif steken. Ik ga zo even liggen – van slapen is nauwelijks sprake – en met de wind van het afgelopen uur is het handiger om het rif te steken voordat ik ga slapen, zodat ik er niet voor hoeft op te staan. De boot krijgt minder helling, de roeren minder druk en het belangrijkste: je wordt zelf minder moe, omdat je minder alert hoeft te sturen. Ik haak me aan en kruip naar voren op onze stabiele stuiterbal. Af en toe komt een vrolijk spettertje zout me tegemoet, maar het blijft onschuldig enthousiasme; echt nat word je er niet van. De kous van het eerste rif wil niet naar beneden als je niet eerst de onderste leuvers uit de groef haalt. Dus: leuvestopper losdraaien, grootval ongeveer 75 centimeter laten zakken, gisteravond nog aan de kous gemaakte softshackle om de reefhaak leggen (de kous past vreemd genoeg niet om de reefhaak), val strak zetten op de lier, grootschoot vieren, smeerreep inscheren door de stopper van de spival (die hebben we toch niet meer nodig), je knieën stoten aan de lier als je weer terugkruipt in de kuip, uithaken van de lifeline, inhaken in de kuip, je afvragen of er ook een werkwoord is voor het aantrekken van de

smeerreep, smeerreep doorzetten op de lier en je grootschoot weer aantrekken. Ben kijkt tevreden. “Dat voelt een stuk beter!”

18.50 uur De zee bouwt op

Het blijft zonnig, maar door het opspattende water wordt mijn zonnebril steeds waziger. Schoonvegen werkt averechts. De zon komt langzaam achter de fok tevoorschijn, we koersen nog steeds pal west. Marinus heeft net geslapen en wordt wat katterig wakker. Nu zit hij aan het roer en komt langzaam tot leven. Het oversteken van de *deep water* route ging heel gemakkelijk, er was weinig verkeer. Ik ga nog een uurtje liggen.

19.10 uur Maersk Tangiers

Groot, grijs en oranje, komend van bakboord: een uit zijn krachten gegroeide coaster. De oostelijke tak van de Y-splitsing van de diepwaterroute hebben we gehad en we varen nu in niemandsland. “Kun jij even kijken op de AIS wat de CPA (*Closest Point of Approach*, het dichtstbijzijnde punt van nadering bij gelijkblijvende koers en snelheid) van dat ding bakboordachter is?” Ben slaapt nog niet en biedt aan om even mee te kijken. “250 Meter”, klinkt het van binnen. Da’s te dichtbij naar mijn smaak. “Hier heb je het peilkompas, kijk even of je hem

kunt peilen.” Wordt de peiling minder, dan gaat hij voorlangs, wordt hij meer, gaat hij achterlangs. Blijft hij gelijk, dan is het tijd voor actie. Tien minuten verandert de peiling niet. “We roepen hem op”, besluit Ben. “*Maersk Tangiers, Maersk Tangiers, we are the sailing yacht in front of you, please advise if you are going to pass us to port or astern and would it be possible to go to starboard a bit to pass us astern.*” “*No problem, I will alter my course a bit and pass you astern.*” “*Thank you sir, have a good watch.*” We zien het schip iets bijdraaien en hij gaat ruim achter ons langs.

20.21 uur Gevangenisvoer

De zon verliest langzaam haar kracht en het wordt snel kouder. De zee is aardig hobbelig, dus ik kook water en maak daarmee twee astronautenmaaltijden. Gevriesdroge ingrediënten in een zak, water erbij, goed roeren en dan vijf minuten laten staan. Pas op dat je je handen niet brandt. Mijn verwachtingen zijn niet hooggespannen en worden niet overtroffen: gevangenisvoer, zoute meuk. Opeten en snel vergeten. We gaan de nachtwacht in. Twee uur op twee uur af. Ik begin met sturen en krijg meteen een koude golf in mijn nek. De avond is prachtig, en het lijkt alsof we over de steeds hoger wordende golven crossen.

DE EVALUATIE EN DE PRIJZEN

In de sfeervolle Conferenceroom van het statige pand van de Royal Norfolk & Suffolk Yacht Club heeft een belangrijk comité plaatsgenomen. Drie voormalig winnaars van de SSR, Eli van den Broek, Joost Ubbink en Gezinus Hummel, ontvangen op de dag na aankomst een voor een de deelnemers voor een evaluatiegesprek. Vooraf ingevulde vragenlijsten over thema's als veiligheid, Zien en gezien worden, Welzijn aan boord en Algemene voorbereiding worden besproken en de verwachtingen vooraf worden tegen de ervaringen uit de praktijk getoetst. De antwoorden worden gewogen en tellen uiteindelijk mee in de eindklassering, net als de gezeilde tijd. Het heeft een wat schools karakter, maar zo wil de organisatie bereiken dat de SSR niet alleen een wedstrijd is maar ook aanmoedigt om je als zeller verder te ontwikkelen.

De winnaar hoeft dus helemaal niet de snelste boot (op SW-rating) te zijn, maar wordt



ook gekozen op basis van de ontwikkeling die ze als zellers hebben laten zien.

21.45 uur De zon gaat onder en het is fris

Zoef gaat nog steeds als een trein, al lijken de rails soms op die van een achtbaan. Grote golven pakken ons op en gooien ons opzij, en voor het eerst lopen we uit het roer. Toch voelt de boot gecontroleerd en we maken ons geen zorgen. We lopen in op twee zeiltjes voor ons, of lijkt dat maar zo?

01.34 uur Het land is al een tijd in zicht

Lowestoft en Great Yarmouth en een heleboel lichtjes. We hebben gekozen voor de noordelijke aanloop, via de S Corton kardinaal. Ik heb alleen iets te krap gerekend en we zitten te ver zuid en zijn iets te laat, want de stroom is al en tijdje gekenterd en loopt nu zuidwaarts. Nu moeten we hoger aan de wind tegen de stroom op noordwaarts komen. Binnen wordt het steeds natter en zouter. We hebben een kleine lekkage en er komt geregeld wat water binnenwaaien. De wind krimpt wat en de stroom is sterker dan we hadden verwacht. We moeten flink aan de bak om er te komen. Het is goed om nu te blijven eten, dus ik neem nog een banaan en we eten ook nog een Snickers. Ik navigeer en Marinus zit aan het roer. Deze aanloop is nieuw voor mij en om dan ook nog in het donker te arrive-

ren is extra spannend. De South Corton komt maar niet dichterbij. Dus nog maar een appel, en vooruit, ook een mueslireep.

04.15 uur Lowestoft

“*Port control Lowestoft, port control Lowestoft, this is sailing yacht Zoef, sailing yacht Zoef, we are about half a mile to the north east of the harbor entrance. Can we enter the port?*” “*Sailing yacht Zoef, no problem, as long as you keep clear from the commercial vessels.*” Ik bedank de eerste Brit die ik spreek in een jaar en wens hem goedenacht. Terwijl we met acht knopen richting de finish scheuren komt er uit het niets nog snel even een commercial vessel langs. Wat gaat hij doen? Maar voordat we überhaupt een kant hoeven te kiezen, zijn wij alweer voor hem langs gegaan. Ben stuurt, terwijl ik de motor in het water laat zakken en de stootwillen en zeilbandjes voorgaats haal. Om 4.15 uur zeilen we langs de pieren. We zijn binnen! De opluchting en het rustige water maken snel plaats voor competitiedrang; hoeveel boten zijn er al binnen? We zien een handvol liggen. We zijn in ieder geval geen laatste. Als we vastmaken aan een Etap 22 komt er nog een bootje binnen. Lijnen worden vastgeknoopt, handen geschud. We hebben elkaar en Zoef, en Zoef ons, heelhuids naar de overkant gebracht. ●