

wedstrijd small ships race

De tweekoppige bemanning van de Kolibri 560 2 Gezusters zeilt van IJmuiden naar Lowestoft in de Small Ships Race 2012. Willem Plet werd vorig jaar tweede. Voor Marinus van Sijdenborgh is dit de eerste oversteek naar Engeland. De heenreis ging rap en zonder problemen. De terugreis blijkt een grotere uitdaging.

TEKST MARINUS VAN SIJDENBORGH
FOTO'S WILLEM PLET, ELI VAN DEN BROEK,
ANITA VAN DUYNEN EN JUR PELS

DE WEG TERUG

SMALL SHIPS RACE

De Nederlandse Vereniging van Toerzeilers (NVvT) organiseerde dit jaar voor de tweede keer de Small Ships Race. Deze race is in de eerste plaats een prestatietocht van IJmuiden naar Lowestoft voor kajuitzeiljachten van maximaal 24 voet (7,5 meter). In de tweede plaats wordt gestreden om de Mister Vee Wisseltrofee, die wordt uitgereikt aan de boot die als snelste aan de overkant is. De tocht staat ook open voor niet-leden van de NVvT en is bedoeld voor schippers van kleine jachten die graag op eigen kiel naar Engeland varen. Iedere schipper vaart natuurlijk uit op eigen verantwoordelijkheid, maar de organisatie begeleidt en adviseert de deelnemers in ruime mate op het gebied van navigatie, meteo, veiligheid en uitrusting.



wedstrijd small ships race

“Sailing yacht *Two Sisters*, this is Harbour control Lowestoft, you are clear to exit, over”, klinkt er uit de marifoon. Ik bedank de man aan de andere kant van de lijn en we varen op de buitenboordmotor de vesting uit van de Royal Norfolk & Suffolk Yacht Club in Lowestoft, Engeland. We trekken fok en grootzeil op de hand omhoog. Buiten de pier staat ons een meters hoge deining te wachten van drie dagen oostenwind. Als een badeend wordt ons nog geen zevenhonderd kilo zware bootje door de golven opgetild. De buitenboordmotor huult om elke golf. Onder zeil zou het al een stuk comfortabeler gaan, maar de fok staat abominabel. Willem hangt uit het kajuitluik onder de giek om de oorzaak te vinden. De boeg klappt op het water, ik proef zout. “Kun jij de schoot losgooien?”, roept hij boven de herrie uit, “dan scheer ik hem even goed in!” Even later bevrijd ik de motor van zijn angsten en knallen we aan de wind over stuurboord richting de lage landen.

BOOMKLIMMEN

Het is eerste pinksterdag, zes uur 's ochtends. We hebben twee volle dagen in Engeland doorgebracht, nadat we samen met een aantal deelnemers van de tweede Small Ships Race en de Pinksterrally – beide evenementen van de Nederlandse Vereniging van Toerzeilers – in iets meer dan 24 uur naar Engeland zijn gezeild.

De grote stroom van vaaraanwijzingen, weersverwachtingen en veiligheidsaspecten die de organisatie van de SSR op ons af liet komen, leidde ons moeiteloos door de voorbereiding en naar de overkant. Het weer was uitzonderlijk goed. Anders dan de gebruikelijke zuidwester kwam de wind op de heenreis uit het noordoosten. Ook scheen de zon. De oproep voor het twee-uurlijkse marifoonronde klonk zelfs op de handmarifoon glashelder; nooit was de eerstvolgende boot verder weg dan vijf mijl. We konden water koken, bruin worden, rustig eten en rustig slapen. Met uitzondering van één boot was het op de diepwater-route stil en we hadden onze zeiljas alleen aan tegen de kou. In 24 uur en 47 minuten waren we in Lowestoft. Nu klimmen we zonder begeleiding uit de boom der Engelandvaarders. We varen terug naar IJmuiden.

HET KANAAL LOOPT VOL

Zo vroeg in de ochtend staat er ongeveer één knoop stroom om de noord. De grondkoers op de gps is nu 100, 110 graden. Het kompas wijst iets noordelijker dan 90 graden. In de 24 uur die we ongeveer nodig hebben om de honderd mijl naar IJmuiden af te leggen, komt de hele getijdencyclus twee keer langs, dus we worden ongeveer even ver naar het noorden als naar het zuiden verzet. Met de oostenwind zouden we in theorie de stroom onder de lijboeg moeten houden voor de meeste voortgang. “Zullen we een slagje over bakboord proberen?” Willem vindt het prima, dus we gaan overstag. Hij kijkt naar de gps en fronst. “Met 100 of 110 ben ik wel blij”, zegt hij. We gaan nog eens overstag en eten een krentenbol met kaas als ontbijt.



De chaos na aankomst: het zwarte gat van de voorpiek.



Op deze koers bleek de spi slechts 0,2 knoop meer te leveren.



Blijkbaar doen we iets goed, vlak na de start halen we het veld in.

VERLANGLIJST

Op de heenweg – we vertrokken om 8:00 uur uit IJmuiden – hebben we vanaf 21:00 uur wachten gedraaid van drie uur. We sliepen om en om in volledig zeilpak minus reddingvest in dezelfde kooi. Dat beviel goed. Vanwege het aanwezige wedstrijd karakter van de tocht zijn we overdag allebei opgebleven, temeer omdat we een spinnaker voerden. Nu is dat niet nodig. “Bezwaar als ik ga pitten?”, vraagt Willem. “Geen probleem”, zeg ik. We kunnen het prima met elkaar vinden, maar drie dagen zijn lang en bovendien kan ik de ruimte in de kuip wel gebruiken om mijn houding te variëren; zo'n Kolibri zit als een stoeptegel. We varen met vijf knopen aan de wind bijna op rompsnelheid. Een Kolibri 560 weegt nagenoeg niets en is daarom behoorlijk gevoelig voor ballasttrim. Willem ligt rustig te ronken aan de hoge kant en het zware reddingvlot ligt voor in de boot. Door al dat gewicht voorin varen we de spiegel vrij en winnen we minstens een halve knoop. Bovendien glijdt de boot ook soepeler over de golven. Ik zit met beide benen voor de overloop en bedien de helmstok met de verlenger. Een dergelijke constructie maakt de zithouding er niet beter op, maar ik negeer het protest van mijn rug. Het voorzeil roept me tot de orde en ik kijk snel op het kompas. 120 Grad en! Ik loef snel op naar onze oude koers. Even niet opletten kost je al snel een paar mijlen.

METEN

Ik word wakker van de buitenboordmotor die aanslaat. De boot schommelt nauwelijks nog. De zon staat hoog en

KLEIN JACHT OP ZEE

De Kolibri 560 2 *Gezusters* was ook dit jaar het kleinste deelnemende boottype. Het betreft een vrijwel standaard Kolibri 560. Met uitzondering van verzwaarde verstaging, een waterdicht compartiment en een laag epoxy-glasvezel op het onderwaterschip zijn er geen structurele veranderingen aan de boot aangebracht. Trimgevoeligheid, gewicht en koersvastheid vormen de grootste verschillen met grotere jachten. Alertheid in beweging aan boord was vereist om de boot niet van koers te laten veranderen. Daar moesten we aan wennen. Met een leeggewicht van slechts 640 kilo voer 2 *Gezusters* over de golven in plaats van erdoorheen, waardoor er nauwelijks water over kwam. We misten vooral zitcomfort aan boord, maar konden verder uitstekend uit de voeten met deze kleine boot op zee.

schijnt door de kajuitgang naar binnen. Het gevoel voor tijd raak je midden op zee echt kwijt. Mijn horloge dient, net als de gps, slechts als meetinstrument voor de veiligheid. Ik heb mijn wacht aan het eind van de ochtend overgedragen aan Willem. De wind was toen al minder geworden, maar nog steeds oostelijk. Willem ziet dat ik wakker ben. “De snelheid was nog maar twee knopen en de stroom zette ons alleen maar weg naar het zuiden.” Ik knik en ga weer op mijn rug liggen. Mijn hoofd ligt op een bundel kleding en tussen de slingerband en het kussen heb ik de enige trede van de kajuittrap gezet. De deining probeert me constant uit bed te kieperen, maar het maakt mij niets uit. Ik ben nog nooit zo snel in slaap gevallen; ik slaap zelfs dwars door de diepwaterroute heen.

NIEUWSGIERIGEN

Als ik weer wacht heb, is de horizon leeg. Het is laat in de middag, maar ik voel mijn neus verbranden. Door de spiegelglazen van mijn zonnebril tuur ik naar het kompas. De koers is nog steeds hetzelfde. Zou de stroming niet eens moeten keren, zodat we naar het noorden worden verzet? Ik kijk op de gps. Nee, de ware koers is nog steeds zuidelijker dan de kompas koers. Ik heb toch niet zo lang geslapen dat ik de leegloop van het kanaal heb gemist? Willem heeft *De lange route* van Moitessier meegenomen, maar die heb ik al gelezen. Bovendien kan ik het roer toch niet loslaten zonder risico op koersverandering. Dan zie ik het haakje voor de verlenger. Misschien dat hij wel sterk genoeg is om op deze rustige zee en op de motor koers te houden? Ik haak hem in, kijk naar het kompas en maak een denkbeeldige

vreugdedans. Ik voel me bevrijd en kijk om me heen. Ik ben buitengewoon tevreden met mijn uitvinding en pak een yoghurtje van onder de vlonders. Als ik mijn vingers in het zeewater af wil spoelen hoor ik een plons en zie ik een kleine vlek aan bakboord bij de boeg. Een vis! Een grote vis. Ik sper mijn ogen open en zet mijn oren op scherp. Als een muis die in je ooghoek vlucht als je de kamer binnenkomt, zie ik de donkere vlek aan bakboord flitsen, maar nu komt er heel even een hoge, kromme vin boven water. Een dolfijn! Een paar honderd meter achter me aan lij zie ik meer vinnen. En dan zijn ze weer weg. Ik beeld me in dat ze op mijn hand zijn afgekomen en steek hem nogmaals in het water, maar ze komen niet terug. Ik geniet.

WACHTER

Voor het avondeten warmen we een soepje op. We hadden niet verwacht dat we het spiritustoestel konden gebruiken, maar de zee is rustig genoeg om de pan op het vuur te laten staan. Ik neem de wacht straks weer van Willem over. “Zie je die lichten aan de horizon? Da's een boorplatform, daar moeten we heen”, zegt Willem. Ik kijk naar de horizon en op de kaart. “Hoe ver moesten we ook alweer van dat ding wegblijven?”, vraag ik, want ik heb gehoord dat je flinke boetes kunt krijgen als je te dicht bij komt. “Vijfhonderd meter is prima.” De avond valt en ik ontsteek het toplicht. De ware koers is nog steeds zuidelijker dan de kompas koers. Om het uur noteer ik onze positie op de kaart. We verwachtten dat de wind later op de dag zou krimpen naar noord-noordoost, maar we zeilen nog steeds aan de wind. Het licht van de

NAVIGATIE- MIDDELEN

- Overzeiler van Imray, C25
- Detailkaart van de Engelse oostkust, C28
- 1801 van de Hydrografische Dienst (Aanloop IJmuiden)
- Reeds almanak
- HP33 voor getij- en stroomgegevens

De gps die we bij ons hadden, konden we onderweg niet laden. We vertrouwden op de – bewezen werkende – gps op onze telefoons. Fabrikant HTC meldde achteraf over onze lege batterijen het volgende: als een toestel buiten bereik van een netwerk komt, gaat het actief op zoek naar een signaal, waarbij zeer veel energie wordt gebruikt. Voortijdig uitschakelen of alle actieve communicatie staken door inschakelen van de vliegtuigmodus zou ons hebben geholpen.

zon verzwakt. We naderen het platform. Het enige teken van leven bestaat uit elektrisch licht. Ik had veel mechanisch geweld verwacht, maar dat blijft uit. Slechts het begeleidingsschip ontwaakt uit zijn slaap en vaart snel onze kant op. Ik wijk een paar graden af van mijn koers. De boot mindert vaart en keert terug naar zijn plek.

STERRETJES

Ik ben de tijd kwijt. Willem heeft van middernacht tot 03:00 uur gevaren. De overdracht was kort. “De gps is ermee opgehouden. We zijn hier, de ware koers is 110 graden, kompaskoers iets noordelijker dan oost”, zei Willem. “Ok”, zei ik en nam het roer over. Over een uur pak ik mijn telefoon er wel bij. Daarop zit ook gps, dus ik maak me geen zorgen. Ik had mij verheugd op de magie boven mijn hoofd. Het is helder en de hemel is prachtig, maar de boot straft onoplettendheid genadeloos af. Ik val een paar keer bijna in slaap, maar denk aan wat Willem zei: “Als je moe wordt, moet je maar naar de sterretjes kijken. Dat helpt.” Hier zijn de sterren waar ze horen te zijn. Ik denk aan de reis van Henk Bezemer naar de Azoren. De sterren waren toen zijn navigatievrienden. Ik neem mij voor nog eens een cursus astronavigatie te volgen.

DOOLHOF

De horizon wordt langzaam lichter. Achter mij zie ik de maan, vóór mij hebben de sterren zich teruggetrokken voor een onbestemd grijsblauw. Mijn ogen schakelen tussen zwart-wit en kleur. Onvermoeibaar glijdt ons rode bootje over de milde golven. “Naar de zonsopgang toe varen, is prachtig”, vertelde Willem op de heenweg toen we de zon 's ochtends in de rug hadden. Ik wacht op het moment dat de zon vanuit de duistere diepten verschijnt, maar ik ruik onraad. Een donkergrijze band wolken schermt de horizon af. Mist!

We motorzeilen naar het oosten. De gps heeft mij nog drie keer van een positie en ware koers voorzien; ongeveer zes mijl ten zuidwesten van IJmuiden. De stroom om de noord neemt af en zal spoedig kenteren. Ik spits mijn oren op elk verdacht geluid en kijk stelselmatig volledig om mij heen.

Druppels kleven aan de reling, aan het zeil, de wind is vrijwel weg. De zon is een schemerlamp. De gashendel heb ik iets teruggedraaid, zodat ik meer kan horen. Aan stuurboord zie ik een silhouet dat ik niet thuis kan brengen. Plotseling verschijnt uit de mist een visserman. Op hoge snelheid vaart hij langs ons heen. Nu begin ik hem wel te knijpen en ik roep naar binnen. “Willem er is dichte mist, kun je een extra paar ogen en oren en een gps leveren?” Willem wordt wakker en pakt mijn telefoon. “De batterij is nul procent”, zegt hij en pakt zijn eigen telefoon. Hoe kan dat nou? Die is normaal nooit zo snel leeg. “Die van mij is ook leeg”, klinkt er vanuit de kajuit. “Misschien kunnen ze niet tegen Engelse stroom.” Heel grappig. Nu moeten we op gegist bestek met de kenterende stroom – die ik de afgelopen 24 uur al niet vertrouwde – ten zuiden van de IJ-geul zien te blijven, waar de koopvaardijsschepen met vijftien knopen voorbij razen. Zonder log en dieptemeter wordt dat gegist bestek bovendien niet veel soeps. Ik blijf oostelijk varen, de stroom zou nu nagenoeg dood moeten zijn. Ik probeer de gps nog één keer voor de ware koers. In een flits zie ik het cijfer 78 verschijnen. Dan valt het scherm uit. We worden dus al naar het noorden gezet. “We moeten lager sturen, anders komen we in de geul terecht”, zegt Willem. Ik val af. We motorzeilen meer dan een uur in de watten. De waterdruppels verzamelen zich in een stroompje, dat vanaf de giek naar beneden drupt. Een kwartier lang horen we in de verte de bastonen van een scheepshoorn. “Zolang hij niet dichterbij komt, is het prima”, verzekert Willem mij. Af en toe denk ik iets anders te horen of te zien, maar het blijft loos alarm.

UITGEPUT

“Daar! Een boei!” Op honderd meter voor de boeg aan stuurboord houdt een grote gele boei zich stil. Pas op twintig meter afstand kunnen we de letters lezen. Het is de IJ13. Willem kijkt op de kaart. “We moeten veel verder afvallen, dit is een zuidboei van de geul.” Hij heeft de hele reis nog niet zo ernstig geklonken, dus ik weet dat het menens is. We varen nog bijna een uur met het kompas op zuidelijke koers, om te compenseren voor de stroom. De uitgeputte gps geeft nog één keer de breedte prijs. We zitten nu zuid van de buitenste pieren. Ik kijk op mijn horloge. Hoe lang kan twee mijl duren? Dan verschijnt er land uit de mist. Het is strand, met mensen erop. Willem heeft het ook gezien. “Je vaart nu recht op het strand af, laten we oploeven.” Een visbootje van ons formaat ligt stil. Ik loef op. Een kwartier later zien we de zuidpier uit de mist opduiken. We zijn terug. ●

MET DANK AAN ELI VAN DEN BROEK VOOR HET BELANGELOOS UITLEENEN VAN ZIJN KOLIBRI 560 2 GEZUSTERS.



Dag voor vertrek in IJmuiden.



Zonder log en dieptemeter wordt een gegist bestek ook niets

Met zo'n vlakke zee kunnen we gemakkelijk water koken.