langs de oever had tot gevolg dat we genadeloos vastliepen in de zware klei. Loskomen lukte niet meer op eigen kracht, daar moest een commissieboot van de Kaag bijkomen. Lachend schoven de vier Marieholms ons voorbij… en de sfeer bij mij aan boord was om te snijden.
Met meer plezier denk ik terug aan het moment dat we met drie Marieholms boord aan boord voor de wind met spinaker op, op een kruisend veld Regenbogen afstoven. We kregen alle ruimte van de bogen om ongehinderd naar de benedenboei te varen. De strijd met de elementen was soms heroisch en het zonnige, droge weer geweldig. De Kaagweek telde dit keer zo'n 160 schepen verdeeld over 10 startgroepen. Het muzikaal entertainment in de speciale en gezellige feesttent was van hoog niveau met als uitschieters optredens van de Hermes House Band op vrijdagavond en op zaterdagavond de coverband Captain Midnight XL.
En dan is er twee avonden nog een spektakelstuk; de teamzeilwedstrijden Holland- Friesland. Door een zwerm kleine motorboten worden de Regenbogen begeleid en op zo'n motorbootje kun je de ontwikkeling van de wedstrijd goed volgen. De kunst is om als team met elkaar beter te eindigen. Dat betekent dat schepen die op voordeel liggen bewust schepen van de tegenstander reglementair gaan hinderen. De Commissaris van de Koning Jaap Smit loste op vrijdagavond de startschoten en dat bracht voor Holland geen geluk. Het Hollandse Team werd met een 2-0 achterstand door de Friezen naar de kant gestuurd. Zaterdag werd de wind licht en wisselvallig. Holland wint de eerste en ook de tweede race. Een beslissingsrace moest uitkomst brengen. Ook die wedstrijd wist team Holland te winnen.

Als winnaar kreeg team Hans Verdel het 'beroemde' Kaagbord met een beeltenis van de 'Hobbelduif', het schip dat door wedstrijdleider Rob van den Hoogen al zo'n jaar of tien ter beschikking wordt gesteld. Michel Zandbergen werd tweede, drie Hanz Zwart, vier Jan Hogenboom en vijf Gijsbert van der Laan. Inmiddels zijn meer Marieholm IF zeilers enthousiast geworden om in 2017 deel te nemen aan de 97ste Kaagweek van 13 tot en met 16 juli.

Hanz Zwart
IF Mission IF Possible

IF's Yansā, Moody Blue en Blanke Pit, foto's Eric van den Bandt

Er valt nog veel te leren, start Regenboog, foto Eric van den Bandt

Pampus Regatta

foto's Hans Knapper

Ik had verleden jaar al mee willen doen nadat ik de mooi vormgegeven aankondiging gezien had. Door gebrek aan lef en ervaring liet ik het lopen. Na de winterwedstrijden op de Kaag was ik er klaar voor. Vanwege het lage instapniveau en de beloofde gezelligheid leek het me de uitgelezen kans om met mijn vriendin Shanti en haar zoon Lucas samen eens wedstrijd te zeilen.

Deelnemen was belangrijker dan winnen. De ambitie was gesteld maar het deelnemen zelf werd al weer een wedstrijd. Ja, we vonden dat we moesten trainen met drieën, minstens twee keer. Ja, Lucas zou twee dagen meezeilen. Hij was enthousiast teruggekomen van zeilschool Pean in Grouw en ik zag foto's van hem in een snelle Laser. Maar ja, er is ook huiswerk en een zestienjarige heeft een drukke agenda .. gelukkig kon ik een beroep doen op maat Wouter Versluis (één doelstelling al niet gehaald: zelf een wedstrijd varen, op eigen kunde).

De Pampus Regatta is een door drie zeilverenigingen georganiseerde regatta rond(om) het eiland Pampus. De organisatie richt zich op zowel beginnende als ervaren wedstrijdzeilers. 's Zaterdagsavonds is er een gezellig feest in de haven van Zeilvereniging Het Y (Durgerdam) met live muziek en een barbecue. Deelname is niet duur en je kan gratis verblijven in de haven van de zeilvereniging van vrijdag tot maandag.

Het is mooi weer, perfect weer als Shanti, Wouter en ik 's zaterdagsochtends richting wedstrijdveld bij Pampus varen (ZW 3-4 Bft.). Wouter heeft dan zijn 'training' al gehad en zit nog na te hijgen omdat hij langs Durgerdam naar Uitdam en terug is gereden op z'n racefiets. Een misverstand, communicatie is ook een dingetje.. Het is druk. Ondanks het 'lage instapniveau' varen er heel wat gesponsorde boten en boten met laminaatzeilen mee. En het is flink puzzelen. Er zijn twee wedstrijdbanen naast elkaar, een 'inner' en een 'outer'. Welke baan moeten we nu hebben en welke boeien horen daarbij? Het zijn driehoeksbanen. We zoeken boten op van onze SW2-klasse, alle varend met de lettervlag 1 in het achterstag (de 'ik vaar solo'-vlag). Onze start is niet slecht en de eerste race eindigen we op de achtste plaats. De baan moest drie keer gevaren worden, na de eerste ronde hoeft de 'spreader' bij de bovenboei niet meer gerond te worden. Een Albin Vegaschipper denkt dat hij daarom ook de tweede boei niet hoeft te ronden en vaart direct richting finish. In de pauze wijzen we hem op z'n gemis. Nee hoor, hij heeft correct gevaren (Amsterdam is dichtbij, volgend jaar vaar ik met een protestvlaggetje).

De SW-rating

Het SW-handicapsysteem is een handicapsysteem dat voornamelijk wordt gebruikt voor clubwedstrijden met kleine zeilboten. SW betekent 'Snelheid Watersport', genoemd naar het tijdschrift dat het systeem introduceerde. De SW-handicapcijfers worden beheerd door het Watersportverbond die dat beheer uitbesteed heeft aan Sailsupport, een commerciële organisatie.

De handicap is een tijdscorrectie op de gezeilde tijd van het parcours. De gecorrigeerde tijd wordt gebruikt om de prestatie van verschillende zeilboten te vergelijken onder gelijke omstandigheden. Elke boot heeft een SW-nummer, snelle boten hebben lage nummers en langzame hebben hoge nummers, bijvoorbeeld een M26 of IF-e heeft SW-cijfer 110 en een IF een SW-cijfer 108. Er zijn correctiefactoren als een boot een afwijkende uitrusting heeft, bijvoorbeeld als de boot een spinnaker gebruikt (-2.5 punt) of een inboardmotor (+ 2.4 punt) of de buitenboordmotor op de kant (-1 punt).
In een wedstrijd met een gemengde vloot, worden de gezeilde tijden met de volgende formule gecorrigeerd: Gecorrigeerde tijd = (gezeilde tijd × 100) / SW-cijfer.
Voorbeeld: een IF doet over een afstand 60 minuten, dan is de gecorrigeerde tijd 60X100/108= 55,6 minuten. Een M26 doet over dezelfde afstand 61 minuten, dan is de gecorrigeerde tijd 61x100/110= 55,4. De M26 wint dus met 12 seconden van de IF.

Het SW-systeem is een grof systeem dat geen rekening houdt met specifieke eigenschappen van een boot, bijvoorbeeld de effecten van een snel planerende rompvorm. Ook houdt het geen rekening met de weersomstandigheden en de invloed van golven. Voor clubwedstrijden is dit meestal voldoende. Grotere boten gebruiken vaker het IMS handicapsysteem van het Offshore Racing Congress (ORC) of het oudere en wat eenvoudiger ORC handicapsysteem. De lijst met SW-nummers wordt jaarlijks bijgewerkt met empirische gegevens van diverse wedstrijden. Veel bij het Watersportverbond aangesloten zeilverenigingen leveren jaarlijks de gegevens aan voor het corrigeren van de SW-lijst. Er worden uitsluitend Nederlandse wedstrijdresultaten gebruikt.
Ik kom bij verschillende wedstrijden verschillende cijfers tegen voor een IF + spi, bijvoorbeeld De Kaag: 105.5, HT race: 107.5, 24-uurs: 108, Pampus Regatta: 105.9 en bij de NMV: 107.
De NMV rekent bij eigen wedstrijden minder aftrek voor het gebruik van de spinnaker om het gebruik er van te stimuleren. De cijfers verschillen, het zou goed zijn als de NMV een helder overzicht doorgeeft aan Sailsupport.

bron Wikepedia en www.sailsupport.nl

foto's Hans Knapper

Bij de tweede race gaat er bij ons van alles mis, de start is niet goed, maken een slechte slag, moeten uitwijken voor een schip dat ons geen voorrang geeft en ik krijg een klapgijp op het voordewindserak. Wouter is als voordekker 'not amused' dat hij niet gewaarschuwd was voor een mogelijke gijp. Ik had wel gezegd dat ik 'geen druk op het zeil had' maar dat was niet helder genoeg geweest, weer dat communicatie-dingetje. We moeten genoegen nemen met een 11e plaats.

's Avonds ligt de haven van zeilvereniging 't Y gezellig vol en er is een heerlijk barbecuebuffet. We zitten aan picknicktafels en mengen ons gezellig met onze 'tegenstanders'. De Pampusregatta is aangekondigd als een evenement voor beginnende en ervaren wedstrijdzeilers. Ik vraag 's avonds aan Hans Knapper van zeilvereniging Het Y waar dat uit blijkt want ik zag het verschil niet. Hij antwoordt dat het verschil vooral in de lengte van de startlijn zit. Boten hoeven niet op een kluitje bij het startschip te starten maar iedereen doet het toch. 's Avonds gaat het feest in het clubhuis door tot in de late uurtjes.

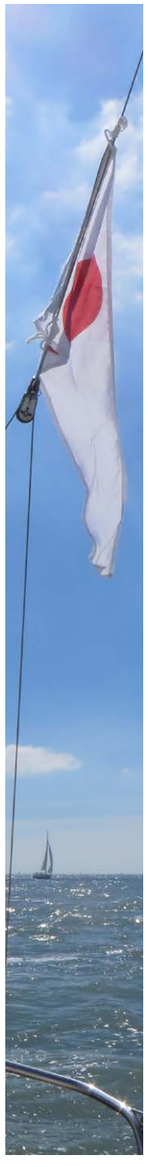
De volgende dag kan m'n geluk niet op. Lucas en Shanti bemannen: doelstelling gehaald. Nu nog een leuke wedstrijd varen. Er is weinig wind (1-2 Bft. N). Na enig aarzelen wordt er gestart, de baan is ingekort tot één ronde. Ik besluit de tip van Hans ter harte te nemen en we varen door langs de startlijn. Bij het vallen van het startschot draaien we over de lijn. Geen tegenstanders, geen boten die boven ons langs lopen en wind uit de zeilen nemen, vrije wind. Bij de bovenboei treffen we de andere boten, de spinnaker gaat op. Shanti heeft gisteren geoefend met hijsen en met Lucas aan het roer zeilen we zo weg van het kluitje… naar een verkeerde boei. Door de lange driehoeksbaan én met verschillende klassen die door elkaar varen, is het toch ingewikkelder dan de korte op en neer baan van het Marieholmevenement. We hebben het echter snel door maar zijn onze voorsprong kwijt. Op de finishlijn pakken we nog een Albin Vega terug. Lucas geniet en met de spinnaker op stuurt hij langs het Vuurtoreneiland terug naar Durgerdam. In de haven is de teleurstelling groot als we zien dat we weer 11e zijn geworden, we hadden beter verwacht. Pas na de prijsuitreiking begint me wat te dagen. Onder welke SW–rating voeren we eigenlijk? Ik zoek het op; Precies, met die van een IF, niet met die van een IF-e (inboardmotor). Er valt niets meer aan te veranderen. Thuis reken ik het nog eens na, een 7e plek zou verdiend zijn geweest. Wel in de middenmoot, maar met ongetrainde bemanning geen slecht resultaat.

Mijn conclusie: De Pampusregatta biedt interessante wedstrijden voor onze Marieholms, in een klasse waarin we goed mee kunnen komen. De ligging van de wedstrijdbanen vraagt aandacht en je moet op je qui-vive zijn voor het gedrag van de tegenstanders. De wedstrijden zijn goed georganiseerd en 's avonds is het bijzonder gezellig in de haven.

Michiel Veldkamp
IF-e IFO 1383

'Solo'

Het is augustus en je hebt een paar dagen vrij. De voorspelling voor de komende dagen is samen te vatten als ultiem zeil- én vakantieweer maar vrienden en familie hebben het te druk met werk of vliegvakanties. Wat doe je dan … ? Gewoon varen natuurlijk! Ik besluit een paar dagen solo met Sagitta op pad te gaan.



Dinsdagavond laad ik de boot vast vol met eten, drinken, kampeeruitrusting en benzine. woensdagochtend word ik begroet door een ochtendzonnetje aan een stralend blauwe lucht. Er waait een licht briesje uit een oostelijke richting, maar dat gaat volgens de weerkundigen in de loop van de middag aantrekken naar een viertje. Naast ontbijt smeer ik ook meteen brood voor de middag en stop dat in een braafburgerlijk broodbakje. Het verdwijnt samen met een thermoskan kokend water, een fles koud water en een kruidkoek in de bakskist. Solo varend zonder stuurautomaat is het handig om alles binnen handbereik te hebben tijdens het varen.

Om 9.00 uur verstoor ik de rust in de haven door de acht paarden van de buitenboordmotor tot leven te wekken en vaar weg van mijn ligplaats in Sneek. Ik ben van plan om vandaag tot Stavoren te komen waar vanavond ook kennissen met hun boot liggen. Wel zo gezellig. Omdat de Houkesloot niet of nauwelijks bezeild is en ik een hekel heb aan het Prinses Margrietkanaal kies ik voor de route door Sneek en IJlst. Sinds de klompjes bij de meeste bruggen zijn afgeschaft, is het solo passeren van een brug geen gevorderdengymnastiek meer en een half uurtje later zie ik de waterpoort van Sneek achter mij verdwijnen. Eenmaal uit de luwte van de stad hijs ik het grootzeil en rol ik de fok uit. De wind blijft echter wat achter bij de verwachting en heeft Sagitta te weinig voorzeil staan. Met een lijntje zet ik de helmstok vast en vervang de fok door de genua. Dat schiet beter op. Na even later weer strijken en hijsen bij de brug in IJlst zeilen we met halve wind de Wijmerts uit. In 'no time' doemt de brug bij Osingahuizen op. In je eentje in nauw en druk vaarwater de zeilen strijken is best een uitdaging. Ruim voor de brug rol ik dan ook de genua in, vier de grootschoot en laat de motor in 'neutraal' pruttelen. Op die manier heeft de boot weinig snelheid. Vervolgens gaat het lijntje weer om de helmstok en laat ik het grootzeil zakken om op de motor de brug te passeren.

Na de brug kan het zeil er weer op. Na nog een klein stukje Wijmerts en Johan Frisokanaal ligt het Heegermeer voor ons te schitteren. Inmiddels hebben de windgoden besloten wat harder te blazen en daarmee is de windkracht 4 gearriveerd. En dat bij een zonnetje en een temperatuur van ruim twintig graden. Het meer ziet dan ook wit van de zeiltjes, een prachtig en vrolijk gezicht. De boot heeft er zin in en met een bakstagwindje vliegen we over Heegermeer en Fluessen. Ik kan ondertussen lunchen en genieten van de Hollandse luchten, wuivende rietkragen , landerijen en overal zeilen. Sagitta heeft er zin in en we lopen de een na de andere boot voorbij. Aan het begin van de middag passeren we zo de luwte bij restaurant de Galamadammen, waar de terrassen vol zitten met mensen die ook van het mooie weer genieten (of dromen van een bootje). Wat een luxe om er een te hebben! Nu ligt de Morra, een klein meertje, voor ons. Vanaf hier heb je zicht op de eerste glooiingen van Gaasterland. Het dorpje Hemelum, gelegen aan de Morra, ligt bijvoorbeeld op een glooiing die bijna het predicaat heuvel verdient. Met wat fantasie waan je je in het buitenland. Met 1,20m diepgang is het op dit meertje wel oppassen en is 'vaargeul houden' het devies. Plat voor het lapje varend is dat geen probleem. De wind is inmiddels aangetrokken tot een kleine 5 Bft en vanwege de combinatie drukte en ondieptes besluit ik de genua niet uit te bomen. Na een tijdje doemt de brug bij Warns op. Deze ligt pal aan lagerwal en het water is er niet erg breed én nog altijd redelijk druk. Hoe nu het grootzeil naar beneden te krijgen? Ruimwinds strijken gaat niet. Dus op een rustig moment rol ik de genua in, start de motor en maak een draai van 180 graden. Nu is het zaak zo snel mogelijk het zeil op te binden voor de boot uit zijn koers wordt geblazen. Misschien toch maar sparen voor een stuurautomaat?
Gelukkig verloopt dit prima en draai ik weer naar de brug. De bruglichten geven enkel rood. "Dat duurt vast niet lang" denk ik. Ondertussen doe ik moeite om de boot met de wind op de kont op zijn plek te houden. Bij achteruit slaan zwiept de boot eerst bijna dwars en door de wind op de kont lukt het niet echt achterwaarts vaart te maken. Op de plek blijven liggen vereist het nodige