



‘Windverwachting’ nieuws: winst 24 uurs race 2013

Het is gelukt: de ‘Windverwachting’¹ heeft de overall prijs Tocht in de 24 uurs race gewonnen.

Waar gaat het om in de 24 uurs race? Zoveel mogelijk mijlen varen op van te voren vastgestelde rakken die je zelf kiest. Een rak is de lijn tussen twee boeien. Je mag een rak maximaal twee maal varen en je moet bij elke boeironding de tijd noteren. Om te voorkomen dat je een rak meer dan twee keer vaart, is het handig op een kaart te tekenen wat je gevaren hebt. Niet heel ingewikkeld, zou je zeggen.



Onder het luik monteren we een netje waar de administratie kan liggen. Droog en veilig. Om te navigeren monteren we een kompas op de kajuitingang, in een rioolbuis van de gamma plaatsen we verlichting. Geen high tech, wel effectief.



Aan het zeilen van een 24 uurs race met een Maxfun 25 gaat (dus) voorbereiding vooraf. Hoe neem je eten en drinken mee, hoe ga je navigeren, hoe houd je de boot binnen droog genoeg (liever geen 200 liter water), hoe rust je uit? Aan boord is niets. De vragen zijn niet allemaal te beantwoorden: improvisatie tijdens de race blijft belangrijk.

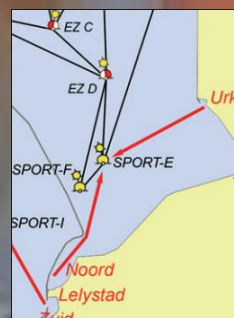
Na wikken en wegen kiezen we Lelystad als startplaats. ‘We’ zijn Joop Marijne, Manus Barten en Klaas Willem Visser, een gelegenhedenbemannings van ervaren wedstrijdzeilers. Eric Jansen heeft super pech: de windkracht rechtvaardigt net geen vijfde man aan boord. (Ook) op zijn verzoek kiezen we voor optimale snelheid.



Waarom Lelystad: de windverwachting schuift heen en weer tussen iets noordelijk en zuidelijk, maar altijd uit het oosten. Vanuit Lelystad kun je voor de start, als het nodig is, naar Lemmer of Muiden varen. We krijgen om 14:00 een mailtje van Henk Ligthart dat op het noordelijk IJsselmeer de meeste wind staat: gouden tip.

We starten in Lelystad Noord met een eenvoudige strategie: geen kruisrakken, minstens 55 graden aan de wind, gennakeren als het kan. De ‘Windverwachting’ vaart met 55 graden aan de wind bijna 8 knopen en dat moet voldoende zijn. Nu de praktijk.

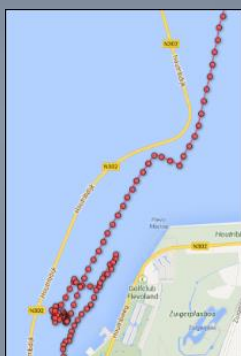
Direct na de start draait de wind iets naar het noorden: het levert een kruisrak op waarbij de boot niet voorruit te branden is: iets in de trim zit helemaal fout. De Windverwachting vaart snel als alles goed getrimd is, doe je dat niet, dan valt op een scherp kruisrak de boot bijna stil. De oplossing is simpel: de fokkeval staat veel te los. Het levert een matig kruisrak op in het besef dat de boten die in Lelystad Zuid zijn gestart op hetzelfde moment vrolijk met gennaker naar de eerste boei varen. We vermoeden dat we bij de



¹ ‘Windverwachting’ is de naam van de Maxfun 25, nr 21



eerste boei 2 mijl verliezen: 'de tocht is nog lang' houden we ons voor.



Het thuisfront ontging dit alles niet: 'het leek wel of jullie terugvoeren' vertelde Annette (mijn vrouw) die alles op de iPad volgt. Via 'maptracker' hebben we enkele honderden mensen de gelegenheid geboden de race digitaal te volgen. Dat heeft, zeker voor het thuisfront, goed gewerkt. Aan boord ligt dat iets anders. De mobiele telefoon zit in een waterdicht tonnetje (met een gaatje voor stroom) plus reservebatterijen ergens onder in de boot. Midden in de nacht, ik moet eten en drinken zien te vinden, ga ik de 'kajuit' binnen. Met hulp van een koplampje zie ik dat het interieur is veranderd in een natte, verdrongen bende waarin alles door elkaar drijft. Met, tot mijn stomme verbazing, in het midden het waterdichte tonnetje dat vrolijk rond dobbert. Het stroomdraadje blijft heel, de batterijen zorgen voor een laag zwaartepunt wat kapseizen van het tonnetje voorkomt. Een boot in een boot. In het tonnetje is alles kurkdroog, ik durf het niet aan om te gaan twitteren.

De ontdekking betekent ook dat er regelmatig gehoord moet worden: je wilt niet 100 kilo extra aan boord hebben. Hosen, in het donker, in een stampende boot (wat een lawaai), nergens houvast: het zijn de momenten waarop je je afvraagt wat je precies aan het doen bent.

Maar buiten, in de kuip, is de stemming prima. De matige start is omgezet in snelle halfwindse rakken. De boot planeert ook zonder gennaker voortdurend, met snelheden tussen de 7 en 9 knopen. Het vertrouwen komt terug. Wie niet stuurt hiked ('met de benen over de rand zitten' weet ik dank zijn de interviewster na afloop van de prijsuitreiking), voor de bootsnelheid. Dat is niet echt vermoeiend, eigenlijk is het de enige plek waar je normaal kunt zitten.

Het leukste zijn natuurlijk de gennaker rakken. Een gennaker (voor de niet zeilers) is een bol zeil van 65 m2 dat je kunt hissen als de wind wat meer van achteren komt. Het eerste gennakerrak is 's nachts, we varen dan richting Stavoren/Hindeloopen vanaf Enkhuisen. Maar het kan maar net. De wind zou iets meer van achter moeten komen. Resultaat is dat dat de gennaker redelijk dwars op de boot staat met gevaar voor uit het roer lopen, plat slaan, niet zien van andere boten, etc. Het vaart natuurlijk wel snel: in de hardere windvlagen kan de snelheid boven de 10 knopen komen. Op die manier compenseer je de mindere rakken.



Varen met gennaker is intensief: als een vlag inkomt voel je de boot accelereren, moet je binnen een seconde met de wind meesturen, tegelijk viert de bemanning de gennakerschoot. Als je dat snel genoeg doet schiet de snelheid dik boven de tien knopen. Daarna probeer je terug op koers te komen, de snelheid vast te houden en moeten 2 bemanningsleden de gennaker weer inhalen. Met



hulp van de lier, een zeil 65 m² trek je niet los op de hand aan. Ben je iets te laat, dan gaat de boot hellen, aan lijzijde ontstaat een boeggolf van ruim een meter die via de kajuit de kuip in komt, de gennaker sleept door het water, de boot wordt zo loefgierig dat roer of helmhout kunnen breken. Ben je nog iets later, dan loop je uit het roer en gaat de boot plat. Niet erg (tenzij je in de kajuit bent, verzekert Joop ons na afloop), maar het kost snelheid. Zeilen met gennaker is overdag spectaculair, met volle maan 's nachts is het adembenemend.

Zo varen we 's nachts en een deel van de ochtend de rakken van het van te voren gemaakte schema. We gaan veel te snel en het schema is 'op': we moeten zelf weer gaan nadenken. Dat komt ongeveer op het moment dat de watervaste pennen (5) het opgeven en het netje losgaat van het luik. 'Watervast' gaat over het moment na opschrijven. Is het opgeschreven, dan blijft het zitten. Maar schrijven op nat plastic lukt niet of slecht. De combinatie van niet kunnen noteren plus zelf moeten navigeren is pittig. We lossen het op door de boeien te 'marken' met de reserve gps. Na de race lezen we de track uit, plaatsen die in google earth en kunnen zo de boeien herleiden.

Rond 13:00 gaan we de eindroute in elkaar zetten: want precies om 19:00 aankomen is de kunst. We kunnen kiezen uit een korte, veilige route en een langere, risicovolle route. 'Risiko' in de zin van: te laat binnen komen met diskwalificatie tot gevolg, net als in 2012. We zien op 'windguru' dat de wind gaat liggen aan het begin van de avond. We kiezen voor de langere route: verliezen omdat we geen risico durven nemen lijkt lastiger te verteren dan verliezen omdat je alles geprobeerd hebt. Zo'n beslissing duurt even: nadenken vergt door de vermoeidheid dubbele tijd.

Het pakt goed uit: de wind blijft staan en we kunnen zelfs nog een keer gennakeren. Om 18:52 gaan we door de finish: prachtige tijd. We vermoeden een redelijk goede uitslag maar zijn nergens zeker van. Teveel boten kunnen winnen.

Het volgende klusje is het invullen van de administratie op basis van onvolledige, slecht leesbare plastic A4-tjes. Dat lukt gelukkig heel snel. Na inleveren gaan we niet 'aan het bier': we moeten dezelfde avond nog met de auto naar huis, dat is zonder bier al uitdaging genoeg. Dus: koffie en tijdens de koffie zien we de uitslag binnenkomen: 171,8 mijl. En staan op dat moment bovenaan.

Maar hoe hebben de Mini, de Spartaan, Hemels van der Hart, de Samurai, de j24's, de Mini Transat, de J80's, de andere maxfun 25 en vele anderen het gedaan? We zijn er niet gerust op. Uiteindelijk blijkt de 171,8 mijl ruim voldoende. De 24 uren van 2013, die zonder uitslag al zeer de moeite waard is, krijgt een gouden randje door het winnen van de tocht.

