

200 Mijl Duohanded 2022: Journaal van de Ianira

Zaterdag 15-10: start Lelystad - Muiden – Enkhuizen 63 Nm (13:30 – 01:20)

De dag van de start, met de gebruikelijke prestatietoets spanning. Alles goed voorbereid. In de week voorafgaand aan de start nog de verlichting in de mast laten repareren en de keerkoppeling vervangen. Belangrijke ingrepen, die gelukkig goed zijn verlopen anders hadden we niet mee kunnen doen. Ondanks de goede voorbereidingen, toch wat slechter geslapen zoals dat blijkbaar bij een wedstrijdspanning hoort. Het is vooral het speculeren op mogelijke opdrachten die in je hoofd blijven spoken en daarbij het overwegen van alternatieve routes op basis van de verwachte windvoorspelling en getijden op het wad, om gek van te worden.

Dan komt het startmoment nabij in het gedeelte net buiten de haveningang van de Flevo Marina Lelystad. We zien vrijwel iedereen naar het zuiden, richting Houtribsluizen gaan. Eerst de Singlehanded schepen om 13.00 en een half uur later ook de Duohanded. Om een beetje de kat uit de boom te kijken waren wij in het achterveld gestart. Van tevoren hadden wij bedacht dat Texel of Den Helder haalbaar zouden zijn als we direct richting Den Oever zouden varen. Maar ja, als iedereen naar het zuiden gaat zal daar wel een reden voor zijn - toch? - of zijn het allemaal makke lammeren die die het voorste schaap volgen. Na het openen van de opdrachtcode met de code die leesbaar wordt bij de start begon de stress pas echt goed. Er was in eerste instantie geen touw aan vast te knopen. Er stonden boeien op aangegeven, die nou niet meteen een belletje deden rinkelen en niet 1-2-3 te vinden waren op de kaart of de plotter. Het leek wel een geheime code taal. Dus "in despair" toch ook maar richting zuid. Gelukkig eerst naar de sluis en dus nog wat meer tijd om verder te puzzelen. Het zal toch niet zo zijn dat iedereen de verkeerde keuze maakt – het is in ieder geval wel gezellig met zijn allen in de sluis.

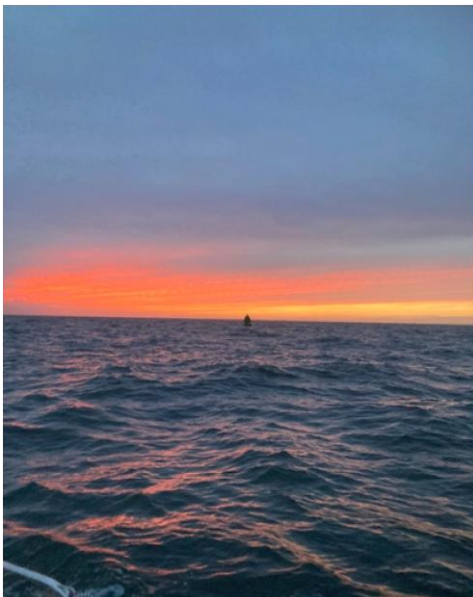
Al varende wordt het langzaam duidelijk wat de bedoeling van de opdrachten is en er ontstaat een begin van een plan. De verwarring zat voornamelijk in de boeien. Sommige boeien konden we niet vinden op de kaart, deels terecht omdat die waren gelicht zoals we later hoorden via de WhatsApp. Maar onterecht veronderstelde wij dat de onbekende SG boei waarschijnlijk wel een Schuitengat boei zou zijn. Pas veel later ontdekten we dat dit echter de uitertouwen van het Schulpengat was – Dat maakt nog al een verschil als je de opdracht krijgt via de SG boei naar Den Helder te varen.

Door alle stress vergaten we bijna de geschatte zeiltijd door te geven. Binnen het uur moesten we een schatting geven van de totale vaartijd. Aangezien we zelfs geen begin van een plan hadden en de voorspelling van een mogelijke windafname na het ruimen van de wind ook erg onzeker was, hebben we maar de werkelijke zeiltijd (50 uur) van de vorige keer doorgegeven. Achteraf hadden we beter de schatting (42 uur) van vorig jaar kunnen doorgeven, want de tocht verliep een stuk voorspoediger, ook omdat de gevreesde windstilte uitbleef. Met een schatting van 42 uur waren we nu spekkoper geweest. Tja, achteraf kijk je een koe in zijn...

Het volgende keuzemoment kwam snel na het verlaten van de sluis: - bij de OVD4. Gaan we eerst een "4" varen (een routelijn van aantal boeien welke het getal 4 vormt) of gaan we direct door naar Muiden. Een groot aantal schepen ging eerst de "4" varen, anderen gingen rechtdoor richting Muiden. Muiden leek bijna bezeild en het leek ons makkelijker voor donker het stempeltje in Muiden te halen. Dus dat was het begin van een plan :eerst Muiden, daarna de "4" varen en dan bij Enkhuizen of Lelystad overnachten.

In Muiden haalden we ons eerste “Koninklijke” stempeltje om onmiddellijk daarna voor de wind richting Noord te vertrekken. Een ideale koers om te eten. Gerard had thuis Rendang klaargemaakt genoeg voor de eerste en de derde dag. De “Caribbean” (een eigen creatie van gehakt, uien, knoflook, paprika en winterwortel met mihoen) had ik al klaargemaakt en bestemd voor de tweede- en vierde dag. De “Caribbean” voor de 4^e dag moest die dag nog worden bereid. Dat leek geen probleem omdat we de 4e dag sowieso op het IJsselmeer, dan wel Markermeer zouden zijn met weinig wind. Het plan ontwikkelde zich steeds meer en beperkte zich dus ook niet langer tot opdrachten, wind en getij.

Nadat het eten achter de rug was, de keuken weer opgeruimd en de afwas gedaan hebben we met vernieuwde energie verder nagedacht over hoe we de rest van de opdrachten het beste konden uitvoeren. De meeste schepen besloten vanuit Muiden de “4” zo te varen dat Enkhuizen een logische overnachtingsplek werd. De “4” was ook andersom te varen waardoor Lelystad het eindpunt werd. Zelf hadden we op dat moment nog niet echt een voorkeur omdat we nog steeds dachten dat we richting Schuitengat moesten. Enkhuizen lag aan hoger wal wat met de toenemende wind voordelig was, dus dan maar: “go with the flow” richting Enkhuizen. Onderweg ontdekten we onze fout met de SG ton en dus dubbel blij met onze keus. Nu konden we immers eerst naar Den Helder en daarna naar Vlieland wat ideaal uitkwam qua wind en getij. We hadden nu een uitgewerkt plan en dat gaf veel rust.



Ondanks de mooie zeilwind werd het een lange dag. Het varen van de “4” was al kruisend toch heel wat mijlen en vanaf de AE1 was Enkhuizen ook nog ruim een uur. Al met al kwamen we pas na middernacht bij de sluis aan die al sinds 22:00 was gesloten. Dus zochten we een plekje tussen de andere deelnemers aan de wachtsteiger. Met de stevige wind vanuit het zuidwesten werd het een redelijk onrustig verblijf met krakende lijnen. Uiteindelijk toch nog 3 volle uren kunnen slapen!.

Zondag 16-10: Enkhuizen – Medemblik – Den Helder 52 Nm (07:30 – 20:00)

Om 06:15 werden we wakker en om 07:30 konden we door de sluis nadat we eerst onze Singlehanded buurman hadden gewekt. Omdat veel schepen bleven liggen na de eerste opening van 06:00 vroeg de sluiswachter zich af van wat er toch aan de hand was. Via de marifoon hebben we de sluiswachter op de hoogte gebracht dat de Singlehanded schepen verplicht 6 uur moesten rusten, daarom was vertrek bij de eerste opening voor een aantal schepen te vroeg. Deze uitleg werd door de sluiswachter op prijs gesteld.

Ontbeten hebben we die morgen in de Compagniehaven, daar hebben we ook onze stempel gehaald. Vanuit de Compagnie haven zijn we naar het flessenmuseum gelopen en hebben we, volgens



opdracht, een selfie gemaakt.

Bij aankomst in de Compagniehaven hadden we ons gemeld bij de havenmeester en hem gevraagd of we daar een paar uur konden blijven liggen en ook douchen. Omdat we het vooraf hadden gemeld, wilde de havenmeester hiervoor ook geen vergoeding. Dat was erg netjes en voelde goed.

Door naar Medemblik. In Medemblik gingen we op zoek naar een versleuteld adres. Daar aangekomen werden we pittig te woord gestaan door de vrouw des huizes waar we een presentje konden halen (leuke stoere armband) en waar we ook weer een selfie moesten nemen. Met pittig, bedoel ik trouwens niets verkeerd, maar ja, we waren niet meer zo scherp en deze dame wel.

Na Medemblik door naar Den Helder, echter wel via de SG: de Uiter-ton van het Schulpengat . Dus een stuk de Noordzee op en dan weer terug. Het varen naar den Oever en het Vissersgaatje ging volgens plan en de wind evenals de stroming waren gunstig omdat we op tijd door de sluis kwamen. Het doorvaren naar de SG boei was echter een Helletocht. De wind viel weg maar de golven bleven. We ontsnapten net aan een opkomende zeeziekte. Het was het "hotse-klotse varen in de Noordzee wasmachine" om bij de SG boei te kunnen komen en ondanks de ingeplande extra tijd werd het toch nog krap voordat de stroom tegen zou draaien. Op de terugtocht naar den Helder nam de wind gelukkig weer iets toe bovendien werden de golven afgevlakt door de stroom die we steeds meer mee kregen waardoor we weer konden genieten van de ondergaande zon.

Bij de aanloop van Den Helder rond 20.00 was het stikdonker. Voordat we naar binnenvoeren richting de Marine jachthaven hebben we eerst de Verkeerscentrale den Helder om toestemming gevraagd. Bij het uitlopen idem-dito, dat was ook maar goed omdat er een groot vrachtschip binnenliep. De Verkeerscentrale beklagde zich later bij de organisatie dat een aantal schepen toch zonder zich te melden vertrokken waren. Na het onrustige varen op de Noordzee waren we maar wat blij met de rustige Marine jachthaven. Hier hebben we dan ook fantastisch geslapen.

Maandag 17-10: Den Helder - Inschot (IN7) –Vlieland – Harlingen 56 Nm (08:30 – 21:15)

Na lekker gedoucht te hebben en een heerlijk ontbijtje gingen we om 08:30 weer op pad. Eerder vertrekken had ook geen zin vanwege de stroming en de diepte op het Inschot op weg naar Vlieland. Wel jammer dat er voor deze dag weer regen was voorspeld. Gisteren was een uitzonderlijk mooie

dag geweest met veel zon. Dat zou vandaag anders gaan worden. Toch werd het met de mooie zuidenwind een mooie tocht over het wad. Als opdracht moesten we op het Inschot bij de IN7 2 uur ankeren. Hier kregen we dus mooi tijd om wat aan het papierwerk te doen. Tijdens het varen hielden we om de 2 uur een log bij op een kladblok. Die konden we nu dus uitschrijven op de officiële papieren en tevens beginnen met het schrijven van dit journaal.

Het schrijven van een lekker lopende tekst is op zich prima, maar je moet er wel eerst wat inkomen, de geest krijgen, zoals dat genoemd wordt. En ja, als je de geest kwam en de pen zijn werk deed, was



de 2 uur ankerstop ook zo weer voorbij. Na ankerop was het prachtig zeilen. Alleen bij het aanvaren van de haven op Vlieland werd het kruisen tegen stroom en wind. Gelukkig was de wind niet al te heftig. We kwamen rond etenstijd op Vlieland aan. De stroom zou pas na een paar uur goed doorstaan richting Harlingen. In principe ideaal om even wat te eten. Toch besloten we na het halen van een stempel direct door te varen naar Harlingen. We wilden namelijk graag in de Noorderhaven de nacht doorbrengen en daarom voor sluitingstijd van de brug om 22:00 in de Harlingen zijn.

In het donker varen met al die boeien tegen een helder verlichte achtergrond bij de Pollendam was geen pretje, wederom petje af voor de solozeilers. In de Noorderhaven was er helaas geen box meer vrij, dan maar aan de kade. Voor de Ianira was dit de eerste keer om met fenderplanken in een getijde haven langs de kade af te meren, maar alles ging goed. We hadden de havenmeester van tevoren ingelicht dat we laat zouden binnenlopen en ook weer vroeg zouden vertrekken. Betalen konden we via de App. De mail met de code van het sanitair kregen we echter niet. Gelukkig konden we die krijgen van een andere medezeiler. Door netjes te betalen, voldeden we ook aan het verzoek van de organisatoren om je als goed gast te gedragen om toekomstige medewerking zeker te stellen. Wat ons betreft zouden daar ook punten voor mogen worden gegeven.

Dinsdag 18-10: Harlingen – Hindeloopen – Urk 44 Nm (06:30 – 20:25)

Na een wat korte nachtrust weer om 05:45 opgestaan om volgens plan om 07:00 te vertrekken richting Hindeloopen. Rond 7.00 zou de ebstroom pas gaan lopen daarnaast ging de sluis bij Kornwerderzand pas om 09:00 open vanwege de ochtendspits. Maar omdat er die ochtend weinig wind stond (in de haven was er helemaal geen sprake van wind) en omdat andere deelnemers zich om 06:15 al begonnen te roeren, hebben wij ook hals over kop de boot klaargemaakt om met de opening van 06:30 mee naar buiten te kunnen gaan. In de haast hebben we de fenderplanken op de kade gegooid. Onderweg hebben we de havenmeester hierover gebeld, de situatie uitgelegd en hiervoor onze excuses aangeboden. Hij had de planken al gevonden en ook weer opgeruimd. Hij waardeerde het dat we hem hierover hadden teruggebeld. De havenmeester was ook blij dat ook de andere deelnemers via de App hadden betaald. Dus, we mogen hier nog eens terugkomen.

Door ons vroege vertrek moesten we in Kornwerderzand wachten op de brugopening na de spits. Normaal gaan de lichten ruim van te voren op rood/groen voordat de brug ook maar begint te draaien, maar dit keer, omdat er van de andere kant een paar boten lagen, gingen de lichten pas op rood/groen toen de brug al halverwege open stond. Dus weer hals over kop de boot los gegooid en met zijn allen vol gas naar binnen. Wij vonden dat wij als Duohanded toch als eersten zeilend op het IJsselmeer moesten zijn. Dat lukte dan ook.

In Hindeloopen hadden we alle tijd en hebben we tijdens onze wandelroute langs alle kerken even lekker genoten van het mooie weer. Onze opdracht luidde zoek een windvaan op een van de drie kerktorens met een andere vorm dan van een schip. Gevonden: een Haan.



Daarna het water weer om een "5" te varen ter hoogte van Stavoren en daarna door te gaan richting Urk. Bij het rondenvan de ST9 boei (volgens onze plotter) kwamen we er achter dat dit echter ST11 was. Dus dan maar even verder doorvaren om zo de echte ST9 reglementair te kunnen rondenvan. We waren overigens niet de enigen die de ST11 voor de ST9 hadden aangezien.

Het werd deze dag een hele mooie zonnige dag helaas met weinig wind terwijl we recht voor de wind van Stavoren naar Urk moesten. De tocht vanaf de LC12 (laatste boei van de "5") naar Urk werd daardoor een slaapverwekkende tocht. We voeren Melkmeisje bij gebrek aan een gennaker en moesten accepteren dat de anderen uitliepen. Voor het schrijven van een journaal en voor het voorbereiden van het avondeten was het echter ideaal.

De wind bleef gelukkig licht doorwaaien en zo konden we de KH boei in de buurt van de Ketelbrug toch nog op een redelijke tijd bereiken. De KH boei werd door de plotter ook niet correct aangegeven waardoor we de boei in het donker eerst voorbijschoten. Dat we net aan het genieten waren van ons avondeten had er misschien ook wel wat mee te maken. Het werd in ieder geval duidelijk dat het updaten van de plotter voorafgaand aan deze tocht, geen overbodige luxe is. Het is duidelijk onvoldoende om dit alleen aan het begin van het vaarseizoen te doen.

Bij het binnenvaren in Urk rond 20,30 werden we door een boot van de KNRM opgelopen en gevraagd of we een vuurpijl hadden gezien en iets met de bootnaam Jupiter. We hadden niets gezien, maar maakten ons wel zorgen om de Jupiter omdat we wisten dat dit een deelnemer was aan de Singlehanded. Dit bleek gelukkig nergens voor nodig want een half uur later kwam de Jupiter naast ons liggen in de haven. Ook hem hadden ze gevraagd naar een vuurpijl, maar ook hij had niets gezien. Na een zoektocht door Urk voor een stempel, verstopt in een asbak, en een paar wijntjes en biertjes, was het weer tijd voor een goede nachtrust.

Woensdag 19-10: Urk – Finish Lelystad 8Nm (10:10 – 11:40)

Heerlijk ontbeten deze ochtend. We hadden geen haast, want wat restte, was een tochtje van Urk naar Lelystad. Ook weer mooi tijd om de papieren bij te werken onder het genot van een kop koffie. Zo rond een uur of tien de boot weer losgegooid en met een mooie zeilwind richting Lelystad. Onderweg hebben we de tocht nog wat geëvalueerd:- Wat hebben we dit jaar weer bijgeleerd en - wat valt er nog te verbeteren?. Zeker de start en het besluit (Noord of Zuid). Volgende keer laten we dat niet al te veel afhangen van de opdrachten maar eerder van de weervoorspellingen en getij. Binnen een uur de opdrachten te ontcijferen en de meest optimale koers te bepalen is voor ons niet haalbaar. Daarvoor hebben we meer tijd nodig. Evenals het schatten van de vaartijd. Globaal de opdrachten scannen en dan op basis van windprognose en desnoods een dobbelsteen de tijd schatten lijkt voor ons de beste methode. Het aantal vaaruren kan voor de volgende keer in ieder geval weer naar beneden, want 50 uur was onder deze omstandigheden wel heel ruim genomen. We hebben uiteindelijk maar 42 uur gebruikt en in totaal 240 Nm gevaren. Te weten dat de theoretisch afstand 230 Nm is, geeft wel aan dat we met 240 Nm redelijk strak hebben gevaren.

Elly en Frits bedankt en hopelijk tot volgend jaar.

Een mooie puzzeltocht is het geworden. Zeker leerzaam en af en toe uitdagend.

Groeten Gerard en Imko.

