



Kwadraat & Praat Magazine

Uitgave 2020 • www.16m2.nl • promotie@16m2.nl • € 9,95



Foto: Eize Hoekstra



Drie op een rij
Pag. 27



Sterk bondje
Pag. 34



Zeilschool
"De Wijde Aa"
Pag. 56

Voorwoord

Beste zeiler,

Een klein jubileum... u heeft de vijfde Kwadraat & Praat in handen, de tweede met harde omslag. Hier kwamen vorig jaar veel positieve reacties op.

Ook nu blikken we terug op het verenigingsjaar en seizoen 2019 en vooruit, zelfs al naar 2021 een nieuw jubileum... 90 jaar!

Er is geen andere klasse van deze leeftijd die nog zoveel boten in de vaart heeft. Met naar schatting 25-30.000 boten ooit gebouwd, waarvan bijna 4.500 gemeten is onze Zestienkwadraat sowieso de grootste nationale eenheidsklasse. Grootte is niet de enige parameter om succes te meten en uit te drukken.

Aantrekkingskracht op jong en oud, het verlangen om deel uit te maken van de 16m²-familie, het genoeg om een houten schip te bezitten, naar te kijken, te onderhouden, te verbeteren en te poetsen... zijn dit niet de succesfactoren van onze klasse?

Het bestuur en alle andere vrijwilligers doen hard hun best om deze aantrekkingskracht te behouden en uit te dragen. Mijn bewondering en dank gaan uit naar allen.

Veel kijk- en leesplezier!

Reinout Klapwijk
Voorzitter



Foto: Pieter Lanser

Inhoud

- 03 > 90-jarig jubileum, vooruitblik
- 04 > Interview Kjell Verweij
- 06 > Jaarverslag van de voorzitter
- 08 > Sponsor in de spot, De IJssel Coating B.V.
- 11 > Jaarverslag van de wedstrijdcommissie
- 14 > Li-z skiet met.... Lodewijk 4402
- 16 > Mijn vaargebied, De IJsseldelta
- 21 > NK en NK sprint
- 22 > Zo-zo interview met Bauke en Hemmo IJntema
- 24 > Memory Lane
- 26 > Jaarverslag van de penningmeester
- 27 > “Drie op een rij” Douwe Visser
- 30 > Jaarverslag van de technische commissie
- 32 > Primus Inter Pares
- 34 > “Sterk Bondje”: 16m² hofleveranciers van skûtsjesilers
- 36 > Tips van Thijs
- 38 > Ontdekkingstocht door Friesland,
- 40 > Eindstand jaarprijs 2019
- 41 > Jaarverslag van de secretaris
- 42 > Sponsor in de spot, Zeilmakerij Molenaar
- 46 > Regels en reglement, de start
- 50 > Interview Daniël Folkersma
- 52 > “Twee jaren later”
- 56 > Zeilschool “De Wijde Aa”
- 59 > Bouwer in beeld
- 62 > Goed om te weten...over ratelblokken

Welkom

Wij heten de volgende 21 nieuwe leden van harte welkom: Sil van der Ploeg, Joop van Aggelen, Kjell Verwij, Wybe Herder, Daniël Leertouwer, Frans Kales, Casper van Drunen, Greet Slopsema-Smid, Thys van Tol, Jaap Huttinga, Jochem Visser, Marcel Klein, Janniek Jongsma, Betty Gietema, Duco Boonstra, Jan-Willem Siebrand, Fred Verweij, Henk Eggink, Alex Lucassen en Lars van Stekelenborg.

Zestienkwadraat

Met méér dan 25.000 schepen ooit gebouwd is de Zestienkwadraat onbetwist de grootste klasse van Nederland. In 1931 door Hendrik Bulthuis ontworpen als vergrote zus van de BM. De bouwmethode en kosten maakten het voor de handige doe-het-zelver mogelijk om met hele families verslingerd te raken aan het zeilen en vervolgens velen aan het wedstrijdzeilen. In 2021 viert de klasse haar 90-jarig bestaan, in blakende gezondheid!

- Betaalbaar in aanschaf en onderhoud, • Geen waardeverlies, • Gelijkwaardige competitie door eenheid,
- Voor 20+ tot en met fitte oudere, • Gemakkelijk opstappen voor beginnende zeilers, • Veel mix- en vrouwen teams, • Evenementen op vele plassen en meren, • Per trailer door iedere auto te trekken,
- Handmatig door één persoon te manoeuvreren op de wal, • Past in een standaard garage

Lengte 6,00, breedte 1,92, diepgang 0,80 m. Grootzeil 12, fok 4 m². Zeilklaar gewicht plm. 435 kg.

Prijsindicatie incl. trailer: € 12.500 – 17.500 “als nieuw” in top wedstrijdvoering € 6.000 – 10.000 in goede tot zeer goede staat, wedstrijd-klaar .

16M2 Klasse Organisatie

De klasse-organisatie zet zich in voor alle eigenaren van en zeilers in een Zestienkwadraat. Bewaking van de eenheid, voorlichting en advies bij aanschaf en onderhoud, organisatie van toer- en wedstrijd-evenementen, deelname aan botenbeurzen en onderlinge communicatie zijn de speerpunten waar de klasse-organisatie zich voor inzet. Door uw lidmaatschap steunt u onze activiteiten en draagt u een steentje bij aan het behoud van de Zestienkwadraat als klasse. Het eerste verenigingsjaar is gratis! Daarna betaalt u slechts € 36,50 of € 17,50 of € 20,- als resp. hoofd-lid, bemanningslid of donateur. Ga naar www.16m2.nl om u aan te melden.

- Maandelijks een digitale nieuwsbrief, • Gratis jaarboek Kwadraat & Praat, • Korting op adverteren op www.16m2.nl, • Korting op inschrijfgeld voor evenementen, • Gratis toegang tot de Hiswa op zaterdag

90-jarig jubileum, vooruitblik

Door Pieter Lanser

1931 – 2021 Zestienkwadraat, noteer in uw agenda...



In 2021 bestaat de Zestienkwadraat 90 jaar. Dat is een respectabele leeftijd. En gaat groots gevierd worden. Gewoontegetrouw organiseert de klasse-organisatie elke vijf jaar een jubileum. Lange tijd vond dat evenement traditioneel op ons geboortewater, het Bergumermeer plaats. Daar de infrastructuur ter plekke thans niet meer heel geschikt is voor zo een groot evenement zijn we sinds 2011 te gast op andere locaties (Paterswolde, Gaastmeer).

In 2021 zijn we tijdens de Hemelvaartweekeinde te gast bij de KWV Frisia in Grou. Het belooft een fantastisch jubileum te worden. Uit gesprekken met het bestuur van Frisia komt naar voren dat praktisch alles wat we als klasse-organisatie willen in Grou kan worden gerealiseerd.

Naast de gebruikelijke wedstrijden en het feestelijke walprogramma gaan we een activiteiten op het water organiseren voor alle deelnemers en bezoekers. We

rekenen op een grote opkomst van huidige Zestienkwadraat zeilers, van oud-zeilers, van oud bestuur- en commissieleden, van watersportverenigingen waar onze klasse een langdurige relatie mee heeft en vast en zeker nog vele anderen die ik hier vergeet te noemen.

Op het moment van schrijven was nog niet alles al vastgelegd en verkeerden we nog in de eerste fase van de organisatie. Graag roep ik een ieder op om mee te denken, ideeën en verwachtingen te uiten en - liever nog – met voorstellen te komen hoe dit jubileum met elkaar tot een onvergetelijk succes te maken. Sponsors zijn ook van harte welkom om zich tijdens dit evenement te profileren.

U kunt zich richten tot het bestuur of ondergetekenden.

Pieter Lanser
E: p.lanser@wxs.nl
M: 06 22 204 334

Theo Dik
E: tdik@manfacnl.nl
M: 06 21 574 610



Interview

“Onze toekomst”, Kjell Verweij

Door Rocco Ladage

Eerste jaar in de 16m², hoe is dat befallen?

Mijn eerste jaar in de 16m² is mij heel goed befallen. De stap vanuit de Laser naar de 16m² was groot en wel even wennen. Zeker op het gebied van trim en vaareigenschappen van een 16m². Toch is het me uiteindelijk wel mee gevallen. Ik heb in dit eerste seizoen veel geleerd van allemaal enthousiaste mensen en dat heeft mij nog enthousiaster gemaakt.

Waarom van Laser naar 16m² ?

Omdat ik weer plezier in het zeilen wilde hebben. De laatste 2 jaar dat ik Laser heb gezeild heb ik het niet extreem naar me zin gehad. De trainingen en de wedstrijden waren altijd ver weg en ieder weekend. Daardoor had ik geen tijd meer om in het weekend ook nog te werken, huiswerk te maken of met vrienden uit te gaan.

Wat ervaar jij als de grootste verschillen, zeil-technisch?

Zeil technisch is een Laser moeilijk te vergelijken met een 16m². De Laser is erg licht, erg wendbaar, heeft veel minder trim mogelijkheden en alles is makkelijk vanuit je zit positie in de boot te trimmen. Dat is bij een 16m² soms nog wel eens iets waar ik aan moest wennen. De Laser is sneller wendbaar, ga je dus veel sneller mee overstag en ben je direct mee op snelheid. Je gooit je gewicht erin en je roer om en de boot doet gelijk wat je wilt. Bij een 16m² moet je verder vooruit denken met het besturen van de boot.

En zeil-tactisch?

Omdat de Laser wendbaarder is ga je méér overstag in een wedstrijd. Ik maakte veel sneller nog even een klap naar rechts of links om een vlag beter mee te pakken of om gunstiger uit te komen. Als je dat in een 16m² gaat doen verlies je meer snelheid dan dat je wint, in mijn geval dan.

De Laser vaar je alleen en de kwadraat met z'n tweeën. Wat ervaar jij als voor- en nadelen?

Nadelen:

- je moet wel altijd bemanning tot je beschikking hebben om mee te doen met een wedstrijd,
- je moet communiceren in de boot, je bemanning laten weten wat je gaat doen en wanneer i.p.v. dat je zelf alles snel zelf uit kan maken.



Foto: Pieter Lanser

Voordelen:

- de gezelligheid! Samen zeilen vind ik gezelliger dan alleen,
- twee weten soms meer dan één en vaar je met een ervaren bemanning dan kan je veel van elkaar leren.

We zijn blij met jou en andere jonge instromers, jullie mening telt dubbel!

Hoe denk jij dat we de klasse levendig, uitdagend en sportief kunnen houden zodat nog meer jonge zeilers instappen?

Ik ben van mening dat als je een klasse jong en levendig wilt houden er genoeg goede en gezellige evenementen moeten worden georganiseerd op plekken waar ook veel jeugd zeilt. Een van de redenen dat ik in de 16m² ben beland is dat ik altijd zeiltraining heb gevolgd op jonge leeftijd in Nieuwkoop. Daar zeilen altijd veel kwadranten en daardoor ken ik ook veel mensen in deze klasse. Het zal helpen als mensen zo af en toe jonge gemotiveerde zeilers meenemen als bemanning. In mijn begin jaren heb ik dat ook regelmatig gedaan en ben er op die manier achter gekomen dat een 16m² echt een mooie zeilboot is met een competitief veld.

Je studeert scheepsbouw. Wat zou je aan de 16m² willen aanpassen om hem nog beter te maken?

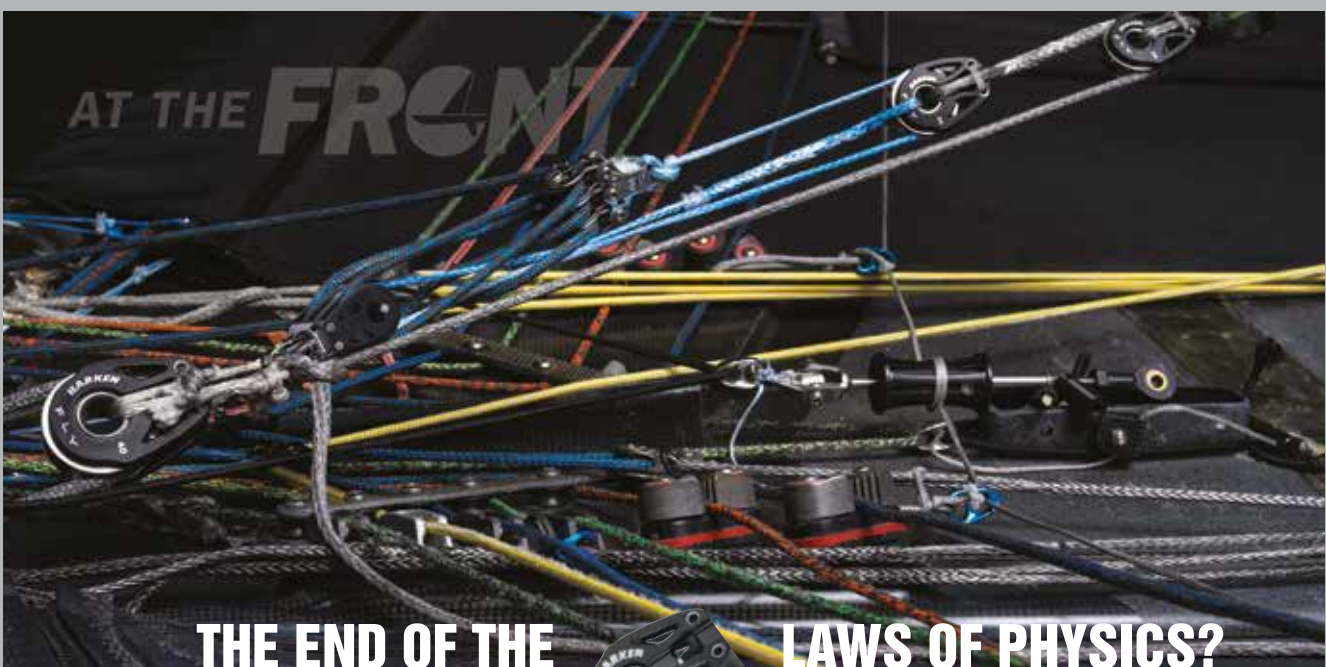
Ik studeer inderdaad scheeps- en jachtbouwkunde en ja, het spookt ook regelmatig door m'n hoofd of we met de moderne technieken een 16m² nog sneller en beter kunnen maken. Ik weet niet echt of een bestaande 16m² aanpassen echt veel zin heeft. Ik ben wel van mening dat alles ook wel een beetje authentiek moet blijven. Toch lijkt het me leuk om een keer met moderne computerprogramma's om een 16m²

volledig in 3d uit te tekenen om te kijken of er binnen het reglement iets kan worden aangepast om hem nog sneller te maken. Dan uiteindelijk ook bouwen zou helemaal mooi zijn! Maar dat zijn nog ideeën voor later.

Wat zijn je ambities voor het komende seizoen?

Voor het komende seizoen wil ik graag meer trainingen volgen op Nieuwkoop. Daar doen we namelijk de vrijdagavond voorafgaand aan een

onderlinge wedstrijd een training. Ik hoop me vooral beter te kunnen verdiepen in de trim van de boot. Dat heb ik nog niet helemaal onder de knie. Ook staat op m'n planning om dit jaar deel te nemen aan het NK op de Beulaker!



AT THE FRONT

THE END OF THE

FLY™ blocks: strength almost unnaturally beyond mass

LAWS OF PHYSICS?

Fly blocks are small, light and incredibly strong. How? Titanium sheaves. Stainless bearings and races. Composite structures everywhere weight can be shed. The result? Performance in grudging compliance with all known laws of gravity and acceleration.





LEARN MORE ABOUT FLY BLOCKS

AT THE FRONT HARKEN®

Jaarverslag van de voorzitter

Door Reinout Klapwijk



De algemene ledenvergadering op de Hiswa werd goed bezocht en zo ook de after-borrel op de Zestien-kwadraatstand. Velen combineerden dit met een gratis bezoek aan de beurs. De Kwadraat & Praat – voor het eerst in harde omslag – kreeg alom lof mede vanwege de gevarieerde inhoud, iets wat altijd weer een uitdaging is. Gelukkig is er een handjevol mensen dat hier de nodige vrije tijd insteekt.

Het NK sprint op het Schildmeer en het reguliere NK op Sneek – misschien moeten we het, in navolging van het schaatsen, kortebaan en langebaan noemen – werden goed bezocht, leverden enthousiaste reacties op en... dezelfde winnaars, Thijs Kort met respectievelijk broer Erik en partner Willy.

De deelname aan wedstrijden is stabiel t.o.v. voorgaande jaren en dat geeft aan hoe relatief goed onze klasse het doet. We doen er alles aan om dit vast te houden en indien mogelijk uit te bouwen. De Primus Inter Pares is ons jaarlijkse promotieweekend waar vele kampioenen uit andere klassen ervaren hoe fantastisch en gelijkwaardig het wedstrijdzeilen in een Zestien-kwadraat is. Hèt moment in het jaar om zeilers uit andere klassen uit te dagen om zich vaker in ons wedstrijdveld en “familie op de wal” te mengen.

In mei zal het eerste toerweekend plaatsvinden, méér hierover leest u in deze Kwadraat & Praat. Een klein werkgroepje heeft dit in 2019 in de steigers gezet waarbij een woord van dank uitgaat naar Bauke IJntema die er hard aan getrokken heeft.

Elise Gruber en Mijke Wijnroks, onze webmasters, zijn aan het einde van het seizoen gestopt, helaas. Gelukkig hebben Wim en Tim Rijfers het stokje overgenomen en samen met Sjaak Weststrate wordt hard gewerkt om de website te vernieuwen en over te zetten naar E-Captain.

Wesley en Rocco Ladage hebben het afgelopen jaar meegelopen met Klaas 't Hoen en nemen het “wedstrijd-stokje” in 2020 over.

De Technische Commissie is in overleg met het Watersportverbond om de tekeningen en klasse-voorschriften in harmonie met elkaar te brengen en in een uniform format te zetten. Dit maakt het makkelijker voor met name de meters en controleurs om voor meerdere klassen ingezet te worden. Het Watersportverbond zet vol in op verbetering van het wedstrijdzeilklimaat in Nederland om de vergrijzing tegen te gaan en aanwas te stimuleren. Dit brengt veranderingen met zich mee die even tijd nodig hebben om zich te bewijzen maar – en dat moeten we voor ogen houden – bedoeld zijn om de zeilsport laagdrempelig te maken. Ook hier worden de klasse-organisaties betrokken.

Ook hier een woord van dank aan onze adverteerders/sponsors. Zonder hun bijdragen kunnen we niet uitpakken zoals we het hele jaar doen.

Geniet met volle teugen van het nieuwe seizoen en al het mooie dat voorbij komt!

16m



Foto: Pieter Lanser

16m² • 7

Sponsor in de spot

RUBRIEK

De IJssel Coatings B.V.



Robbert van der Eijk, directeur eigenaar

“Double Coat”

Door Reinout Klapwijk

Vrijwel alle jachtbouwers, reparateurs en eigenaren die zelf hun boot lakken gebruiken producten van De IJssel Coatings. Voor de bouw en reparatie worden epoxy lijmen, impregneer- en lamineerharsen gebruikt en voor de afwerking hoofdzakelijk polyester en polyurethaan producten.

Specialisatie

In 1930 begon de grootvader van Robbert van der Eijk (1978) in Moordrecht de Machinale Verf- en Japanlak Fabriek “De IJssel” langs de gelijknamige rivier. Opa richtte zich op de huisschilder en leverde een compleet pakket bouwverven.

Van der Eijk junior, de vader van Robbert, liep tijdens zijn studie stage bij scheepswerf De Hoop waar ook polyester reddingsloepen werden gebouwd. Voor het inkleuren van de polyester werden kleurpasta's geïmporteerd. “Maar dat kan gemakkelijker”, dacht Van der Eijk en bij vader in de verffabriek begon de productie van hoogwaardige kleurpasta's. Het succes verbrede qua technologie naar pasta's voor epoxy en qua afnemers naar vloerenleggers en industriële afnemers. Dit succes verdrong de bouwverven. De IJssel werd een gespecialiseerde fabrikant en richtte zich steeds meer op de scheeps-/jachtbouw en composietindustrie.

Staal, polyester en hout

De familie Van der Eijk waren enthousiaste zeilers en mede daardoor gefascineerd door houten boten. Robbert beleeft dierbare herinneringen aan de zeiltochten in de Fly Tour. Een “uit zijn krachten gegroeide polyester Vrijheid” met een prachtig mahoniehouten dek. Gezeild werd op de Reeuwijkse plassen maar in de zomervakantie trok Robbert met vrienden door heel Nederland. En passant vertelt Robbert nog vier jaar instructeur geweest te zijn bij zeilschool De Morra in Zuid-West Friesland. Niet zo gek dat hij daar zijn huidige vrouw heeft ontmoet.

Leuke jaren waarin de zeilsport op zijn hoogtepunt verkeerde en, zoals Robbert vertelt, je zomaar met 200 bootjes in Langweer lag. Alles en iedereen bij elkaar, krat bier in 't vooronder, gaspitje op de kant en slapen in de boot, niet eerder dan dat de havenmeester door de geluidsinstallatie schalde: “Hier is uw havenmeester, ik wil géén gedonder vannacht”.

De IJssel Coatings heeft op tijd ingezien dat de markt rijp werd voor hoogwaardige tweecomponenten producten en een grote steen bijgedragen aan de kwaliteitsprong die jachtbouwers gemaakt hebben. Het gamma omvat alles voor polyester, staal en hout.

DD

Otto Bayer (1902-1982) creëerde in 1937 polyurethaan wat leidde tot vandaag de dag méér dan 40 basisproducten onder de namen Desmodur® en Desmophen®. Hier komt de kreet DD-lak vandaan. De ene DD-lak is de andere niet, laat dat duidelijk zijn.

De IJssel heeft vele jaren laboratoriumtijd gestoken om vanuit deze basistechnologie eindproducten te formuleren met een duurzame hechting, die uitstekende bescherming bieden tegen weersinvloeden en mechanische belasting, tegen schoonmaakmiddelen en – niet in de laatste plaats – tegen de UV-licht, kenmerkend voor de Double Coat laksystemen. Daarbij komen de ongeëvenaarde applicatie eigenschappen. Als je het eenmaal onder de knie hebt dan wordt een optisch resultaat verkregen dat niet onderdoet voor een auto die net van de band rolt.

Sinds 2009 huisvest De IJssel Coatings in een gloednieuwe fabriek in Moordrecht waarmee voldaan wordt aan de strenge eisen voor werknemers en omgeving. De verfindustrie staat onder constante druk om milieu-verdachte stoffen uit te bannen en terzelfder tijd de eigenschappen te verbeteren. Dat is in de afgelopen 86 jaren goed gelukt.

Zal dit ooit leiden tot een oplosmiddelvrije / water-verdunbare Double Coat...? Daar kan Robbert nog niks over zeggen... het zou mij niet verbazen.

16m²

DOUBLE COAT

Beschermt en verfraait



DOUBLE COAT

is een hoogwaardige twee componenten polyester DD Lak, geschikt voor toepassingen waar hoge eisen gesteld worden aan **krasvastheid**, **kleurechtheid** en **glansbehoud**. Double Coat kenmerkt zich door zijn **uitstekende vloe**i en de **gemakkelijke verwerking** met kwast, rol of spuit.



Voor meer informatie zie: www.doublecoat.nl



MOVING FORWARD TOWARDS A SUSTAINABLE WORLD

MF Shipping Group is in de zakelijk-maritieme dienstverlening uitgegroeid tot een toonaangevende internationale speler. Een paar keer per jaar wordt dat gevoel van trots versterkt nadat onze olie- en chemicaliëntankers grondig zijn doorgelicht door onafhankelijke inspecteurs van het OCIMF. Want altijd weer mogen wij rekenen op uitstekende vetting resultaten. Of het nu gaat om de belading, het onderhoud, de veiligheid of om milieu- en duurzaamheidprestaties. Een momentopname?

Nee, integendeel! Het hele jaar door worden de tankers, op basis van een uitgebreid kwaliteitssysteem, grondig door ons geïnspecteerd. En het hele jaar door voeren wij een actief beleid om ontwikkelingen te stimuleren die bijdragen aan een veilige en milieuvriendelijke manier van werken. Een doorlopende pre-vetting, als basis voor duurzaam zakelijk succes van onze opdrachtgevers.

MF Shipping Group 
Moving Forward



Jaarverslag van de wedstrijdcommissie

Door Klaas 't Hoen



Tijdens de ALV 2019 was er helaas (nog) geen opvolging voor mijn bestuursfunctie dus nog een jaartje extra als wedstrijdcommissaris, een mooie kans om de ingeslagen weg een vervolg te geven.

Zoals de hele wedstrijdzeilsport staat ook deelname van aan onze wedstrijden al jaren onder druk. Heeft men het te druk? Is zeilen te duur? Is zeilen opeens niet leuk meer? Is onze sport ouderwets? Hoe maken we het weer aantrekkelijk om mee te doen aan wedstrijden?

Het zijn vraagstukken waar veel mensen mee bezig zijn, zowel binnen onze klasse als binnen de gehele zeilsport. Gelukkig horen wij tot één van de grootste klassen van ons land en hebben wij niet te klagen over deelname aan onze wedstrijden. We zagen in 2019 een minder aantal deelnemers aan met name "lokale" wedstrijden zoals bv de kleine Sneek Week op Sneek, het Vrijbuitenweekend op Loosdrecht en Culisail op Zevenhuizen. Stuk voor stuk prachtige evenementen die een betere deelname verdienen. Als bestuur

proberen wij natuurlijk van alles om dit te bewerkstelligen maar wij kunnen dit niet alleen! Komende periode en gedurende het nieuwe seizoen wil het bestuur dan ook een beroep doen op jullie. We vragen hulp bij het promoten en organiseren van diverse evenementen en rekenen op de lokale zeilers! Schroom niet om je ideeën om zeilers aan de start te krijgen bij het bestuur kenbaar te maken, hier kunnen we wat mee!

Afgelopen seizoen is weer mooi geweest, over het algemeen goede deelname, goed weer, goede wind en goede wedstrijden. Ik heb boten om zien slaan met een lach die zo weer overeind waren en gelukkig voldoende drijfvermogen hadden. Zelfs de manager topsport van het KNWV heeft persoonlijk ervaren dat een 16m² toch best een sportieve boot is die ook vrij gemakkelijk kan omslaan.

In dit jaarverslag belicht ik onze NK's van dit jaar nog eens extra. Al vrij vroeg in het jaar een evenement dat inmiddels niet meer weg te denken is van onze agenda; het NK sprint. Volgens een grote groep zeilers echt een

succesnummer en goede deelname gegarandeerd. Dit jaar hebben wij ons NK sprint gevaren op 11 en 12 mei op het Schildmeer. Onder leiding van Wim Wind en zijn team hebben 28 boten tijdens 18 wedstrijden gestreden voor de eerste nationale titel van het jaar. Thijs & Erik Kort lieten nog maar eens zien dat ze het zeilen nog niet verleerd zijn en gingen aan de haal met de titel. Een meer dan terechte kampioen! Ons reguliere NK hebben we gevaren op Sneek. Eén van de mooiste meren van het land maar toch waren we hier al 11 jaar niet geweest! Een uitdaging voor het bestuur om er een succes van te maken zodat we als klasse in ieder geval weer graag op Sneek komen. Ook een risico vanwege de scepsis dat deze locatie de saamhorigheid niet ten goede zou komen en de sfeer waar we zo naarstig met z'n allen naar op zoek zijn.

Anders dan alle voorgaande NK's op Sneek hebben we dit jaar alles georganiseerd vanuit de Roerkoning, het trainingscentrum van de KWS op het starteiland met bijhorende haven. Iedere boot had zijn eigen ligplaats



Foto: Pieter Lanser

in de haven, moederschepen lagen in dezelfde haven, campers zijn met de nieuwe pont over gezet naar het eiland, kamperen was mogelijk en zelfs slapen in de Roerkoning behoorde tot de mogelijkheden. Bij de vrijwilligers van de KWS in de Roerkoning konden we 's morgens en tussen de middag terecht voor de nodige versnaperingen. 's Middags was in samenwerking met It Foarunder de bar geopend in de Roerkoning voor o.a. onze happy hours. Als klap op de vuurpijl zijn we vrijdagavond met ruim 100 man de sloepen ingestapt om gezamenlijk naar Lokaal 55 te varen voor het splitsing diner en de feestavond.

Oja... we hebben ook nog gezeild onder leiding van Joost Hanselaar hebben we uiteindelijk negen goede wedstrijden kunnen varen onder wisselende omstandigheden. We hebben alle omstandigheden gehad tussen 0 en 5 Bft. Het was zeker niet altijd makkelijk voor het comité maar ze hebben er echt het maximale uit gehaald. Over het verloop van de wedstrijden kunnen we kort zijn.. Je had Thijs en Willy dan heel lang niets, op gepaste afstand volgde rest van het veld en hun strijd om de 2^e plek.

Thijs & Willy met overmacht de terechte kampioen, van harte nogmaals!

Al met al kijken we terug op een zeer succesvol NK, zowel op het water als op de kant. Met 50 boten aan de start zeker geen slechte deelname maar zoals we in de wandelgangen wel hebben gehoord zijn er heel wat mensen met die spijt hebben dat ze niet geweest zijn op het NK.

De weg die in geslagen is met deze manier van organiseren van evenementen blijkt succesvol. Naast

een weekend of 4 dagen lang zeilen willen we in de watten gelegd worden en is het sociale event net zo belangrijk als de wedstrijden.

Met deze ervaring in het achterhoofd is het streven van het bestuur om deze lijn door te trekken naar meerdere evenementen de komende jaren. Maar zoals eerder ook gezegd, dit kan het bestuur niet alleen! Laten we er met z'n allen voor zorgen dat de 16m²

één van de meest populaire klassen blijft op de Nederlandse meren!

Inmiddels zijn er twee opvolgers gevonden die vanaf dit jaar de wedstrijdzen onder hun hoede gaan nemen binnen het bestuur, Rocco & Wesley Ladage.

Ik wens Rocco & Wesley heel veel succes en plezier in het bestuur!

16m²



Al meer dan 80 jaar nieuwbouw-onderhoud en reparatiewerf.

Jachtbouw Tijsterman.

W. Tijsterman&Zonen, Dorpsstraat 114 , 2421BC, Nieuwkoop 0172 571786





Foto: Eize Hoekstra

Li-z skiet met ...

RUBRIEK

“Lodewijk 4402”

Het zijn de dagen rondom de Kerst en dan is Li-z het liefste ‘en familie’ in de sneeuw! Geen opgedoft kapsel, glitterjurkje en hoge pumps, maar skihelm, warme broek, jack en goed zittende skischoenen vormen dan de basis van deze dagen. Vorig jaar was dit nog een héél erg moeilijke periode waarin ik me skiënd achter acht anderen aan ontzettend geamputeerd voelde, dit jaar ging dat gelukkig al stukken beter! En wat is het GAAF om als bezemwagen achter je 73-jarige moeder en 74-jarige vader aan te mogen skiën!!! Daarom dan ook een interview met mijn vader over onze gedeelde passies ZEILEN en SKIËN!

Zeg pap, wanneer begon de zeilcarrière van de kleine Lodewijk?

In 1959 begon ik als dertienjarig ventje in een oude kleine BM en vond het zeilen zo’n fantastische uitlaatklep dat ik in 1962 van mijn vader zelfs een nieuwe Vrijheid kreeg! Eigenlijk ben ik daarna gelijk aan wedstrijdzeilen begonnen dus in 1963 was ik met Six van Leeuwen (huidig O-jol zeiler) aan de fok geregeld op het water te vinden.

In verband met mijn studie tandheelkunde in Utrecht ben ik van 1967-1971 gestopt met de wedstrijden, mijn Vrijheid ging naar mijn broertje Ferdinand en in 1971 kocht ik een Finnjol, maar al snel bleek dat ik met een praktijk, het bouwen van ons huis en jouw komst geen tijd meer had om de wedstrijden, die veelal internationaal waren, te combineren. Dat was het

moment voor de overstap naar de 16m².

In 1974 ging ik bij Cock Vergunst in de 3208 bemannen en rond 1978 kocht ik zelf de 3768. Zoals Leo Willemsen het zei: “Lodewijk je gaat heel snel, maar ook geregeld de verkeerde kant op”. In 1980 heeft Jaap Tijsterman de 4276 voor me gebouwd. Een mooie boot die ik in 1991 aan Gerard van Nieuwpoort heb verkocht. Ik had op dat moment aan Herman van Eijk de opdracht gegeven om een nieuwe Kwadraat te bouwen, maar omdat het seizoen aanbrak mocht ik de 4359 lenen. Velen van jullie zullen zich herinneren dat ik op de Beulaker in 1992 met dit schip samen met Hans van Weelden kampioen ben geworden.



En toen mochten Sas en ik in de 4359 gaan varen, want inmiddels was het 1993 en werd 'Kanjor', de 4402, tijdens de Goudse Zeilweek (GZW) gedoopt. Maar na een, in hetzelfde rak op die GZW, gebroken mast van de 4359 (waarin ik voer) en een getordeerde mast van de 4402 (waarin Lodewijk voer) gaven Sascha en ik aan dat zeilen in de 4359 maar niet meer te doen. En het opvolgende jaar bleek al snel dat er nog een mooi NK aan kwam...

Ja, we hadden in 1994 de kampioenschappen op de Braassem en ook daar mochten Hans van Weelden en ik de wimpel om onze schouders hangen. Erg leuk om na de discussies rondom de 4359, die drie keer op rij met verschillende stuurmannen en bemanningen kampioen was geworden, dit te mogen beleven met de nieuwe eigen Kwadraat 4402. Daarna nog vele wedstrijden meestal lekker in de eerste helft van het veld te vinden en dat probeer ik ook komend seizoen weer voort te zetten.

En nu staan we hier in op de bergen van Les Gets, een leuk dorp gelegen in de Portes du Soleil en vermaken we ons met een groter deel van het gezin op de witte pistes. Wanneer is dat skiën eigenlijk in uw leven binnen gekomen?

Eigenlijk toen jij zes weken jong was, een heerlijke poepfabriek die we meenamen naar Morgins (Zw). Je moeder en ik gingen de pistes verkennen en jij werd door je oma en tante verzorgd. Sindsdien hebben we eigenlijk ieder jaar wel drie weken per jaar geskied en we doen het nog steeds twee keer per jaar al moet ik eerlijkheidshalve wel zeggen dat je me niet meer op de piste vindt met vallende sneeuw, mistig weer en regen.

Haha, ja dat weet ik. Een echte mooi weer skiër ;) maar dat vinden Sas en ik ook helemaal niet erg hoor. Kunnen wij namelijk nog een aantal dagen heerlijk van de pistes afscheuren met onze binken!

Maar volgend jaar teken ik graag weer voor een nieuw seizoen strijden op het water en bezemwagen zijn op de piste. Deal?

Yes, laten we dat als mooi voornemen voor het nieuwe decennium houden!

Groet, Lodewijk 4402 en Li-z 4437



GESPECIALISEERD IN B.M (16M²)

GESPECIALISEERD IN HOUTEN BOTEN

VERKOOP VAN NIEUWE & GEBRUIKTE BOTEN

REPARATIE HOUT EN POLYESTER BOTEN

WINTERSTALLING OVERDEKT EN

BUITENSTALLING

SOMERS
JACHTWERF

Dorpsstraat 121C, 6042 LB Roermond-Asenray
TEL +31(0)475-315972
INFO@JACHTWERFSOMERS.NL - WWW.JACHTWERFSOMERS.NL

Mijn vaargebied, De IJsseldelta

Door Wim Pap

Je vaargebied kies je niet, niet in mijn geval tenminste. Het water dient zich aan als de ontdekkingstocht die vanaf mijn zesde het spoor van de rivier volgt. Bij het stadje Kampen waarin ik opgroeï is dat spoor de IJssel, onontkoombaar. En niet alleen om op te varen. Al struinend langs de rietkragen gidst de rivier ook de groene wereld buiten de stad in. Het is een ontdekkingstocht met nogal eens een aftakking. Niet voor niets een delta: De IJsseldelta.

Het water op

Op verschillende waterkaarten probeer ik die “wereld van de IJsseldelta” terug te vinden: tevergeefs. Geen kaart is op de schaal van een schooljongen getekend. In de waterkaart voor de grote lijn komt met steeds meer details het water toch steeds meer tot leven. Eerst maar eens een eindje stroomopwaarts:

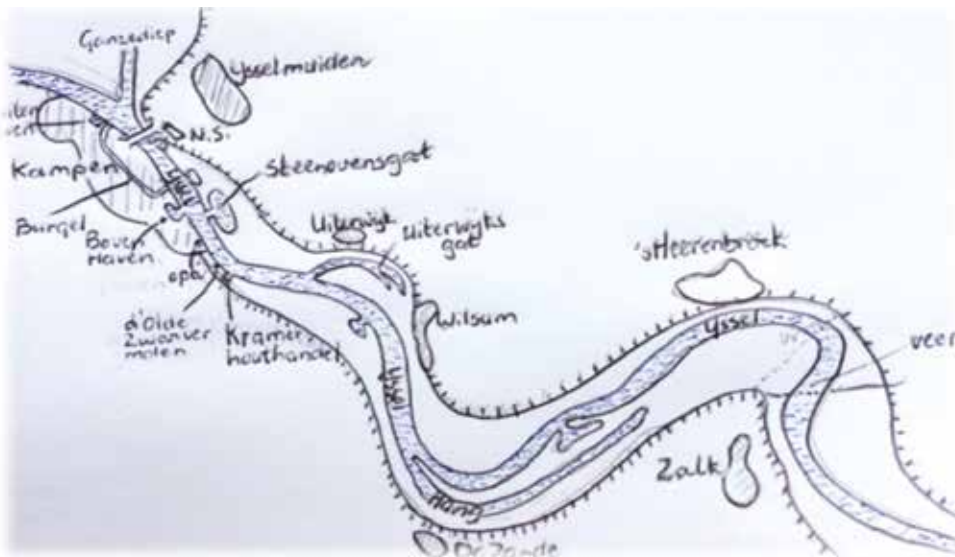
“Naar Boven”

Met de punter vanuit de “Boven Haven” roeien we meestal “naar boven” (stroomopwaarts richting Zalk). Aan de kant van de stad komen we dan langs de melkfabrieken die eigenlijk altijd wel bleek-blauw “water” in de IJssel lozen. Een paar honderd meter verder heeft zich dat al helemaal gemengd met het IJsselwater.

Ter hoogte van de vroegere houthandel Kramer is in 1983 een tweede stadsbrug de Molenbrug gebouwd. In dit deel van de IJssel waar eerder nog wel werd gezeild (de Boven Haven was vroeger ook thuishaven voor een plukje kwadraten en kajuitzeiljachtjes) zie je nu vooral visbootjes en motorbootjes.

Aan de andere kant van de rivier, tegenover de melkfabrieken, is door zandwinning een diep “zandgat” ontstaan dat wordt afgesloten door een ketting met tonnen: Het “Steenovens gat”. Verboden, maar daarom dus de moeite van het verkennen meer dan waard. Weer verderop in de binnenbocht van de IJssel zijn zandstrandjes ontstaan. Daar tref je 's zomers altijd wel een paar roeibootjes aan: we zwemmen er en bekogelen elkaar met een soort ballonnen die we vullen met water. Je ziet die dingen (condooms weet ik later) daar veel: zwevend in het water of hangend in een pol riet. Bij de molen “d' Olde Zwarver” stoeien we met de jongens die hier vanuit de stad komen om te zwemmen. Met onze punter voelen we ons daar niet te goed,

Ik heb mazzel, mijn opa - een beroepsvisser - woont op de IJsseldijk en vist eind jaren vijftig met zijn broer in de zandgaten langs de rivier. Ze doen dat met een zegen vanuit een forse eiken punter. In de kerstvakantie mag ik mee: echt vissen met een net! Wat ik me vooral herinner: de oude handen van mijn opa in het ijskoude water trekkend aan dat lange net vol “witvis”. Zo stoer - mijn vader heeft maar een saaie kantoorbaan - wil ik ook worden. Vrijwel dagelijks fiets ik naar de IJsseldijk. Scharrel met vriendjes tussen de basaltblokken aan de voet van de IJsseldijk of zwem vanaf het strandje bij de molen. Even verderop in het kleine insteekhaventje van de houthandel Kramer wordt een coaster goedgeleids met de hand gelost. Altijd is er dat spoor dat naar verder wijst: die coaster, weet ik, komt over zee uit Noorwegen. Ik lees boeken over de ontdekkingsreiziger Amundsen en “train” vast voor mijn eigen pooltocht. Een winter lang iedere middag even een duik in de IJssel. Achter de kachel bij opa weer opwarmen: kop thee, zo'n wijf kopje, met veel melk en suiker.



maar tegelijk ook geroepen om toch weer verder te gaan. Vrijwel iedere dag, het hele jaar door jaar, zomer en winter, verkennen we op de riemen de rivier steeds maar verderop tot Zalk. Vaak ook komen we niet verder dan een oude rivierarm: het Uiterwijks gat -zo dicht gegroeid dat op het laatst de riemen vast blijven zitten in de planten- of de Koeluchter Hang, waarin de kruitschepen van defensie voor anker liggen. Werelden op zich. Gek genoeg is het kennelijk ook altijd weer om het water op te gaan. Behalve dikke mist (verdwalen) of harde wind uit het westen (rijden op de golven) is het weer altijd gewoon weer.

“Naar Beneden”

Stroomafwaarts vanuit de Boven Haven vormen de hoge kades direct na het Engelenberg plantsoen aan de kant van de stad voor ons puntertje geen lekker “walletje”. We roeien daarom meestal direct onder de “Lange Brug” door. Wanneer er veel stroom staat kolkt het water om de pijlers van de brug. Net als bij de tochtjes richting Zalk zoeken we het avontuur ook hier in watertjes die van de IJssel aftakken. Buiten het al maar stromende water van de IJssel in de monding van het Ganzendiep, bij de jachtwerf van Kroes of het gat van Seveningen, waar de

Kampen Net voor de IJsselbrug is aan de rechteroever van de IJssel precies ter hoogte van het station een passantenhaven. Voor de IJsselbrug moeten we de mast van de kwadraat weer strijken. Het is goed om dit in verband met de stroom een beetje op tijd te doen. In het gat van Seveningen is nu de jachthaven van ZC '37. Prima haven om te overnachten. Voor een bezoek aan de stad moet je dan wel omlopen of -fietsen, maar direct na de “Lange brug” ben je dan ook in het centrum van de stad. Bij de monding van het Ganzendiep bevindt zich ook de jachtwerf Kroes. In het haventje bij de werf liggen de prachtige overnaadse houten jachten die hier zijn gebouwd en in onderhoud zijn.

De Burgel is jammer genoeg niet meer te bevaren. Het stadsgrachtje door het centrum van Kampen zou prachtige afmeerplekjes kunnen bieden. De haven bij de ingang van de Burgel is nadat deze eerder gedempt is, nu wel weer uitgegraven en ingericht als haven voor een paar botters en de Kamper Kogge. Hier of in de direct ernaast gelegen Buiten haven kun je ook overnachten.



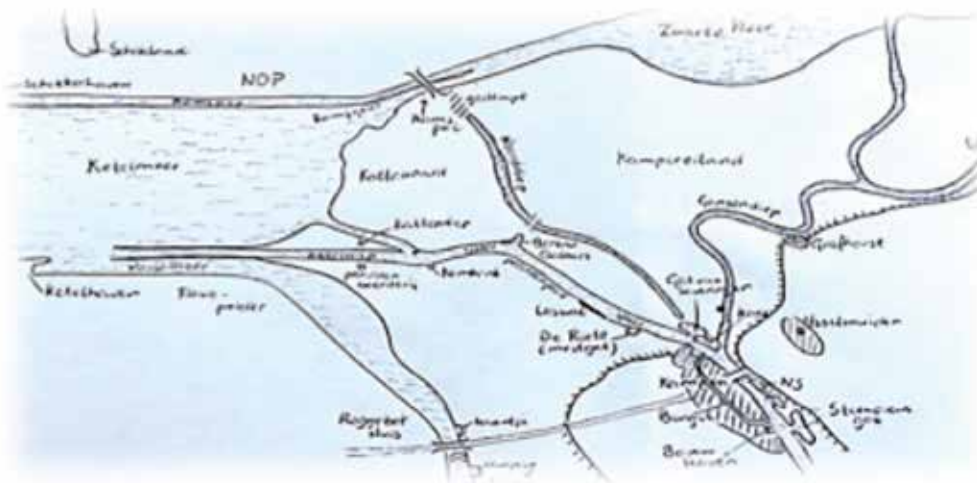
botters van de voormalige vissers uit Brunnepe zijn afgezonken. Daar bestaat geen tijd!

“De Burgel”

Op terugtocht naar de Boven haven roeien we altijd via de “Burgel”. Bij de Buitenhaven kunnen we vanaf de IJssel deze “stadsgracht” op varen. Hier staat nauwelijks stroom en het soepel (riemen net op tijd binnen boord) passeren van de brugjes over de “Burgel” is een sport op zich. Bij het “Oorgat” waar de blauwe bootjes van Van Dalfsen voor de verhuur liggen afgemeerd komen we weer op de IJssel uit.

“Zee op”

Met de zeilsloep van mijn oom varen mijn neef en ik voorbij Kampen naar “beneden”. Het struinen langs de rivier wordt nu vooral zeilen op de hier brede IJssel en buiten de IJsselmonding op het ruime water van “De Ketel”. Op “De Ketel” opent zich de wereld. Grijsze coasters, die in het kleine houthaventje van Kramer toch wat misplaatst lijken, zijn hier op weg naar zee. Anders dan op de IJssel, waarin slibdeeltjes die het water bruin-grijs kleuren, is het water van “De Ketel”, wanneer het een paar dagen rustig weer is geweest, prachtig helder. Rietkragen en biezenelden strekken zich zo ver het oog reikt uit naar het “Zwarte Meer”. Een eenzame aalscholver op de laatste krib bij het Kattengat droogt de vleugels...



Nieuwe IJsseldelta

De IJsselmonding is de laatste decennia drastisch veranderd. Ter hoogte van Ketelhaven en Schokker haven is een groot slibdepot voor het in de jaren zestig en zeventig ernstig verontreinigde rivierslib aangelegd. Bij wind uit het westen vormt dit “IJsseloog” nu een fijne golfbreker. In de lagune van het “IJsseloog” kun je ook met de kwadraat bij wind uit iedere richting heel goed en beschut ankeren. Het “Kattegat” heeft eveneens een metamorfose ondergaan. Bij de aanleg van de Noordoostpolder ging door het dempen en afsluiten van de zijarmen van de IJssel de delta verloren. Het beeld van de oude IJsseldelta wordt nu door de nieuw aangelegde eilandjes en een nieuwe “Recreatiegeul” weer opgeroepen. Bij een van de aanlegplaatsen in het Kattendiep is het prima overnachten en, afhankelijk van windrichting en windkracht, is van hieruit de volgende dag een zeiltocht in iedere richting mogelijk.

Dagtocht rond Kampereiland:

Voor de kwadraat is een “Rondje Kampereiland” echt een aanrader.

Vanaf Kampen 1: De IJssel (stroomafwaarts) volgen richting Ketelmeer; Bij Keteleiland (2) stuurboord aanhouden voor Kattendiep; Op het Ketelmeer de jachtbebakening richting Ramsgeul (3) aanhouden. Via de Ramsgeul richting Ramspol: de Balgstuw (4) wordt alleen in een uitzonderlijke situatie afgesloten. Onder het vaste deel van de nieuwe Ramspolbrug door varen we het Zwarte Meer op. Met de kwadraat kunnen we prima buiten het Ramsdiep (scheepvaart geul) blijven. Ook buiten deze vaargeul en zelfs buiten de jachtbebakening is het Zwarte Meer voldoende diep. Voor het Vogeleiland (5) houden we stuurboord aan: het Zwarte Water op. Al gauw, na een dikke kilometer is er in de strekdam aan stuurboordzijde een smalle opening. Hier insteken naar (6) het Scheepvaartgat. Direct ook bij de ingang naar het Scheepvaartgat is een klein vluchthaventje waar het prima overnachten is. Bij tegenwind is het lastig kruisen op het smalle Scheepvaartgat. Tussen de biezenelden van het Zwarte Meer is het al snel te ondiep om mooie slagen te maken. In de rietkraag aan de andere kant van de smalle vaargeul liggen bovendien basaltblokken. Fijn wanneer je dan even een buitenboordmotor bij kunt zetten. Verderop volgen we dan Goot en

Ganzendiep zoals deze door het mooie Kampereiland slingeren. Via (7) de Ganzensluis (voor dit “lek-sluisje” even strijken) kom je dan weer op de IJssel onder Kampen uit.

Dagtocht rond Kampen door het nieuwe Reevediep

Sinds 2019 is het door de aanleg van het Reevediep nu ook mogelijk om in een dagtocht ten zuiden van Kampen rond te varen. Wanneer we voor deze tocht weer vanuit Kampen vertrekken is de route naar het Ketelmeer zoals die van de tocht hiervoor ten noorden van Kampen beschreven. Ter hoogte van Keteleiland kunnen we afhankelijk van de windrichting kiezen voor het Kattendiep en de Recreatiegeul (8) of het Keteldiep (9). Het Keteldiep loopt pal west tussen twee lage strekdammen die de geul op diepte voor de scheepvaart moeten houden. Eenmaal op het Ketelmeer varen we vanuit het Keteldiep om de zuidelijke strekdam heen het Vossemeer (10) op.

(Wanneer we voor het Keteleiland het Kattendiep hebben gekozen, dan houden we eenmaal op de Ketel richting Vossemeer de jachtbebakening aan bakboordzijde aan.) Het begin van het Vossemeer is goed te bezeilen. Ook buiten de betonning staat er voldoende water voor de kwadraat. Bovendien is de Flevopolder daar nog lekker kaal zodat de wind daar vrij spel heeft. Even voorbij de laatste rood-witte boei aan bakboordzijde waar het vaarwater naar het zuidoosten buigt wordt het vaak lastig

zeilen. Wanneer de wind vanuit de polder waait varen we in de luwte van het bos en aan bakboordzijde is -vrijwel direct buiten de tonnen het water te ondiep voor de kwadraat. Bij Roggebot moeten we voor het vervolg van de tocht over de Randmeren door de Roggebotsluis (11). In de meeste gevallen stijgt het water in de sluis nauwelijks merkbaar (minder dan 20 cm). Na een kilometer of twee wordt de ingang van het nieuwe Reevediep (12) op de oever al duidelijk met borden aangegeven. Deze nieuw gegraven verbinding (bypass) tussen de IJssel en de Randmeren moet bij (te) hoog water op de IJssel zorgen voor een extra afvoer van rivierwater naar het IJsselmeer. De sluis waardoor we net bij Roggebot zijn gekomen wordt daarom ook verplaatst. Even voorbij de monding van het Reevediep is de bouw van de nieuwe Reevesluis (13) al in volle gang. Vanuit de optiek van de watersporter is het ruim aangelegde Reevediep een verrijking van het vaargebied rond Kampen. Zoals we het rondje nu tegen de klok in varen hebben we de wind (vanuit het westen) ook meestal mooi mee.

Onderweg krijgen we vrij kort na elkaar (14) te maken met een drietal vaste bruggen (ongeveer vier meter) waarvoor we moeten strijken. Na de spoorbrug loont het nog net de moeite om weer op het zeil naar de Scheeresluis (15) aan het eind van het Reevediep te varen. Hier moet de mast dan weer gestreken worden om onder de brug voor de Kamperstraatweg te varen. Na de sluis komen we tegenover de oude rivierarm bij Uiterwijk weer op de IJssel uit.

16m²





Foto: Eize Hoekstra

20 • 16m²

NK en NK sprint



Kwadraat met litteken



Beeld zonder geluid



Echt oud hout!



Dik gaat zijn eigen weg



Zou hij een extra rondje gedraaid hebben?



Jong geluk in Tijsterling

Zo-zo **RUBRIEK**

Hoe zijn jullie in de kwadraat terecht gekomen?

Bauke: Mijn vader heeft deze 16m², de 2875 (Windekind), ergens in 1968 of 1969 gekocht van Sietse Visser die de boot nieuw had laten bouwen bij Alberda in Sneek. Mijn vader gebruikte de boot voornamelijk voor toertochten en wat onderlinge wedstrijden in Workum. Hij was er erg trots op en bovendien voorzichtig met zijn boot. Meestal zeilde hij wat mee in de achterhoede. Een enkele keer deed hij mee met open wedstrijden in Langweer of Sneek. In 1976 overleed mijn vader plotseling en van dat moment ben ik met deze 16m² gaan varen. Ik was toen 15 jaar. Mijn oudere broer zeilde in die tijd Finnjol en ik was net 2 jaar gestopt met de Flits. Ik had geen zeilboot dus het was logisch dat ik in de 16m² stapte. Ik denk dat ik de boot rond mijn achttiende van mijn moeder heb overgenomen, op afbetaling. Ik ben naast toertochtjes al snel met vrienden gaan wedstrijdzeilen. Ook ging ik veel met de 16m² op zeilvakantie. We trokken door bijna heel Nederland.

Bauke is van de Flits in de kwadraat gestapt; Hemmo heb jij voordat jullie samen gingen zeilen ook in jeugdzeilboten gevaren?

Hemmo: Ik heb een paar jaar in de Optimist gevaren. Jeugdzeiltrainingen gedaan en de jeugd combi wedstrijden gevaren. Zo rond mijn twaalfde ben ik gestopt met zelf zeilen. Ik koos toen voor waterpolo als sport en ging daarnaast zo nu en dan met vader mee in de 16m².

Zo vader, zo zoon: Bauke en Hemmo IJntema

Wanneer zijn jullie samen wedstrijden gaan zeilen?

Bauke: Ik denk dat in 2008 Hemmo voor het eerst mee ging met een enkele wedstrijd. Hemmo was toen 13 jaar. Voorheen zeilde ik met mijn andere (oudste) zoon, maar die ging studeren. Daarom vroeg ik Hemmo of ie niet mee wilde.

Lukt het om samen ook te oefenen voor een wedstrijd, waar doen jullie dat en welke accenten leggen jullie dan?

Bauke: We hebben samen een keer aan een training onder leiding van Thijs Kort mee gedaan op Grouw. We trainen en oefenen niet gericht. Wel proberen we een paar keer per jaar aan de zondagwedstrijden op de Belterwiede mee te doen. Gezellig en goed voor het wedstrijdritme. Onze boothandeling is niet heel best. Dus daar valt nog wat te winnen. Meestal raken we op dat gebied tijdens evenementen wat beter op elkaar gespeeld.

Hemmo: We oefenen eigenlijk nooit. Het gaat gewoon puur op ervaring van mijn vader en we leren elke wedstrijd weer van onze fouten. Zodoende pakken we twee vliegen in een klap: trainen en wedstrijden tegelijk.

Bauke: We doen ook nog mee aan een bedrijvencompetitie. Circa acht keer per jaar avondwedstrijden in valken. Daar wordt dan fanatiek gevaren. Die competitie is goed om de start te oefenen en ik zie dat ook als een soort training.



Op het water zien we Bauke aan het roer, wisselen jullie wel eens van rol en hoe bevalt dat?

Bauke: Wat mij betreft mag Hemmo zelf ook wel gaan sturen. Het lijkt me ook best mogelijk dat Hemmo het eerst eens zonder mij met een andere zeilmaat zou kunnen proberen.

Hemmo: Mwah, ik vind het prima zo, heb eigenlijk nu nog geen ambitie als stuurman.

Bauke, hoe zou je Hemmo als zeiler typeren?

Fanatiek en gefocust. Geeft op het juiste moment feedback en durft ook zijn mening te geven.

Hemmo, hoe zou je Bauke als zeiler typeren?

Rustig en realistisch. Probeert altijd zo rechtvaardig mogelijk te zeilen want tenslotte blijft het maar een spelletje met wat oude houten boten.

Heb je juist ook door het zeilen een wat andere kijk op elkaar gekregen. Wat waardeer je juist daardoor in elkaar?

Hemmo: Nee, ik heb dat niet echt. Hier zijn we beiden veel te nuchter voor denk ik (nuchtere Friezen) haha. Kan wel zeggen dat ik mijn vader goed kan aanvoelen waardoor wij dan ook niet veel spreken in de boot. Wat ik waardeer is dat mijn vader aardig wat ervaring heeft en daardoor wel een behoorlijk stukje kan sturen wat meestal resulteert in leuke resultaten.

Bauke: Nee mijn kijk op Hemmo is door het samen zeilen ook niet direct anders geworden. Wij kunnen het in het algemeen erg goed met elkaar vinden en voelen elkaar vaak wel aan. Er wordt aan boord niet heel veel gesproken. We hebben samen nog een andere hobby en dat is samen klussen aan (oude) auto's.

Welke evenementen vinden jullie het mooist om te zeilen en waar verheug je je ook al op voor het komend seizoen 2020?

Hemmo: Dat is voor mij de Sneekweek uiteraard, maar dat is niet alleen omdat er gezeild wordt. Vaak hang ik daar gelijk mijn vakantie aan vast. Versterkt met wat vrienden maken wij ook gebruik van de andere activiteiten die het evenement te bieden heeft hahaha.

Bauke: Ik heb geen specifieke voorkeur voor een evenement, maar ik vind de 16m² klasse-evenementen meestal het leukst en dan vooral als er een lokale baan wordt gevaren. Ik hou niet zo van korte op en neer of driehoeks banen. De speurtocht op het water, waar ligt de volgende boei...dat vind ik leuk, want dat geeft variatie in het spelletje.

Welke zeilprestaties zijn jullie het meest trots op?

Bauke: Hoofdprijs Sneekweek 2009!

Hemmo: Ja, het winnen van de Sneekweek in 2009. Dit was ook het eerste jaar dat ik met mijn vader in de 16m² begon te zeilen. Dus dit gaf toen wel een extra kick. Eerder heeft mijn vader de Schildweek eens gewonnen, maar dat heeft ie toen samen met mijn broer geflikt.

Plannen voor 2020?

Bauke: Wij plannen onze zeilagenda niet vooraf, maar bekijken per maand wat ons beiden past. We hadden ons het afgelopen jaar 2019 voorgenomen om meer wedstrijden te varen. Maar dat is niet helemaal gelukt. Werk, vakantieperiodes, andere hobby's en belangen maakt het samen plannen lastig.

Hemmo: Klopt, voor mij geldt dat ook. Mijn vader bepaalt wanneer hij kan en wil zeilen en vraagt mij daarna gelijk of ik mee kan en wil zeilen. Want ik beoefen namelijk ook andere sporten zoals wedstrijdzwemmen en waterpolo. Maar negen van de tien keer ga en kan ik wel mee!

Bauke: Door meer te varen, meer samen in de boot te zitten zouden we beter kunnen worden en wat constantere resultaten kunnen boeken. Maar ja we zullen keuzes moeten maken. Zoals het er nu naar uit ziet zullen we gelegenhedszeilers blijven en hier en daar ons inschrijven voor een evenement. En dan soms voor de hoofdprijs varen en soms gezellig als veldvulling mee doen. Maar altijd blijven genieten van het spelletje en de gezelligheid. Naast wedstrijden pakken we een enkele keer de 16m² ook wel eens voor een toerdagje. Na 25 jaar kajuitzeilboot varen hebben we onze boot vorig jaar verkocht en vinden mijn vrouw Sandri en ik het ook leuk om een dag met de 16m² er op uit te gaan. Wij zien dan ook uit naar de toertocht die volgend jaar gepland staat.

16m²



Wij zien er naar uit welke vader/moeder/zoon/dochterrelatie wij volgend jaar mogen bevragen.

Zo-zo rubriek

Zo-zo rubriek

Zo-zo rubriek

Memory Lane

Door Reinout Klapwijk

Hij herinnert zich goed de verhalen van zijn oudere broers en zussen... ruzies tussen pa en ma en uiteindelijk de verdrietige echtscheiding. Bijna 60 jaar later staat Jan de 'stervende dame' te aaien die zijn ouders uit elkaar dreef.... SISU.

Was het puur en alleen de hang naar het water, de natuur... had hij ooit gezeild en wilde hij zelf een boot... was het een vlucht uit de drukte van een groot gezin (9 kinderen), zijn huwelijk... Joop Makkus (1919), werkzaam bij een houthandel, jaagde zijn droom na en ging in 1962 zijn eigen boot bouwen, samen met broer Jan (1920), een Zestienkwadraat. Alle vrije tijd vluchtte Joop naar de zolder van de schuur en – voor het gezin – nog erger, iedere cent werd omgedraaid... ten koste van het huishouden.

In 1963 werd voor het eerst gezeild met Sisu en is zij gemeten. Dat stelde in die tijd niet zo heel veel voor. Lengte, breedte, een paar holte-maten en gewicht, volgens de kopieën van het Watersportverbond 278 en 116 kg voor respectievelijk romp en kiel. De meters zullen het druk gehad hebben met méér dan 100 Zestienkwadraten per jaar en nog vele andere klassen. Een tijdperk waarin het zeilen een enorme vlucht nam.

De familiereünie in 2019 met vaartocht door het Westland wordt een trip down Memory Lane. Herinneringen aan ook mooie tijden waarin het gezin over de Bonervliet en op het Bommeer zeilden, aan de sleeptochten naar en wedstrijden op de Kaag, het slapen in de boot, de feesten op de kant enz. "Zou Sisu nog bestaan?". De zoektocht was geboren. Via onze site en mede dankzij tips van Siebe van der Zee blijkt Sisu al sinds 1982 in bezit te zijn van Ernst Richel uit Schiedam, lid van onze klasse-organisatie.

Ernst was 22 toen hij met financiële hulp van opa de boot kocht van Bart Swieb uit Maassluis, voor Hfl 4.500,-. Na het eerste seizoen bleek de boot behoorlijk rot onder de mooie blauwe verf... aan de binnenkant. Samen met vader Hans werd de blauwe verf verwijderd en de verrotte latten gerepareerd. De boot trok ieder seizoen moeilijker dicht en er moest uiteindelijk iets gebeuren. Medio de jaren negentig eindigde een zeiltocht op een paal net onder de waterlijn met een groot gat tot gevolg. Die schade is gerepareerd, maar in 1998 was Sisu op.



De botenloods van Watersportvereniging De Bommeer. Op zolder wordt de wintermaanden hard gewerkt aan "oud hout".



Sisu met Pa Joop aan het roer, broer Jan en een niet bekende derde.



Proefvaren vóór de meeting.



Kopieën van de meetbrief en het meetrapport. Lengte, breedte, een paar holtematen en het gewicht waren in orde en daarmee zeilnummer 3397 een feit.



Oude latten zorgvuldig gedemonteerd en gedroogd. Na het verwijderen van spijkers, schaven en schuren weer klaar voor hergebruik.



Vrijwel alles wordt opnieuw gebruikt.



Tja.... Daar kan ook Ernst niks meer mee!



Aaien alsof het pa zelf is.



Vlnr: Ernst Richel, Jan, Marja en Joke Makkus. Zichtbaar geëmotioneerd.



Reparaties uit vervlogen tijden, rijp voor de afvalbak.



Oude wit geverfde wrang rust uit op fijn-nervig nieuw eiken.



Nog één keertje aaien... "Dag Pa".

Jachtwerf "De Hudson" in Rotterdam heeft de bodem vervangen voor Hfl 5.000,--, echter... de droge mahonie gingen zwellen door vocht opname waardoor de boot in de loop der tijd "uit elkaar viel". Aan het einde van het seizoen 2017-2018 stond Ernst voor de moeilijke beslissing; slopen of restaureren. Wat een dilemma als je vele jaren je grote liefde met je pa hebt gedeeld, er samen veel knutselplezier aan hebt beleefd en hij een soort van voortleefd in die boot. Exact hetzelfde als de kinderen Makkus.

"Ik heb dus in oktober 2018 besloten de boot eerst maar eens voorzichtig te demonteren en te bezien of herstel mogelijk zou zijn" vertelt Ernst. Inmiddels schiet de restauratie lekker op. "Iedere avond 2-3 latten en ondertussen kletsen met gelijkgestemden, hartstikke leuk joh". Sisu krijgt haar derde leven, alweer op een zolder. De zolder van de loods van Watersportvereniging De Bommere ligt vol met open houten zeilboten en te zien is hoe enthousiast gewerkt wordt aan onder meer 2 Schakels, een Valk en Sisu.

Krantenknipsels uit de 60-er jaren bevestigen dat Sisu een snel schip was. Vele hoofdprijzen werden in de wacht gesleept. Ernst doet zijn uiterste best de Sisu in oude luister te herstellen en beter dan dat. Verrotte wrangen zijn vervangen door fijn-nervig eikenhout van een oude kerkbank, oude maar nog goede latten schoon geschaafd en geschuurd en hergebruikt en alles wordt epoxy verlijmd. Ook de binnenkant is prachtig blank gemaakt en staat te glimmen. Er komt nieuw beslag waar nodig en binnenkort zal Ernst eens bij Edwin Tijsterman gaan buurten voor een mooie set gebruikte rondhouten.

Zichtbaar ontroerd nemen Jan, Marja en Joke het door de voorstag uitgesleten boegbeslag in ontvangst. Ernst heeft een nieuwe klaar liggen.

Jan houdt het oude door zijn vader gemaakte beslag tussen de benen, tilt één voet op naar horizontaal en zegt: "Je moest 'ns weten hoe vaak ik zo gezeten heb om af te houden".

Na Sisu nog eens geaaid te hebben alsof het Pa zelf is, wordt afscheid genomen onder beloftes en toezeggingen over en weer... "Ik kom graag helpen schuren hoor" zegt Jan en Ernst die belooft dat de Makkussen van harte welkom zijn om een keertje mee te zeilen, net als vroeger...

Marja en Joke voorspellen dat zus Wil er naar uit zal kijken om nog een keertje in de trapeze te staan, ook al is ze inmiddels 70!

Gelukkig... Sisu is behouden en gaat gezond een mooie toekomst tegemoet waarin veel nieuwe herinneringen zullen worden toegevoegd aan haar rijke verleden.

Jaarverslag van de penningmeester

Door Sjaak Weststrate



Omdat ik in 2018 de stand bijhield van “De Zeiler van het Jaar” was het bestuur de mening toegedaan dat ik wel “goed was in cijfers” en derhalve wel in de voetsporen kon treden van Lucas van den Brekel om het penningmeesterschap van onze 16m² KO op me te nemen. Dat argument was zo overtuigend dat ik geen “Nee” kon zeggen.

Maar even serieus, ik heb in volle overtuiging “Ja” gezegd. Enerzijds omdat ik vind dat, als je lid bent van een vereniging, je ook de plicht hebt om op de een of andere manier een steentje bij te dragen in het runnen van de vereniging en anderzijds leek mij de rol van penningmeester uitdagend en leerzaam.

Zeer leerzaam moet ik zeggen. Een jaarverslag ontvangen en lezen is heel wat anders dan ervoor zorgen dat de contributies worden geïnd, de facturen worden betaald en uiteindelijk een kloppend en sluitend jaarverslag wordt opgeleverd aan de ALV. Bij het schrijven van dit stukje proza zijn we druk bezig

het jaar netjes af te sluiten en voor 2020 een begroting op te stellen. En dat gaat lukken!

Lucas heeft de boekhouding netjes overgedragen en mij op weg geholpen in het boekhoudpakket. Ook nadien stond hij gedurende het afgelopen jaar klaar om mijn vragen te beantwoorden. Lucas, bedankt! De 16m² KO is nog steeds financieel gezond. Mede dankzij onze sponsors. Door hen kunnen we o.a. de contributie laag houden en een schappelijk bedrag rekenen voor de deelname aan onze klasse evenementen.

Financiële gezondheid is een mooie basis om onze doelstellingen na te streven: het propageren en op orde houden van onze prachtige bootjes, het bevorderen van het zeilen daarin en het organiseren van mooie evenementen. Dit alles om zeilers te behouden en nieuwe, liefst jonge zeilers aan ons te binden.

Dat is en blijft best wel een uitdaging... We slagen er nog steeds in ons leden aantal rond de 280 te houden,

maar groei krijgen we nog niet echt voor elkaar. Alle hulp en ideeën hierin zijn welkom, we horen ze graag! Zichtbaarheid en promotie van onze mooie klasse door het makkelijk en gecontroleerd kunnen verspreiden van nieuws aan de buitenwereld is belangrijk. Daarom hebben we besloten om in onze “ICT” weer een volgende stap te zetten. De huidige website wordt ondergebracht in het softwarepakket waarin we ook de ledenadministratie en boekhouding doen. Daarmee hebben we al onze informatie geïntegreerd en overzichtelijk bij elkaar. De verwachting is dat we voor de ALV in maart live kunnen gaan.

Afsluitend en in lijn met mijn voorgangers verzoek ook ik om ons te machtigen om de contributie middels automatische incasso te innen. Een kleine moeite, maar het scheelt zoveel tijd die ik weer kan besteden aan echt leuke dingen. Een mailtje naar mij is voldoende...

Tot op het water, Groeten van Sjaak



“Drie op rij” Douwe Visser

Door Rocco Ladage

Ik heb met Douwe afgesproken bij Damen Shiprepair in Schiedam, maar omdat het daar erg druk is en de security aan de poort nogal streng, rijden we naar één van de locaties van Bram Ladage Verse Patat aan de andere kant van Schiedam. Een goed gesprek met een kop koffie en uiteraard een lekker frietje stoof. Het begint zo:

Douwe ligt met één van zijn vijf schepen in Schiedam om een ‘scrubber’ in te laten bouwen, kosten: 1,5 miljoen Euro. De scrubber reinigt de uitlaatgassen die de stookolie afgeeft zodat het schip voldoet aan de huidige emissienormen. Met een verbruik van 100 tot 120 ton stookolie per week doet hij hiermee een aanzienlijke bijdrage aan de vermindering van de milieuproblematiek. Met deze schepen worden wekelijks duizenden containers verscheept rondom Europa. Het bedrijf dat Douwe in ‘85 overnam van zijn vader (toen nog 1 schip) heeft inmiddels 5 schepen in de vaart. Een druk baasje dus, maar voor een korte lunch en een interview kan ik hem toch even wegtrekken.

Douwe, dit interview hou ik met jou en Kjell Verweij. Kjell een jonge gast, nieuw in de klasse, komend uit de Laser. Maar jij bent inmiddels een ‘ouwe rot’, varende met de Skûtsje “It Doarp Grou”, met af en toe een uitstapje naar de 16m².

Douwe: “Ik zeil al 40 jaar in de kwadraat, mijn vader heeft vroeger de 3667 gehad, in ‘86 hebben wij de 4296 gekocht die dus nu al 33 jaar in de familie is. Echter, tot nu toe is de meeste tijd opgegaan aan het werk en het skûtsjesilen, maar nu probeer ik meer tijd vrij te maken voor het kwadraat zeilen omdat dat natuurlijk ook hartstikke leuk is.”

Rocco: “Is dat een beetje te verdelen dan?”

Douwe: “Voor ons is juli-augustus (11 wedstrijden SKS kampioenschappen) de tijd waarin het moet gebeuren. Vóór die tijd, vanaf april, wordt er bijna ieder weekend getraind en dichterbij de SKS kampioenschappen soms tot 3 á 4 keer in de week om dan een goed resultaat neer te zetten. Daarna ben ik er wel een beetje klaar mee en vaar ik lekker met mijn vrouw of zoon in de kwadraat.”

Wat zijn de grootste verschillen met de kwadraat in tactisch opzicht?

Douwe: “Het skûtsje is natuurlijk veel minder wendbaar, dus proberen we goed te starten en dan stuurboord voor het veld of met een tussenklapje bakboord bij de boventon aan te komen. Vrije wind is ook belangrijk, aan de wind maar zeker voor de wind. Even overstag om een vlagje mee te pakken is er niet bij, iedere overstag manoeuvre kost je gewoon 30 meter.”

Rocco: “Vaar je die strategie ook in de kwadraat?”

Douwe: “Nou dat zeg je; ik ben dat natuurlijk niet zo gewend dat draaien, dus ook in de kwadraat maak je dan graag lange klappen. Dat zag je met de seizoensfinale op Grou (2018), lekker wind 4, een lange klap de ene kant op en een lange klap naar de boei, dat ging goed, maar met een windje 2 draaien en keren dat is dat zo tegennatuurlijk, dan heb ik er moeite mee.”



Ik heb ook begrepen dat op zo’n groot schip de zeil trim heel belangrijk is dat jullie daar heel secuur mee om gaan.

Douwe: “Daar zit voor ons heel veel in. In de kwadraat heb je niet zoveel smaken: het is wat meer of minder spanning op het voorlijk, de gaffel en onderlijk, wat meer of minder schoot of de neerhouder wat aan. Maar op het skûtsje hebben we voor elke strop om de mast (red. als de marlijn, maar dan voor ieder oog apart, 12 stuks) voor elke windkracht opgeschreven hoe ze moeten staan. Dan gaan we continu met het zeil op en neer; als het rustiger is gaan we wat omhoog, voor de wind wat omhoog, waait het hard laten we het wat zakken.

Rocco: “Maar dan wordt toch nog bollor?”

Douwe: “Op het moment dat het hele zeil, gaffel en

giek wat zakt, trekken we schuiner aan de giek en blijf het achterlijk beter openstaan zodat we druk kunnen lozen. Hebben we meer druk nodig halen we alles wat meer omhoog zodat de schoot het achterlijk meer omlaag trekt.”

Rocco: “Om zo meer of minder ‘twist’ in het zeil te brengen?”

Douwe: “Ja zoiets. Dan hebben we ook nog de stand van de mast, die is 16 meter hoog en zorgt voor spanning op het voorlijk van de fok. Staat deze te los dan vaart ‘ie ervan weg en verlies je hoogte. We zijn hier met 14 en soms 16 man continu mee bezig om zo min mogelijk met het roer te hoeven corrigeren want dat betekent remmen met zo’n grote flap. Je bent dus continu met de zeilen, zeilspanning en maststand in de weer. Met de kwadraat kun je even wat makkelijker je koers aanpassen in een vlag.”

Rocco: “Heeft het zwaard hier nog een rol bij?”

Douwe: “Zeker. Qua diepgang maximaal en om hem goed op het roer te krijgen kantelen we hem wat naar voren of naar achteren en dan we kunnen we ook het ‘toespoor’ nog wat aanpassen.”

Rocco: “Zodat het schip als het ware wat ‘oploopt’?”

Douwe: “Zoiets ja. Dit is samen met het peilen, zodat het zwaard maximaal diep kan, ook een klus waar je continu mee bezig bent. Het is echt een teamsport.”

Rocco: “Nu heb ik met 2 man in de kwadraat soms al moeite om mijn emoties en fanatisme te beheersen tegenover mijn bemanning, dat zal met 14 man helemaal wel klus zijn, ben je inmiddels een halve psycholoog?”

Douwe: “Dat valt mee, ik heb al 15 jaar een vertrouwde bemanning, mijn zoons, mijn schoonvader, mijn zwager, mijn neef en nog wat jonge jongens uit Grou die erg betrokken zijn. De neuzen staan allemaal

goed dezelfde kant op, we hebben ook allemaal een winnaars mentaliteit. Tuurlijk moet ik wel eens aangeven; hier wat aantrekken, daar wat losser maar allemaal op een gemoedelijke manier. Ik zal nooit iemand tijdens het zeilen ergens op aanspreken; dat geeft onrust en is niet goed voor de ploeg. Als het echt nodig is spreek ik na de wedstrijd even met die persoon en dan vraag ik hem waarom hij het niet beter zo of zo had kunnen doen. Maar ik moet wel zeggen: dit gaat makkelijker als het goed gaat. We varen nu 15 jaar met de It Doarp Grou en zijn daar één keer zesde en één keer vierde maar daarnaast zes maal een eerste plaats gevaren of bij de eerste drie gezeten. Dat is natuurlijk lekker, dan heb je ook niet zoveel te mopperen.

Is het een voordeel dat je samen met je zoons zeilt?

Douwe: “Albert was eerst fokkenist, maar is nu de starter op het voordek, ons schip is 20 meter lang dus ik kan nooit zien of ik goed aan de lijn lig. Albert doet het starten, die geeft het door aan iemand op het midden, die het dan weer aan mij doorgeeft of ik zie de handgebaren van Albert. Laurens mijn tweede zoon zit bij de zeilschoot, dit is ook een belangrijke functie en Ulbe mijn jongste zoon is in de opleiding. Het is mooi om dat zo met elkaar op 1 schip te kunnen doen. Achterop heb ik Tammo Oosterhof, een hele goede zeiler uit de Laser als tacticus / navigator, die kijkt waar de goede wind zit. Tammo en Albert sturen me dan de goede kant op, ik voel de boot wel maar heb niet zo’n overzicht als Thijs Kort. Die heeft alles in de boot in de gaten en ziet ook nog een vlagje aan de andere kant van de plas. Ook mijn andere 2 zoons hebben een taak tussen de bemanning. Nee wij doen het met z’n allen, het is echt een teamprestatie.”





Foto: Martin de Jong

Rocco: “En in de kwadraat?”

Douwe: “In de kwadraat ben ik toch wat luier, daar zet ik de fok meestal wel vast terwijl ik afgelopen NK bij Jens in de boot Klaas toch ook continu met die fok zag werken. Ik denk dat we hier toch wat minder fanatiek dan in het skûtsje zijn.”

Rocco: “Even iets anders, deze vraag heb ik ook aan Kjell gesteld; hoe houden we de klasse jong en uitdagend om te voorkomen dat er straks alleen maar oude-van-dagen in de klasse rondvaren, iets waar jullie met de skûtsjes waarschijnlijk ook wel mee te maken hebben?”

Douwe: “Nee zeker niet! Dat is bij ons geen probleem, je ziet bij ons in de klasse regelmatig dat de schippers verjongen en de jeugd vind het hartstikke leuk om mee te varen. Wij hebben er nu drie bemanningsleden van boven de vijftig aan boord, dan een stuk of wat van onder de dertig en nog twee die daar een beetje tussen zitten qua leeftijd. Nee van vergrijzing is bij ons geen sprake. En het is dan ook allemaal heel gezellig. Voor ons zijn die wedstrijden echt twee weken vakantie. We hebben een heel mooi volgschip, daar eten we met z’n allen, drinken we een biertje na afloop en hebben we veel gezelligheid. Daarnaast is het overal waar we varen feest, omdat er lokaal altijd wat wordt gedaan door het organiserend comité. Daarnaast zijn we ook altijd met veel mensen, bemanning, aanhang, familie. Je bent al gauw met een paar honderd man. Dat zorgt ervoor dat de het ook voor de jeugd aantrekkelijk is. Daarom vond ik de opzet met het NK in Sneek het afgelopen jaar dan ook zeer geslaagd omdat we ook hier voor een groot deel met z’n allen bij elkaar bleven.”

Rocco: “Ook aan jou de vraag: zie je verbeteringen aan de boot om hem aantrekkelijker te maken?”

Douwe: “Wat zou je kunnen doen? Bij de Pampus hebben ze de genua vergroot maar de kwadraat zeilt prima, zelfs bij windkracht 2 doet ‘ie het nog mooi, dus daar zou ik het ook niet in zoeken. Trapeze heb je al, spinnaker zou kunnen, maar daar krijg je de oude garde niet in mee denk ik? Nee de kwadraat zeilt in principe prima, daar zou ik ook niet in zoeken, maar het op peil houden van je klasse is iets waar veel meer klassen mee worstelen.”

Rocco: “Wat zijn je ambities voor het komend jaar?”

Douwe: “Prolongeren wat we de afgelopen jaren hebben gedaan al wordt dat wel steeds moeilijker. We beginnen met de trainingen in april, misschien nog wat voorjaarswedstrijden en dan weer vlammen met het SKS.”

Rocco: “Je blijft ook schipper, je gaat het stokje nog niet overgeven?”

Douwe: “Nee, dat is nog niet de bedoeling.”

Rocco: “En in de kwadraat?”

Douwe: “De sprintwedstrijden vind ik erg leuk, maar wel zwaar met soms elf starts op een dag, en het NK weer zeilen, ik weet alleen nog niet waar dat dit jaar is?”

Rocco: “de Beulaker.”

Douwe: “Oh, dat is mooi water en we kunnen er met de boot naartoe.”

Rocco: “We gaan daar ook proberen om alles weer bij elkaar te krijgen met een goed walprogramma en veel gezelligheid. Het moet weer echt een feestje worden.”

Douwe: “Dan ben ik er zeker weer bij!”

Ik dank Douwe voor het interview. Er is weer werk aan de winkel...

Jaarverslag van de technische commissie

Door Ewoud Krens



In vervolg op het voorgaande jaar heeft de TC ook dit jaar tijd besteed aan het verder opschonen van de klasse-voorschriften en bouwtekeningen in relatie tot het meetformulier. Ook is werk verricht aan het omzetten van de klasse-voorschriften naar een nieuw template zoals het Watersportverbond wenst.

In de ledenvergadering van 9 maart dit jaar is er onder andere gediscussieerd over een minimum zeilklaar gewicht. Daar is toen geen besluit over genomen gezien de variabelen in rondhouten, vloeren, beslag en correctiegewicht. Geconcludeerd is ook dat de huidige voorschriften voldoende aanknopingspunten bieden om boten te controleren.

Verder is er met de aanwezigen gesproken over de breedtemaat van de fok, deze oprekken naar 103 cm. Dit voorstel is afgewezen door de vergadering.

Het overleg met het Watersportverbond is dit verenigingsjaar wat stroef verlopen, helaas. Op voorstellen vanuit de TC werd niet of nauwelijks gereageerd. In december jl heeft een constructieve vergadering met het Watersportverbond plaatsgevonden waarin excuses zijn gemaakt voor de verloren tijd en afspraken zijn gemaakt ter verbetering en de voortgang.

Er ligt een lange lijst voor met “punten, komma’s” en wat serieuze zaken die aanpassing behoeven.

Voorbeelden zijn; nadere definiëring van de zeilbevestigingspunten, dikte van de wandputtingen, versterkingslatten onder de vloeren, straalafrondegiek, mastspoor uitbreiding naar spant 8 en samenstelling van het dek. Er zijn veel boten die een dek hebben dat strikt genomen niet voldoet aan de huidige omschrijving. De TC en het Watersportverbond onderkennen dat dit geen invloed heeft op de bootsnelheid, het zijn echter wel afwijkingen. Dit vraagt dus om aanpassing c.q. verduidelijking van de documenten die de eenheid van onze klasse waarborgen.

Hierbij zijn er de volgende opties;

- voorschrift schrappen,
- tolerantie wijzigen,
- tolerantie verruimen,
- grandfather regel invoeren.

Het kenmerk van ‘gesloten klasse-voorschriften’ is, dat wat niet omschreven is, niet mag. Via zogenaamde ‘box-rules’ kan men dat enigszins verruimen. Voorbeeld; beslag is vrij, inrichting kuip is vrij, etc. Om de klasse-voorschriften niet onnodig complex te maken is noodzakelijk dat we opnieuw nadenken over het gebruik van de zogenaamde ‘grandfather regel’. Dit betekent dat nieuwe voorschriften of delen daarvan niet gelden voor oudere schepen gebouwd vóór een bepaalde datum. Dit voorkomt dat kostbare veranderingen moeten worden aangebracht om deze schepen aan de nieuwe regels te laten voldoen.

Of deze correcties een formele technische vergadering voor eigenaren vergt of als administratieve verbetering doorgevoerd kunnen worden zal in het nieuwe verenigingsjaar duidelijk worden.



Foto: Pieter Lanser

Artikel 78 RvW zegt dat een eigenaar te allen tijde verantwoordelijk is dat zijn/haar boot aan de klassen-voorschriften voldoet. Als service naar de actieve wedstrijdzeilers/eigenaren is de TC direct na het seizoen 2019 begonnen met het controleren, meten en wegen van boten. Dit gebeurt op vrijwillige basis en op verschillende locaties bij botenbouwers. Dit is bedoeld om eigenaren op eventuele afwijkingen te attenderen en vroegtijdig in de gelegenheid te stellen dit te verhelpen. Op het moment van schrijven van dit jaarverslag kan ik u melden dat geen schokkende zaken geconstateerd zijn. Met z'n allen, boten leeg halen, takelen, wegen en meten is een gezellige bezigheid en de saamhorigheid was groot. Dank gaat uit naar onze klassencontroleurs Teun en Daniël, vele vrijwilligers en niet in de laatste plaats de botenbouwers die dit faciliteren, Jachtbouw Tijsterman in Nieuwkoop en Jachtbouw De Groot in Foxhol.

We zijn blij met de input van onze nieuwe controleur Daniel Folkersma, zijn enthousiasme werkt aanstekelijk en ik ben blij met alle bevriende zeilers die de voorzitter van de TC souffleren. We zoeken nog nieuwe controleurs, Teun Keessen is de 70 gepasseerd (je zou het niet zeggen!) en nog steeds gepassioneerd bezig maar ook hij heeft vorig jaar al aangegeven een keer te willen stoppen.

Mannen of vrouwen die zich betrokken voelen bij onze 16m² klasse... meld je aan, het is leerzaam en je bent onderdeel van het zeilgebeuren. Rest mij jullie allen een gezond en heel fijn 2020 toe te wensen met vele mooie wedstrijden in de 16m²! 




KOSTER & VAN EIJK JACHTBOUW

 **Trotse bouwers van de van Eijk wedstrijdboten**

KOSTER & VAN EIJK JACHTBOUW
EDISONSTRAAT 19, REEUWIJK
T 0182 39 60 54



**NIEUWBOUW
ONDERHOUD
RESTAURATIE**

Primus Inter Pares

Door Karel de Boer

De Primus Inter Pares (PIP) is ieder seizoen weer een evenement om naar uit te kijken. De onderlinge krachtmeting tussen de kampioenen in oktober blijft uniek. We zijn dan ook trots om de PIP ieder jaar weer te mogen organiseren en alle kampioenen op onze vereniging te ontvangen. De laatste jaren proberen we de PIP weer naar een hoger plan te trekken en streven naar 25 deelnemers aan de start. Het aantal uitnodigingen en wildcards is daarop afgestemd maar helaas hebben we ook met afmeldingen te maken. De doelstelling van 25 deelnemers blijft voor de komende jaren wat mij betreft gehandhaafd. Wel moeten we bedenken dat de PIP een kwalitatieve meting blijft tussen zeilers van nagenoeg gelijkwaardig niveau. Dat betekent dat we een kampioen van een Nederlands kampioenschap met minimaal 20 deelnemers als “kwaliteitseis” willen blijven zien. Bij de PIP gaat het uiteindelijk om de eer en kwaliteit en niet zo zeer om de kwantiteit van het aantal zeilers en boten.

Organisatie

Het organisatiecomité van de PIP bestaat uit een drieluik dat gevormd wordt door GWV De Vrijbouter, Het Watersportverbond en de 16m² klasse-organisatie. De organisatie begint in april met een inventarisatie van de kampioenschappen en potentiële deelnemers. Vervolgens volgt een schatting van het aantal benodigde 16m²-en. Vanaf begin mei starten de kampioenschappen en sturen we zodra dat kan al de eerste uitnodigingen de deur uit. Doordat veel kampioenschappen de laatste jaren naar de tweede helft van het seizoen zijn verplaatst – veel zelfs naar september – is het voor de organisatie soms kort dag. Het tijdig in gereedheid brengen van alle facetten is dan ook het devies.

De jarenlange samenwerking in de organisatie verloopt altijd prettig en constructief. In dat verband vind ik het altijd weer fantastisch dat de eigenaren van de 16m²-en hun boot ter beschikking willen stellen. En, het zijn perfecte wedstrijdboten waarbij gebleken is dat zij allemaal even snel zijn. In september tenslotte wordt er



nog gekeken naar zogenaamde ‘wildcards’: een eenmalige uitnodiging voor zeilers die een bijzondere prestatie hebben behaald in het betreffende jaar. In de editie 2019 hebben we een wildcard uitgereikt aan Douwe Visser, de schipper van het skûtsje It Doarp Grou dat 3 jaar op rij de SKS kampioenschappen won.



Editie 2019

Hoewel we voor de 59^e editie 2019 circa 30 deelnemers hadden uitgenodigd bestond het uiteindelijke aantal uit 16 zeilers waaronder recordhouder Thijs Kort, meervoudig nationaal kampioenen Jeroen de Groot (Pampus) en Menno Huisman (Valk). Maar ook nieuwe namen uit de eenmansklassen zoals Serge Kats (WK & NK Laser Master) en Paul Dijkstra (Solo) verschenen aan de start. De PIP kenmerkt zich dan ook door topzeilers van nationaal en internationaal niveau. Tijdens de PIP 2019 hadden we op zaterdag prima zeilweer. Een lopend windje tot Bft 3 waardoor iedereen zijn tactische kwaliteiten ten toon kon spreiden. Thijs Kort legde met drie eerste plaatsen en een tweede plaats direct een degelijk fundament voor zijn 8^e PIP titel. Opvallend was Paul Dijkstra uit de Soloklasse die als nieuwkomer na zaterdag knap de tweede plaats bezette vóór Jeroen de Groot die derde stond. Op zondag kregen we met een toenemende wind te maken waardoor we in de ochtend genoeg moesten nemen met twee wedstrijden. Thijs Kort won de PIP, Jeroen de Groot werd tweede en Menno Huisman voltooide het podium met de derde plaats.

Jeugd PIP

Naast het streven om het aantal deelnemers in de traditionele editie te verhogen hebben we dit jaar de Jeugd PIP geïntroduceerd voor de leeftijd t/m 17 jaar. Dat bracht veel aandacht en publiciteit voor de PIP in een jong segment met zich mee.



Winnaar Luuk de Wijn uit de RS Feva verwoordde het nieuwe initiatief als volgt: "Ik vind het mooi dat er nu ook een Jeugd PIP is. Een podium voor alle beste talenten uit allerlei verschillende klassen".

Aan deze 1^e jeugdeditie deden tien jeugdzeilers mee en werd de RS Aero Klasse bereid gevonden om tien gelijke boten te leveren. Een attractieve eenmansboot waar het verschil puur door boothandling en zeilinzicht gemaakt moet worden. Alle jonge deelnemers waren enthousiast en zo gaat het kwalificeren voor de PIP ook bij hen leven. Luuk:

"Het was al een eer om voor dit evenement uitgenodigd te worden, laat staan hem ook te winnen. Eerste jeugd PIP winnaar zijn zal ik niet snel vergeten".

We hopen naast de prestigieuze en sportieve elementen als ook het samenbrengen van jonge talenten met ervaren kampioenen in eenzelfde PIP weekend, dat deze zeilers naar de PIP blijven komen, ook als ze wat ouder zijn. Met deze vernieuwing ging een wens in vervulling en zie ik dit als een krachtige stap op weg naar een breder en groter evenement in de toekomst. De jeugd PIP zal in 2020 dan ook zeker een vervolg krijgen.

Tot slot

Het organiseren van de Primus Inter Pares heb ik altijd als eervol ervaren en heb ik in mijn bestuursperiode bij de GWV De Vrijbouter zeven edities met veel plezier vorm mogen geven. Deze jaarlijkse krachtmeting tussen de kampioenen blijft uniek en een prachtig evenement dat veel aandacht verdient. Vele kampioenen en eigenaren van de 16m² heb ik de afgelopen jaren mogen ontmoeten en mee mogen samenwerken. Vanaf deze plek wil ik alle booteigenaren en andere 16m²-zeilers die zich voor de PIP hebben ingezet bedanken voor de prettige samenwerking en wens ik de 16m² klasse tevens nog vele mooie PIP jaren toe!

Karel de Boer
Commissaris Wedstrijdzeilen (aftredend)
GWV De Vrijbouter, Loosdrecht



“Sterk bondje”: 16m² hofleverancier van skûtsjesilers

“Hofleverancier” mag je de Zestienkwadraat klasse wel noemen, nog net niet “Koninklijk”. Al generaties lang bestaat er een sterke band tussen de 16m² klasse en het skûtsjesilen. Op veel skutsjes varen zeilers die ook 16m² varen of gevaren hebben en velen daarvan hebben hun sporen verdiend in het wedstrijdzeilen in skutsjes. Momenteel zijn het er zoveel dat de wedstrijdkalender van onze klasse rekening houdt met die van de SKS en IFKS.

Maar wie zijn dat zoal? Hierbij een impressie.

Klaas Westerdijk - 1990

Naam skutsje:
d' Halve Maen (SKS)

Aantal jaar skûtsjesilen: 15

16m²: 4307



Albert Visser - 1990

Naam skutsje:
it Doarp Grou (SKS)

Aantal jaren skûtsjesilen: 17

16m²: 4373



Jasper Visser - 1988

Naam skutsje:
Lemster Skûtsje (SKS)

Aantal jaren skûtsjesilen: 18

16m²: 4362



Eline Sijperda - 1985

Naam skutsje: Ale
(2019 A-Klasse IFKS)

Aantal jaar skûtsjesilen: 11

16m²: 4426



Roelie Kramer - 1996

Naam skutsje:
Hoop op zegen (IFKS)

Aantal jaren skûtsjesilen: 6

16m²: 4287



Jens Jongsma - 1993

Naam skutsje: Gerben
van Manen (SKS)

Aantal jaren skûtsjesilen: 11

16m²: 4419



Douwe Visser - 1963

Naam skutsje:
it Doarp Grou (SKS)

Aantal jaren skûtsjesilen: 41

16m²: 4296



Merel Veraart - 1996

Naam skûtsje:
Wylde Wytse (IFKS)

Jaren skûtsjesilen: 4

16m²: 3867

Fotograaf: Thomasvaer



Allard Berveling - 1987

Naam skutsje: Woeste Anne
(IFKS)

Aantal jaren skûtsjesilen: 17

16m²: 4426



Baint Kramer - 1966

Naam skutsje:
Wylde Wytse (IFKS)

Aantal jaren skûtsjesilen: 19

16m²: 4287



Anne Heerschop - 1993

Naam skutsje:
Wylde Wytse (IFKS)

Aantal jaren skûtsjesilen: 15

16m²: 3867



Tips van Thijs

Door Thijs Kort 16m² 4328



Er wordt mij veel gevraagd om tips en wat ik doe als ik in een zeilboot zit. Het gaat dan vaak over de tactiek, trim, techniek of een combinatie hiervan. Opvallend is dat na even doorvragen de vraagsteller meestal wel weet hoe het zou moeten. De meeste informatie is ook op internet en in boeken te vinden. Waarom zijn er dan toch maar weinig mensen die steeds weer voor de hoofdprijzen zeilen? Dit heeft voor een groot deel te maken met focus.

Denk eens na over de volgende stelling:

DE KWALITEIT VAN JE FOCUS BEPAALT DE KWALITEIT VAN JE WEDSTRIJD

Focus is het richten van je aandacht op één ding. Het is helaas niet mogelijk je aandacht te richten op twee dingen tegelijk. Bij uitstek in het zeilen spelen er nogal wat factoren mee die je aandacht vragen, dus je zal prioriteiten moeten stellen en moeten kiezen waarop je je aandacht richt. Wat houdt de kwaliteit van je focus in bovengenoemde stelling precies in? Bij de mentale trainingen die ik geef, wordt vaak gedacht dat met de kwaliteit de intensiteit of mate van focus bedoeld wordt. Dus hoe harder je je op iets focust, hoe beter het resultaat. Een resultaat krijg je zeker. Of dit een gewenst of beter resultaat is, is een ander verhaal.

Ik noemde al dat je je maar op één ding tegelijk kunt focussen en hier wordt het verschil dan ook gemaakt. De kwaliteit van je focus wordt bepaald door datgene waarop je je aandacht richt. In een wedstrijd kan je dit winst opleveren maar ook verlies. Je kunt je bezig houden met de slechte positie waarin je ligt en dat je eigenlijk tien posities verder naar voren zou moeten liggen in plaats van te kijken waar een mooie vlag loopt. Of je richt al je aandacht op superhoog aan de wind varen om de boten achter je eruit te knijpen terwijl je beter je kompas koers had kunnen checken zodat je gezien had dat je overstag moest gaan.

Op ieder willekeurig moment in een wedstrijd zijn er met gemak 20 factoren te noemen die in meer of mindere mate een rol spelen. Je zou hiervan een top 20 lijstje kunnen maken. Ik zeil zelf absoluut niet met lijstjes in mijn hoofd maar maak



Foto: Eize Hoekstra



voor jezelf eens een lijstje aan de keukentafel met zaken waar je op moet letten per fase in een wedstrijd. Bijvoorbeeld tijdens de startprocedure, in het kruisrak, bij de bovenboei enz. Het gaat er nu om de belangrijkste zaken eerst aandacht te geven. Afhankelijk van hoe geoefend je bent, ziet dit lijstje er voor iedereen weer anders uit. In het kruisrak zal een beginnende zeiler bijvoorbeeld eerst moeten zorgen dat hij goed aan de wind ligt en daar dus zijn aandacht op richten terwijl dit bij een ervaren zeiler vanzelf gaat en hij aandacht “over” heeft voor iets anders.

Zaken die hoog op het lijstje staan van iemand die in het kruisrak zit, zouden kunnen zijn: aan de wind varen, tell tales controleren, juiste boothelling, kompascoers checken, kijken waar meer wind staat en concurrentie in de gaten houden.

Door de enorme keuze zullen twee zeilers in dezelfde situatie hun prioriteitenlijstje op verschillende manieren invullen. Dit zal een klein verschil in resultaat opleveren met als gevolg dat ze in verschillende situaties terecht komen en dat hun prioriteitenlijstjes meer en meer van elkaar gaan verschillen. Zo zijn er uiteindelijk oneindig veel manieren om een wedstrijd te zeilen. Wedstrijdzeilen is dan ook een van de meest complexe sporten die er is en juist hierom misschien ook zo leuk.

Hoe zorg je er nu voor dat je je prioriteitenlijstjes op de juiste manier afwerkt? Het antwoord is simpel: wees je bewust waar je je focus legt en welk resultaat dit oplevert. Wat werkt, doe je vaker en perfectioneer je. Wat niet werkt, laat je de volgende keer achterwege. Dit leer je alleen door heel veel te oefenen!

Tijdens trainingsweekenden die ik geef zijn bijvoorbeeld 500 overstagmanoeuvres heel normaal en gek genoeg vinden de zeilers het nog leuk ook. Maar pas na duizenden overstagmanoeuvres begin je er goed in te worden en hoeft je hier niet meer over na te denken. Hierdoor houd je ruimte over om met andere dingen bezig te zijn. Bij Willy en mij komen veel handelingen, zoals goed overstag gaan, niet op het prioriteitenlijstje voor omdat dit inmiddels allemaal automatisch gaat.

Ik kan nog ontzettend veel vertellen over de trim, techniek, tactiek en strategie en hoop daar in de nabije toekomst op terug te komen. Hopelijk geeft bovenstaand een beetje inzicht hoe ik naar het zeilen kijk. Mocht je vragen hebben naar aanleiding van dit stuk... ik vind het leuk om er met je over te praten.

Ontdekkingstocht door Friesland, drie heerlijke dagen

Toerweekend 16m² van 8 t/m 10 mei 2020

“De Lange Vliet is ruim te bezeilen. De wind trekt al wat aan wanneer we over de Zandige Grons varen. Zo dadelijk: Zandmeer, Gaastmeer en Inthiemasloot richting Woudsend. We varen dicht langs nog voorzichtig groene rietkragen, hier en daar staat een wilg en even verderop een tjasker in het drassige land. Onze kwadraat is voor dit water geschapen. Een vluchtige blik op de kaart: helemaal naar Lemmer hebben we de wind behoorlijk mee. We kijken elkaar aan, nu al even een broodje of nog even wachten tot de eerste aanleg en verzamelplaats bij de Rakken. Tijd-vergeten zeilen in een wolk van twintig kwadraten...”

Nulde oktober 2019: Toerzeilers steken de koppen bij elkaar...

Voor de een is het de vrijheid en de natuur, een ander noemt de stoere kameraadschap waarmee je ook mindere weersomstandigheden trotseert, weer een ander: de prachtige afwisseling van ruim of juist heel nauw vaarwater en toch ook noemt er een de pure nostalgie. Zo maar wat redenen om een toerzeiltocht op de kalender van 2020 te zetten.

Gedreven en vooral enthousiast zijn de vier kwadraatzeilers die voor deze zeiltocht onder aanvoering van de voorzitter in Nulde de koppen bij elkaar steken. Zeker in het begin is er geen sprake van enige orde in de vergadering: het borrelt van ideeën; verhalen vliegen over en weer. Enthousiasme alom over vroegere ervaringen, geschikte vaargebieden voor



alle weersomstandigheden of juist water waar je vooral niet moet zitten wanneer de wind vanuit het noordwesten wat aantrekt... Ieder is het erover eens: de 16m² klasse-organisatie is helemaal toe aan een toerzeilweekend.

Hoewel “toeren” dekt, vinden ze, niet goed de lading. Je denkt bij toeren te veel aan heel relaxed, onder uitgelezen weersomstandigheden, wat rondjes zeilen op een meertje. Ook fijn, maar niet wat deze club voor ogen staat. Wat zij willen is een meerdaagse zeiltocht. Dat komt toch even anders binnen. “Je zegt immers ook niet dat Henk van de Velde een toerzeiltocht rond de wereld maakt!” Met wat bravoure wordt het zelfs:

“Ontdekkingstocht door Friesland”. En of dat dan drie heerlijke dagen worden moet je nog maar afwachten. Kijk: zo leg je de lat tenminste lekker hoog. We weten immers dat veel leden binnen de klasse-organisatie en veel van de honderden kwadraatzeilers die geen lid zijn, daar van dromen. Stel je voor: zo’n zeiltocht door Friesland met twintig van die prachtige schepen ...

Op het verzamelpunt bij de monding van “De Rakken” worden de eerste ervaringen uitgewisseld. Prachtig hoe de oude kwadraten totaal niet in snelheid onderdoen voor de nieuwe wedstrijdboten. Kennelijk zeilen er een paar geraffineerde oude rotten mee. De wind die op

de kleine meertjes al wat aantrok is nu ook nog wat meer gekrompen. Wat betekent dat voor straks voor het Slotermeer? Fijn dat er een stoer volgschip met ons mee op vaart en dat we ook niet alleen van het zeil afhankelijk zijn. Eerst maar eens bekijken hoe we (sleepje?) de brug in Woudsend nemen.

Over de grote lijnen zijn we het in Nulde vlot eens. Het moet een tocht worden over meerdere dagen waaraan dus ook niet-leden van de klasse-organisatie deelnemen.

Wanneer de kwadraatzeilers een maand later voor een tweede keer bij elkaar komen zijn er contacten gelegd. Offertes voor overnachting, te water laten en stalling zijn binnen. Er kunnen nu ook concrete afspraken gemaakt worden over de plaats van vertrek, de accommodatie voor overnachting en de volgboot. De kaart komt er weer bij en routes worden uitgestippeld. De ervaring leert: het programma moet flexibel blijven, maar wanneer de zeilers uit elkaar gaan liggen er de contouren voor de driedaagse "ontdekkingstocht door Friesland".

Programma en route vrijdag:

11.00 uur aankomst met koffie plus koek in Workum en takelen we de boten te water.

12.30 uur vertrek richting Woudsend. Daar maken we een tussenstop om een terrasje te pikken en iets te drinken.

Vervolgens zeilen we door naar Lemmer en meren af bij De Kikkert voor de eerste overnachting. Eenmaal ingecheckt natuurlijk eerst een gezellige borrel. Vervolgens een heerlijke maaltijd en laten we



de eerste dag de revue passeren, zullen we elkaar beter leren kennen en er een gezellige avond van maken.

Programma zaterdag

Dagtocht afhankelijk van weer en wind over het Tjeukemeer en de Langweerder Wielen. Voor de picknick-lunch maken we ergens een stop... een eiland, boord-aan-boord voor anker, een haventje of toch een terrasje... we zien wel even, met elkaar. De dagtocht eindigt weer bij De Kikkert voor onze tweede overnachting.

Programma zondag

Dagtocht naar Workum, het startpunt van vrijdag en eindpunt van drie topdagen. De route zullen we zaterdagavond met elkaar bepalen en zal van het weer en de wind(richting) afhankelijk zijn. Geplande aankomsttijd in Workum is rond 15.00 uur zodat iedereen op een redelijke tijd huiswaarts kan.

Is vrijdag lastig?

Voor die mensen bestaat de mogelijkheid om bij De Kikkert te water te gaan en vanaf daar aan te sluiten bij de groep. Dit kan op vrijdagavond of zaterdagochtend, (op tijd). We zullen onderling vervoer regelen voor deze deelnemers om op zondag de auto en trailer naar Workum te rijden.

Deelname vanaf vrijdagavond of zaterdag kan alleen als er minder dan 20 boten voor het complete (driedaagse) programma zijn ingeschreven.

Kosten en inschrijving

Actuele informatie over de driedaagse zeiltocht door Friesland staat steeds op de site van de klasse-organisatie. Op de site staat ook de wijze van inschrijven en de aan deelname verbonden kosten.



Eindstand jaarprijs 16m²

Door Sjaak Weststrate



Elk seizoen wordt er binnen onze klasse-organisatie gestreden om de felbegeerde titel “Zeiler van het Jaar”. Jaarlijks selecteren we tien evenementen verdeeld over het gehele land, waarvan we verwachten dat een groot deelnemersveld makkelijk te halen is (25+!).

Van deze tien evenementen tellen er maximaal zes evenementen mee. Het NK en de Seizoensfinale zijn “verplicht” en tellen dus altijd mee voor het klassement. Van de resterende acht evenementen zou je er dus minimaal vier moeten varen om tot een

maximaal meetellend resultaat te komen. Indien je meer wedstrijden vaart worden de uitslagen die het minst bijdragen aan je eindklassement verwijderd.

Tot ziens op de Jaarprijs-evenementen!



Positie	Zeilnr.	Naam	Regio	Punten	Events
1	3977	Henri Boere	WZ	147	5
2	4451	Theo Dik	NO	141	5
3	4394	Geert Geelkerken	WZ	133	4
4	4398	Ewoud Krens	WZ	126	5
5	4308	Theo Helder	NO	112	4
6	4200	Rocco Ladage	WZ	99	3
7	4372	Hans van Stekelenborg	WZ	99	3
8	4325	Jaap Jongsma	NO	94	4
9	4435	Wesley Ladage	WZ	90	3
10	4365	Klaas 't Hoen	WZ	84	3
11	4452	Reinout Klapwijk	WZ	83	4
12	4104	Gerrit Hofstra	NO	81	3
13	4328	Thijs Kort	NO	81	2
14	4446	Jeroen van Catz	WZ	81	3
15	4179	Wim Rijfers	WZ	73	3
16	4441	Johan Rijfers	WZ	68	4
17	4369	Leo Willemsen	WZ	68	5
18	4270	Bob Heineke	WZ	61	2
19	4367	Jan de Haan	NO	56	3
20	4320	Rogier Slopsema	NO	54	2
21	4416	Pieter Lanser	WZ	53	3
22	4391	Bas Mandemaker	WZ	51	3
23	4446	Wouter van Catz	WZ	49	1
24	4429	Paulus Mooyman	WZ	49	3
25	4411	Erik Groeneveld	NO	47	4
26	4349	Lars van Stekelenburg	WZ	46	1
27	4402	Lodewijk Baas	WZ	43	3
28	4437	Lizette en Oudsten	NO	40	2
29	4287	Baint Kramer	NO	40	1
30	4442	Angela Brandsma	NO	39	1

Zie de site voor het totaal overzicht!



Foto: Pieter Lanser

Jaarverslag van de secretaris

Door Wim Pap



De 16m²-zeilers die ik bij De Belter en op de Hiswa tegen kom zijn wel weer net een ander slag watersporters dan ik denk te kennen van de platbodemsteiger op Schier. Maar als je dan toch moet vergaderen, dan is het mooi meegenomen wanneer het over varen, zeilen, bootjes en bootjesmensen gaat.

Ik neem me na de ALV van 2019 voor om goed de mail bij te houden en mijn verslagen van de vergaderingen vlot, beknopt en duidelijk aan te leveren.

Totaal tegen mijn verwachting in blijkt de mailbox - verre van saai - een verrassend inkijkje te bieden in ons ledenbestand en daarbuiten. De gekste (leukste) zaken komen via deze postbus binnen. Een oud-studentenclubje, dat nog eens per jaar met kwadraten zeilt, legt de vraag voor of je, met alleen de fok, van lagerwal weg kunt zeilen. Een klusser is verzeild geraakt in een restauratieproject en vraagt nu technisch advies. Een vrouw die de kwadraat van haar opa heeft gekregen vraagt welke lak ze moet gebruiken; een modelbouwer wil graag bouwtekeningen; een man die net een kwadraat nummer "oud" heeft gekocht wil graag meer over de historie van zijn schip te weten komen en weer een ander speurt naar het schip dat vroeger in de familie was.

Voor veel, eigenlijk alle, vragen val ik terug op mijn medebestuurdersleden en niet te vergeten natuurlijk Siebe van der Zee. Wat die niet weet... Mooi om te merken dat de club juist wanneer de vragen zo echt over de hobby zelf gaan, echt ààn slaat. Wanneer ik weer eens een vraag aan mijn mede bestuurders voor leg, merkt de penningmeester een tikkie jaloers op dat ik als secretaris tenminste nog echt contact met de zeilers heb. Gelijk heeft ie! De vele leuke, interessante en gekke mailtjes die binnenkomen illustreren voor mij het brede belang van de 16m² klasse-organisatie. Waar we gezamenlijk voor staan: we ondersteunen de vele liefhebbers (ook buiten de klasse-organisatie); bundelen en behouden de kennis over een prachtschip dat wat mij betreft het predicaat van cultureel erfgoed verdient.

Het vergaderen, een keer of vijf dit jaar, valt ondertussen mee. Het meeste werk wordt buiten de vergadering verzet. De technische commissie werkt hard aan de klasse-voorschriften en zet de klasse controleurs in voor een eerste winter-controle van de boten van de bestuursleden. De wedstrijdcommissie bezoekt de verschillende locaties voor de wedstrijden en voert overleg met de lokale verenigingen voor de organisatie van de evenementen voor 2020. De pr-cie draagt zorg voor de actuele web-site en staat dit jaar

voor de overstap van deze site naar e-captain. Het blijkt een pittige klus waarin de penningmeester het voortouw neemt.

Op initiatief van de voorzitter is er in het najaar 2019 een nieuwe commissie gevormd voor een toertocht met kwadraten in 2020. Deze toertocht in mei 2020 is naast de wedstrijden een nieuw evenement op de jaarkalender waarop veel leden enthousiast reageren.

Op vrijwel alle initiatieven vanuit de klasse-organisatie bemerk ik positieve en betrokken reacties van 16m²-zeilers. In de ledenadministratie vinden we dat ook terug. Ondanks de brede terugloop van belangstelling voor de zeilsport (iedere klasse kampt met een teruglopende deelname aan onder meer de wedstrijden) melden in 2019 zich 21 nieuwe leden aan. In 2019 hebben ook 7 leden hun lidmaatschap opgezegd. In veruit de meeste gevallen waren dat leden die in verband met hun leeftijd al jaren niet meer actief bij de sport betrokken waren en/of hun boot hadden verkocht. Het totaal aantal leden (280) van de 16m² klasse-organisatie is zodoende iets gegroeid.

Een nieuw seizoen dient zich aan, nog gauw even de mail checken...



Sponsor in de spot

RUBRIEK

Zeilmakerij Molenaar



Jaap Jongsma, directeur eigenaar

Zeilmakerij Molenaar

Door Bauke IJntema

Afgesproken met Jaap bij hem thuis, wonend in zijn mooie boerderij vlakbij Sint Nicolaasga en het Tjeukermeer. Aan de keukentafel, met een mooi uitzicht over het Friesche landschap, mag ik Jaap het hemd van het lijf vragen. Na een enkele vraag steekt Jaap van wal en begint hij gepassioneerd te vertellen over zijn werk, hoe hij daar in is gerold en wat hem zoal bezig houdt. Mijn lijstje met vragen, zo serieus samengesteld, hoef ik amper te raadplegen. Het gesprek gaat vanzelf en ik heb moeite om alles vast te leggen op de laptop.

Jaap is 56 jaar, is 27 jaar getrouwd met Janet en samen hebben ze 2 kinderen: Jens en Janniek. Beide ook bekend binnen de 16m² club.

Welke opleidingen heeft Jaap gedaan?

Na Mavo en Havo wist Jaap eigenlijk niet wat hij wilde worden. Er was een gecombineerde opleiding bij de Havo en hij zou dan onderwijzer kunnen worden. Na de Havo toch het idee opgevat om verkeerstechniek te gaan studeren. Zijn plan was om dan wat te gaan doen in het waterverkeer.

Eerst nog deelcertificaten moeten halen voor wiskunde en natuurkunde en toen HTS verkeerstechniek gestart. Hij kwam er al snel achter dat dit niet het vak was wat hij wilde gaan doen. Ook was de opleiding erg gericht op wegverkeer en amper op waterverkeer.

Hoe is Jaap in aanraking gekomen met het zeilmakers vak?

Hij zag een advertentie voor leerling zeilmaker bij zeilmakerij Molenaar en dat leek hem wel wat. Er was direct een klik met de toenmalige eigenaar Pim Schurink. Enkele uren na het sollicitatiegesprek werd Jaap gebeld dat hij was aangenomen. Zijn ouders lieten hem vrij in zijn keuze maar het was dan wel heel iets anders dan ingenieur verkeerstechniek.

Het was 1986 toen Jaap, 22 jaar, als leerling de zeilmakerij binnenstapte. Hij was aangenomen als beoogd zeilontwerper en zijn leermeester was Nanne Mantel die de ontwerpen en tekeningen van de zeilen toen maakte. Na enkele weken bleek dat die Nanne voor zich zelf zou gaan beginnen en Molenaar verliet. Eén maand later, Nanne was vertrokken, werd Jaap de zeilontwerper van Molenaar. Jaap vond het erg leuk werk en beet zich er in vast om het vak nog beter onder de knie te krijgen.

De ontwerpen werden op tekeningen gemaakt en er kwam veel gevoel bij kijken want een exacte diepte maat was niet echt vooraf te bepalen. Blijkbaar was Jaap daar goed in en kreeg hij alle ruimte van zijn baas om zich daar verder in te ontwikkelen. Na 2 jaar verraste zijn werkgever hem met een cadeau. Pak maar uit. Daar stond een computer met een 3D tekenprogramma. Het was een sprong in het diepe maar het bleek voor Jaap een prachtige uitdaging.

Hij heeft daar veel energie in gestoken en zo waren zij één van de eerste zeilmakerijen die de zeilen op de computer gingen ontwerpen. Was toch wel een vooruitstrevende man, die Pim Schurink. Jaap vindt dit nog steeds het mooiste werk van het vak. In 1988 werd er geïnvesteerd in een plotter machine. Een grote investering was het en een grote stap voorwaarts in modernisering van het bedrijf. Sinds 2013 beschikt Molenaar ook over een snijmachine van liefst 17 meter lang.

Wanneer en hoe oud was Jaap toen hij ondernemer werd?

Zijn huidige compagnon, Pierre Modderman, kwam in 1991 bij het bedrijf werken en deed in eerste instantie de winkel. Jaap en Pierre voelden elkaar goed aan en Pim gaf ze zoveel ruimte dat Jaap en Pierre het bedrijf samen runden, behalve personeelszaken en financiën. In 2000 hebben Jaap en Pierre het bedrijf van Pim overgenomen. Jaap wilde dit niet alleen doen en vond in Pierre een prima compagnon. Pim bleef eerst nog de boekhouding doen maar dit is later door Janet overgenomen.

Hoeveel mensen werkten toen bij Molenaar en hoeveel nu?

Nog steeds ca. 6-7 personen.

Wat zijn de grootste veranderingen in Jaap zijn carrière als zeilmaker geweest?

Natuurlijk de overstap naar ontwerpen op de computer maar toch ook wel om na de overname zelfstandig de boekhouding en financiën te doen.

Wat zijn Jaap en Pierre hun grootste of belangrijkste producten?

Ze waren zelf al snel gestopt met de winkel en maken geen dektenten meer.

Ze maken alleen nog huiken en rolfok hoezen omdat dat er bij hoort maar als zeilmakerij blijven ze wel breed en vinden alles belangrijk.

De open eenheidsklassen zijn belangrijk omdat daar de meeste ontwikkelingen worden gedaan en er veel contact en feedback is met de wedstrijdzeilers wat zij vinden en ervaren. Deze informatie wordt weer

gebruikt bij nieuwe ontwerpen en technieken zodat deze ook toepasbaar zijn bij de andere producten. Ook zijn goede prestaties in de eenheidsklassen belangrijk voor de PR.

De Skûtsjes en platbodems zijn inmiddels een groot aandeel in het bedrijf.

Vooral de Skûtsjes vergen veel aandacht om de wensen van de schippers goed te verwerken in het ontwerp wat bij de schipper en het schip past. Molenaar is hier inmiddels marktleider in. Dit is gestaag en langzaam met veel zorg en aandacht voor de klant gerealiseerd.





Foto: Pieter Lanser

Welk producten vindt Jaap zelf het leukst om mee bezig te zijn?

Eenheidsklassen vindt Jaap zelf erg leuk om daar mee te ontwikkelen en te testen. Om dit dan weer te kunnen toepassen in ander klassen of producten. Afstemming met klanten en feedback zijn daarin ook heel belangrijk. Het blijft een uitdaging om feeling met de markt te houden.

Hebben Jaap en Pierre over opvolging nagedacht?

Jaap weet uit ervaring dat je daar op tijd mee aan de slag moet gaan. Er zijn nog geen concrete plannen maar ze willen het de komende jaren wel zo inrichten dat het bedrijf op een goede manier gecontinueerd kan worden.

Wat vindt Jaap leuk om te doen privé?

Jaap mag graag wielrennen en schaatsen en wil graag meer reizen met de camper. Hij mag graag sporten in algemene zin en natuurlijk zeilen met de 16m². Ook vindt hij het sociale leven, met mensen in verbinding zijn, belangrijk in het leven.

Hoe oud was Jaap toen hij begon met zeilen en in welke boten zeilde hij?

Hij zat aan de fok bij zijn vader vanaf 1978 in de 3331 bij wedstrijden. Vanaf 1986 is hij zelf gaan zeilen in de 16m² met de 4280. In 1997 is hij een jaar in de Yngling gaan varen met Pierre en Hieko. Er was dat jaar een WK op Stavoren en Jaap en Pierre hadden bedacht dat ze daar maar aan mee moesten gaan doen.

Ze vonden een Yngling in een schiphuis bij Grouw en vroegen de eigenaar of ze die mochten opknappen en een jaartje mochten gebruiken. Dat jaar veel getraind, veel geleerd en intensief gevaren.

Verder heeft Jaap een zeiljacht gehad en daar het IJsselmeer en de Waddenzee mee bevaren. Hij heeft 2 x de Schuttevaerrace mee gedaan. Afgelopen jaar heeft Jaap dit zeiljacht verkocht om meer tijd voor andere zaken te kunnen maken.

Laatste vraag

Waar kunnen ze jou nachts voor wakker maken?

Broodje shoarma.

16m²



HARD EN HOOG GAAN

Dat is onze passie!

Wedstrijdzeilen voor de eenheidsklassen is maatwerk. Het model, de snit, de doeksoorten, in alles moet de juiste keuze worden gemaakt. Met onze kennis en ervaring gecombineerd met de ontwerpsoftware en vooral de feedback van de zeiler, komen we tot een goed presterend eindproduct.

ZEILMAKERIJ  MOLENAAR

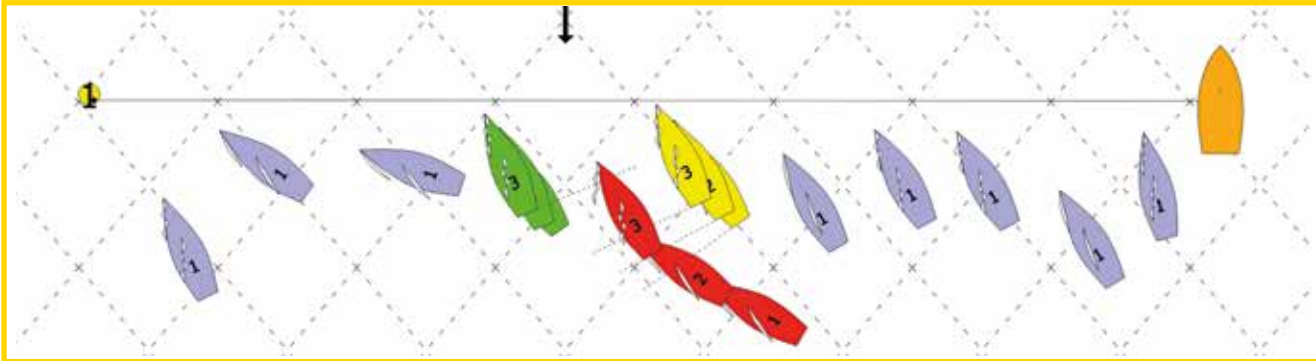
ZEILMAKERIJ - SCHEEPSTUIGERIJ - SPRAYHOODS/TENTEN

Zeilmakerij Molenaar v.o.f. | Kerkstraat 31 | 9001 AB Grou

Regels en reglement, DE START

Door Jos Spijkerman

Welke rechten en plichten heeft een boot die van achter een overlap tot stand brengt? Je kunt hierbij denken aan een start situatie waarbij boten van achteren op komen varen, maar ook voor-de-wind richting een boei.



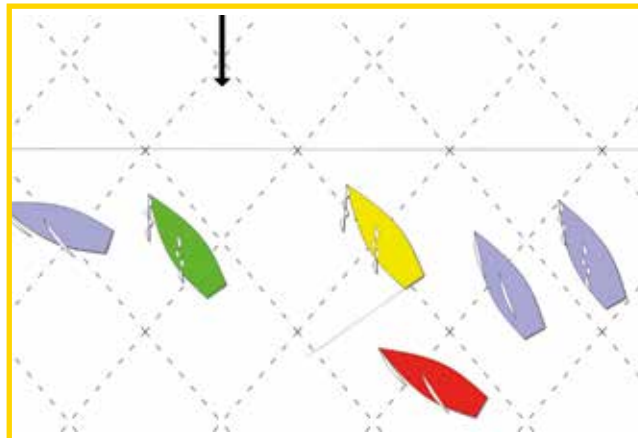
Tekening 1: een startlijn vol met boten

We gaan per positie de rechten en plichten van Rood, Geel en Groen doornemen met de relevante regels. Alle overige boten (blauw) hebben wel invloed maar alleen zijdelings op de gekleurde drie.

In positie 1 heeft de Rood de plicht om vrij te blijven van alle boten voor haar. Voorrangsregel 12 is van toepassing: een boot vrij achter moet vrij blijven van een boot vrij voor. De gele en groene boten voor Rood hoeven onder de regels geen actie te ondernemen, anders dan er zich van bewust zijn dat er boten zijn die van achter aan kunnen komen varen. Rood heeft geen rechten t.o.v. Geel en Groen, maar mag, in tegenstelling tot die twee, van koers wijzigen zonder beperkingen.

In positie 2 ontstaat de overlap met Geel. De boeg van Rood passeert de haakse lijn door de spiegel van Geel. Vanaf dat moment is er een andere voorrangsregel van

toepassing, namelijk regel 11: de boot aan loef moet vrij blijven van de boot aan lij. Dus krijgt Rood voorrang en Geel moet vanaf dat moment vrij blijven. Maar omdat Rood van achteren aankomt en de overlap “maakt”, heeft Rood een beperking op dat voorrangsrecht.

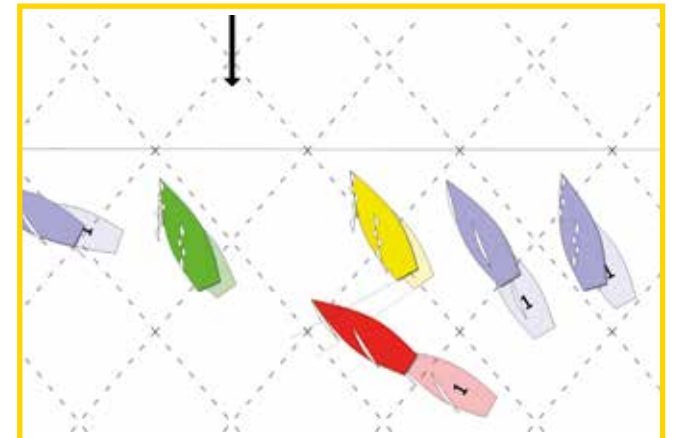


Tekening 2: Positie 1

Die beperking staat in regel 15: Rood moet Geel aanvankelijk ruimte geven om vrij te kunnen blijven.

Is de boeg van Rood zo dicht naast de spiegel van Geel gekomen, of is het snelheidsverschil tussen de twee boten zo groot, dat Geel geen ruimte heeft om te reageren, dan is Rood fout. Zij geeft onvoldoende ruimte aan de boot die moet vrij blijven.

Regel 15 heeft een tijdsfactor ingebouwd. In de zin staat het woord: “aanvankelijk”. Dat houdt in dat naarmate het moment van ontstaan van de overlap verder in het verleden is komen te liggen, de ruimte die Geel heeft om te reageren, minder wordt. Totdat er geen ruimte voor Geel meer overblijft als de beperking op de voorrang van Rood is opgeheven.



Tekening 3: Positie 2

Die tijdsfactor – zeg maar: hoe lang Geel mag rekenen op bescherming – is niet uit te drukken in een vast aantal seconden. Die tijd is afhankelijk van een aantal factoren;

- De heersende omstandigheden: in vier knopen wind heeft Geel tijd nodig om op gang te komen. Zij lag immers praktisch stil voor de lijn. Waait het 12 knopen dan kan Geel veel sneller reageren.
- Zijn er andere boten? Bijvoorbeeld aan loef van Geel die tijd moeten krijgen om te reageren. Dat verlengt dan weer de beschermingstijd van Geel.
- En verder, het type boten waar het om gaat. Een GWS schouw verlijert sneller dan een 16m², dus die heeft meer ruimte nodig. Daardoor blijft regel 15 voor de Schouw langer van kracht.

Kortom, regel 15 geeft Geel bescherming, maar die is, afhankelijk van te beoordelen omstandigheden en factoren, ook weer niet oneindig.

Naast regel 11 en 15 is er nog een factor die Rood- en Geel's plichten beïnvloed in deze situatie; de definitie van *vrij blijven*.

Het eerste deel van de definitie zegt: Een boot *blijft vrij* als de boot *met voorrang haar koers kan zeilen zonder de noodzaak van ontwijkende handelingen*. Zolang Rood zonder hinder rechtdoor kan blijven varen, voldoet Geel in ieder geval aan dat deel van de definitie, en blijft vrij. De hoek tussen de koerslijnen van Rood en Geel is daarbij de bepalende factor. Lopen die koersen parallel, dan hoeft Geel niet zoveel te doen, anders dan niet te veel verlijeren. Vaart Rood een hogere koers en dan zal Geel wel meteen moeten reageren en op moeten loeven, om vrij te blijven. Of, heeft Geel haar giek helemaal uitstaan naar lij en zou Rood deze kunnen raken als zij rechtdoor vaart, dan moet Geel reageren door haar schoot aan te halen en te zorgen dat Rood niet moet afvallen om een aanvaring te vermijden.

Het tweede deel van de definitie *vrij blijven* maakt het nog een beetje gecompliceerder. Er is een overlap en dan zegt de definitie: *Een boot blijft vrij als de boot met voorrang bovendien van koers kan veranderen in beide richtingen ZONDER direct een aanraking te veroorzaken*.

Als Rood te dicht naast Geel de overlap maakt, zodat zij niet kan oploeven zonder Geel meteen te raken, blijft Geel niet vrij. Maar dat komt door de te krappe positie die Rood heeft gekozen en dus overtreedt Rood regel 15. Daar kan Geel niks aan doen.

Als Rood netjes op één meter naast Geel de overlap maakt en daarna verlijert Geel naar haar toe, zodat er weer een te kleine afstand ontstaat, zodat Rood niet meer kan loeven zonder Geel meteen te raken, blijft Geel niet vrij. Dat kan echter, afhankelijk van de omstandigheden, de schuld van Geel zijn en dan overtreedt Geel regel 11. In 6 knopen met vlak water is Geel fout. In 20 knopen met driekwart meter golven, misschien niet.

Het lijkt dat in onze start situatie, Geel genoeg bescherming van regel 15 en de definitie van vrij blijven heeft, om lekker te blijven liggen. En ik moet bekennen dat dat in de praktijk ook meestal zo uitpakt.

Er zit echter een vreselijk grote adder onder het gras. Geel **MOET** reageren. Geel moet **iets** doen dat aantoon dat zij probeert vrij te blijven van Rood, zodra dat nodig is. Schoot aanhalen (rustig, zodat de boot niet te hard verlijert) en over de startlijn te vroeg starten is een optie die Geel niet wil, maar als dat nodig is om vrij te blijven van Rood, dan **moet** Geel dat doen. Doet Geel dat niet, dan is zij fout.

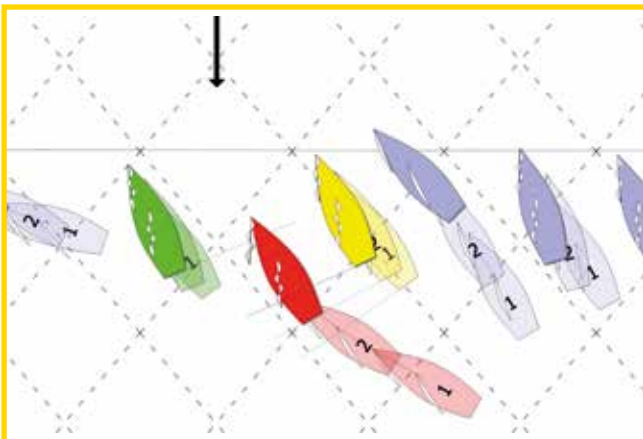


In een dergelijke protestsituatie vraag ik altijd naar wat Geel heeft gedaan om vrij te blijven. Komt daarop een onbevredigend antwoord, dan is de balans van waarschijnlijkheid in het voordeel van Rood.

Wow, van positie 1 naar 2 en ik ben al twee bladzijden aan het uitleggen. Wat gebeurt er in positie 3?

In positie 3 is de overlap met Geel al een poosje aan de gang maar ontstaat er ook een overlap met Groen. De boeg van Rood passeert de haakse lijn door de spiegel van Groen. Het verschil met overgang tussen Rood en Geel is dat in deze situatie de voorrangsregel weliswaar wijzigt van regel 12 naar regel 11, maar de voorrangsboot niet wisselt. Groen was de boot met voorrang en Groen blijft de boot met voorrang. Er is dus geen regel die een beperking aan Groen oplegt. Groen hoeft absoluut geen ruimte aan Rood te geven om vrij te blijven. Dat was de plicht van Rood en dat blijft de plicht van Rood.

Is het “gaatje” tussen Groen en Geel te krap en Rood schuift er toch tussen, is de kans groot dat Rood,



Tekening 4: Positie 3

of niet vrij blijft van Groen en regel 11 overtreedt, of onvoldoende ruimte geeft aan Geel om vrij te kunnen blijven en regel 15 overtreedt.

Het hangt van de omstandigheden af hoe groot die opening moet zijn om er tussen te kunnen. Mijn risico inschatting geeft aan dat Rood hier de kwetsbaarste positie heeft onder de regels (zeg 60% kans op DSQ), gevolgd door Geel (25%) en dan Groen (5%). Voor de rekenaars onder jullie, de laatste 10% is voor de onzekerheidsfactor tussen wat er op het water is gebeurd en wat er in de kamer aan tafel wordt vastgesteld.

Okay, ingewikkeld genoeg maar nog te volgen, nietwaar? Ik wou dat ik het antwoord nu kon afsluiten, maar helaas, er is nog een regel die vaak in het geding is in deze situatie. Regel 16!

Regel 16 is een beperkingsregel voor de voorrangsboot en alleen voor een voorrangsboot. Zodra die van koers wijzigt, moet de boot die vrij moet blijven, ruimte krijgen om dat te kunnen doen. Als Rood in een opening schuift en dan meteen begint te loeven (Omhoog, Omhoog!) gaat haar kans op een DSQ van 60% naar 80% of misschien nog wel hoger als de koerswijziging abrupt of te snel gaat.

Rood heeft weliswaar voorrang op Geel, maar nu niet alleen een beperking onder 15 maar ook nog eens een beperking onder 16. Geel zal, ondanks dat zij daar op reageert, nauwelijks kans maken om vrij te blijven met de geringe snelheid die zij heeft. Helemaal niet omdat zij niet kan loeven zonder boten aan loef de kans te geven te reageren. Geel is dan namelijk voor die boten een voorrangsboot die van koers wijzigt met een beperking onder 16. En zo schuift de verantwoordelijkheid door naar loef, tot we bij de “hoogste” boot naast

het startschip zijn aangekomen, die niet kan loeven omdat zij dan dat startschip zal raken..... En een boot dwingen om een merkteken te raken is DSQ.

Als de rij vol is onder de startlijn gaat de kans op een DSQ voor Rood, die inparkeert EN begint te loeven, naar 90%!

Tactisch gezien is het voor Geel van belang dat er onder haar geen opening is waar een boot tussen past. Niet te klein, want dan zal zij meer moeten doen om vrij te blijven van Groen, maar ook niet zo groot dat Rood er tussen kan. Daarom zie je vaak dat voordat een boot van achter de kans krijgt om een overlap te maken, de boot vrij voor, afvalt om het gat te dichten. Zij kan dat doen omdat zij als boot met voorrang, zonder overtreding van regel 16, toch voldoende ruimte laat aan Rood om vrij te blijven. Is de overlap eenmaal ontstaan, dan kan afvallen niet meer. NB: Als Geel afvalt wijzigt haar vaarrichting en dus ook de haakse lijn door haar spiegel. Er is een kans dat dat net genoeg is om de overlap met Rood te maken. Regel 15 hoor ik jullie zeggen, maar NEE. Als een boot die voorrang heeft dat recht zelf “weggeeft”, is regel 15 niet van toepassing. Geen beperking voor Rood, dus. Timing is voor Geel essentieel!

Ook voor Groen is een boot op je heup tactisch niet voordelig. Als Rood daar kan overleven tot na de start heeft Groen een probleem met keuzes. Zij wordt dan in ieder geval gedwongen links te gaan en kan niet overstag totdat Rood gaat of voldoende afstand is opgebouwd. Oploeven voor Groen heeft meer risico dan voor afvallen voor Geel. Groen is immers de boot met voorrang die koers wijzigt en dus ruimte moet geven aan Rood om vrij te blijven. En als Rood al een

overlap met Geel heeft, kan zij niet loeven zonder regel 16 zelf te overtreden.

Zijn we er nu?

Nee, nog niet; Hoofdstuk B komt, op één regel na (14), helemaal aan bod in deze editie. We moeten het nog hebben over regel 17.

Rood komt van vrij achter, op een afstand van minder dan twee van haar romplengtes en maakt een lijwaartse overlap, dus gaat regel 17 aan. Die zegt dat Rood niet hoger dan haar juiste koers mag zeilen, tenzij ...

Voor de start is er geen juiste koers. Dus regel 17 heeft voor het startsein geen invloed op de koers van Rood. Zij mag loeven tot in de wind (onder de beperking van 15 en 16). Maar na het startsein is er wel een juiste koers. De juiste koers voor Rood is aan-de-wind zeilen om zo snel als mogelijk te finishen. Tactisch gezien is het misschien voordelig voor Rood om Geel vast te houden of zelfs overstag te dwingen, maar regel 17 schrijft voor dat Rood meteen moet afvallen tot aan-de-wind als ze hoger dan die koers ligt, vanaf het moment dat het startsein is gegeven. Let wel, Geel mag protesteren als Rood dat niet doet, maar mag niet afvallen als ze daarmee niet vrij blijft van Rood. Voor een overtreding van regel 11 ga je niet vrij uit op grond van een overtreding van regel 17.

Ik denk dat we er nu wel zo'n beetje zijn. Regel 11, 12, 15, 16, 17 en 21. Hmmm.... regel 21, eentje die jullie niet lezen en niet gebruiken. Okay, daar kan ik mee leven tot een volgende keer....

Aarzel niet om vragen te stellen, dit artikel was leuk om te schrijven! Veel zeilplezier!



Foto: Pieter Lanser

Interview

Te gast bij onze nieuwe klassencontroleur, Daniël Folkersma. Na ruim 250 km rijden vanaf Nieuwerkerk aan den IJssel kwamen we aan op Vosholen 99c in Sappemeer. Dit is de plek waar Daniël het liefst vertoeft, tussen zijn hobby en werk: het repareren en restaureren van m.n. klassieke Citroëns. Net nadat wij gearriveerd waren, kwam hij aan met de hond Ami, Daniël zou voor koffie zorgen en wij voor het gebak. Hettie, zijn lieve vrouw, schoof wat later aan. Eerst een rondleiding door de garage met de professionele uitleg van Daniël over zijn werk en de prachtige klassieke DS 23 Pallas, de groene Lelijke Eend die daar staan te pronken. Vervolgens namen we plaats in de gezellige kantine/keuken voor het interview.

“Wie is Daniël?”

Inmiddels 56 jaar jong, samenwonend met Hettie Adema in Sappemeer. Zeg er geen Hoogezand voor, dat is een soort van “Rotterdam – Amsterdam”. Al bij zijn grootvader gewerkt in de auto's, eerst alleen onderhoud en reparatie van met name Renault, daarna is hij via vrienden bij het merk Citroën beland. Eerst als monteur en daarna als chef-monteur.

Daniël's loopbaan is echter niet bij auto's gebleven... hij heeft ook jaren gewerkt in de botenbouw - het motorische gedeelte – en als timmerman in de bouw. Hier was hij werkzaam voor woningcorporaties en heeft ook de inrichting van asielcentra verricht. Eerst in loondienst en vervolgens als zelfstandig ondernemer

“Vrijwilliger in de spots”

Door Ewoud Krens

samen met een partner in de woningbouw. De crisis van het vorige decennium gooide roet in het eten en zodoende keerde hij terug naar de oude liefde... het restaureren, repareren en onderhouden van klassieke Citroëns. Hoe bedoelt u een uitgestippelde carrière? En dan nu, niet onbelangrijk, schepencontroleur!

“Hoe raakte je in de zeilwereld terecht?”

Met grootvader en ouders geboren aan de oevers van het Zuidlaardermeer, was het logisch om in een Piraatje het water op te gaan. Dat kon maar één kant opgaan, zeilen. In 1999 werd gestart met wedstrijdzeilen, de eerste boot was een O-jol, de 406 gebouwd door Dré Veelenturf.

Via de zeilclub leerde hij Hettie kennen. Zij maakte zich toen al samen met Daniël verdienstelijk in de wedstrijdcommissies en op het startschip samen met onder andere Paul de Groot.

“Waarom de 16m² klasse?”

Eigenlijk was er al interesse in de 16m² voordat de O-jol werd aangeschaft, maar daar heb je een bemanningslid bij nodig en op het ondiepe Zuidlaardermeer zeilden toen méér O-jollen dan 16m²-en. Voor Daniel was aanvankelijk de 16m² 4378 (voormalige boot van Hettie) de ultieme 16m² wedstrijdboot, echter degene die hem destijds van Hettie kocht wilde de boot op dat moment niet verkopen. Deze boot werd niet veel later gekocht door Gerrit Hofstra voor dochter Jansje.



De boot is nog steeds in handen van Jansje die er met goede resultaten wedstrijden in zeilt. Door Daniel werd toen samen met Hettie de 3966 aangeschaft en heerlijk mee gezeild. Samen een boot bezitten is één ding, twee kapiteins op een schip is iets anders en... dat werkte niet helemaal.

“Wedstrijdzeilen ”

Gewoon een beetje rond zeilen is niks voor Daniel. Het moet spannend zijn en een doel hebben, wedstrijdzeilen dus. Via Appie Velema kwam Daniël in contact met de huidige stuurman, Theo Dik. De combinatie bleek een schot in de roos, het klikte uitstekend. Met veel plezier wordt aan veel evenementen deelgenomen en niet zonder resultaat. Onder meer werden de Schildweek van 2016 en 2017 gewonnen. Dat het goed klikt werd ook nu weer bewezen. Theo Dik kwam acte de présence geven en schoof gezellig aan bij het interview. Daniël en Theo varen nu 4 jaar

samen, eerst in de 4329 en vervolgens in de 4451. Er schuift nog iemand aan... Erik Groeneveld (4411) waarmee ook een interview plaatsvindt, zie elders in de K & P.

“Daniel, wat vind je goede eigenschappen van jezelf?”

Niet zeuren, maar doen, positief blijven en ook met een mindere wedstrijd de moed erin houden, het blijft tenslotte zeilen. Vooral met harde wind gaan we ervoor. Nu zijn we samen ook niet de lichtste bemanning van de vloot en we kunnen wel een beetje wind gebruiken. De eerlijkheid gebiedt te zeggen dat met minder wind de concentratie wel eens zoek is. Gezelligheid gaat boven alles. Zodra de wedstrijd geëindigd is, moet het over zijn met eventuele

ergernis. Soms hoort er een protest bij maar ook dat moet sportief blijven en mag de pret niet drukken.

“Op welke wijze is de interesse gewekt ook voor de klasse te gaan controleren?”

De aanleiding was het kampioenschap op Sloten, daar stond toen één man als controleur. Teun Keessen. In zijn eentje moest hij wel heel veel zeilen controleren, zonder goede verlichting en faciliteiten. Dit kon zo niet. “Ik ben hem toen gaan assisteren in die slecht verlichte tent met hobbelige ondergrond. Door Teun is mijn interesse gewekt en techniek heeft mijn aandacht!” vertelt Daniël en vervolgt: “Ewoud (voorzitter Technische Commissie) heeft mij gevraagd of ik klassencontroleur wilde worden en ja, dat vond ik een mooie uitdaging”.

Tot slot: “Daniël, hoe ervaart jouw vrouw de nieuwe hobby en werkzaamheden voor onze klasse?”

Hettie is niet anders gewend met deze bezige bij. Daniël is geen stil zitter en loopt niet weg voor een uitdaging. Hettie is zelf nog steeds actief in de zeilsport, zij bekwaamt zich in het behandelen van protesten. Hettie is op Niveau 3 qua kennis van protesten, dus een dame om in de gaten te houden. Ergo... het wedstrijdzeilen is een gedeelde passie waarin een ieder zijn en haar eigen invulling aan geeft. Hettie is bij het hele gesprek aanwezig geweest en ondertussen maakte ze voor Erik, Theo, Daniël, Ineke en de verslagmaker een heerlijke lunch klaar in de kantine/keuken van de bedrijfsloods. Ami en Piet, de viervoeters genoten van wat hen werd toegestopt.

Na deze heerlijke ochtend in het Groningse Sappemeer, doorgebracht met een stel enthousiaste mensen, die allen onze klasse een warm hart toedragen, togen wij weer huiswaarts.

Mijn dank gaat uit naar Daniël en Hettie voor de hartelijke ontvangst en goede verzorging. Ook dank voor Theo's inbreng. Tot op het water!

Naschrift: Inmiddels is er een goede samenwerking opgebouwd tussen Teun en Daniël en met de voorzitter van de Technische Commissie. Het zou mooi zijn als we nog méér klassencontroleurs hebben. Lijkt u dit iets? Informeer eens bij Teun, Daniël of Ewoud.



“Twee jaren later...”

Door Ewoud Krens



In de Kwadraat & Praat 2018 (pag. 36-39) maken we nader kennis met Erik Groeneveld en Elise Gruber. Zij waren toen net eigenaar van “Kadootje”, de 4411 gebouwd door Herman van Eijk. Erik en Elise behoren tot de jongere groep wedstrijdzeilers en dat maakt het nog interessanter om horen wat zij, nu twee jaar later, vinden van de klasse.

Voor degene die Erik en Elise niet kennen en de K & P 2018 niet voor het grijpen hebben, een korte introductie. Erik (33) is opgegroeid aan de oevers van het Zuidlaardermeer en ging vanaf z'n geboorte mee met pa en ma in de “Forel” een eikenhouten 16m² gebouwd door Visser in Paterswolde. Op zijn zeventiende kwam hij in aanraking met het wedstrijdzeilen, eerst bij anderen aan de fok en twee jaar later aan de helmstok in de inmiddels door pa aangeschafte Pampus. Elise (31) was 21 toen ze voor het eerst in een zeilboot zat... met Erik en pas vijf jaar later met hem gaan wedstrijdzeilen in de 16m² 4256.

Van Pampus naar Zestienkwadraat

Wij vielen voor de sierlijke lijn van de Pampus in combinatie met de zeileigenschappen. Vanuit de kwadraat waren wij het ‘hakken in en stampen op de golven gewend. Door een andere rompvorm en de grotere massa snijdt een Pampus meer door de golven heen, dat zeilde ineens heel anders! Met een rustige wind en weinig golfslag leken we over het water te zweven zo stabiel voer het. Ook het buiswater dat

maar niet kwam was prettig. Mijn vader wilde de koop op den duur sluiten, op voorwaarde dat ik mee zou doen. Ik was toen zeventien jaar, sloeg mijn spaarpot kapot en was samen met pa de trotse eigenaar van een prachtige Pampus, de 170, wederom van eikenhout.

Gedurende de jaren bleek wel dat de Pampus een, volgens Erik, bemannings-ongemakkelijke boot kan zijn. Er is geen trapeze, dus met harde wind kan de bemanning alleen maar aan de huid kleven. De wat kleinere bemanningen onder ons zullen het direct merken: de kuip is een stuk dieper dan die van de kwadraat, dat is een flinke sprong.

Je moet zowat aan de olympische spelen meegedaan hebben om soms weer op het dek te geraken en dan de genua, die is echt veel groter dan de fok van een 16m². Dit vraagt meer spierkracht van de bemanning. Omdat ik Elise graag wilde meenemen het water op merkte ik dat dit niet echt aantrekkelijk voor haar was. Daarom keek ik rond naar een schip wat laagdrempelig te bemannen is, goed vertegenwoordigd in het noorden en vele andere meren in het land.

In Hans van Drunen (wie kent hem niet) en Bert de Lange vond de Pampus 170 twee nieuwe eigenaren die er actief mee wedstrijdzeilen. Erik is blij met de 16m² een boot die hen goed past, met vele goede eigenschappen. Neem nu bijvoorbeeld het peddelen in de haven... met wind tegen gaat dat wel even iets makkelijker met een 16m². Met een Pampus wordt het

al lastig en echt niet te doen met een Regenboog. De boeg van die boten ligt veel hoger en door de constructie van de kiel reageert de boot heel traag. Voor iemand van gering postuur wordt het extra moeilijk. De 16m² is zowel bij licht weer als bij zwaar weer goed stuurbaar voor zowel zware als minder zware bemanningskoppels. Iedereen in de 16m² heeft een kans om een goed resultaat neer te zetten.

Wat kan beter?

De klasse dient goed zichtbaar te blijven op het water door met zo veel mogelijk schepen aan de start te verschijnen. Misschien is het mogelijk om wat minder verenigingswedstrijden te organiseren zodat we samen de aandacht kunnen vestigen op wedstrijden waarbij dan méér deelnemers aan de start komen. Het lijkt me bijvoorbeeld verkeerd om tegelijkertijd op verschillende wateren wedstrijden te organiseren (soms op 20 kilometer van elkaar). Bij beide verenigingen verschijnen dan een paar boten aan de start. Kies liever samen in overleg voor een aantal evenementen (dus ook regionaal). Rij 30 minuten met de boot, kom bij elkaar op bezoek en creëer samen een groot en gezellig veld. Dat vaart niet alleen leuk, maar straalt ook positief af op geïnteresseerden.

De site optimaal benutten met nieuws en wetenswaardigheden, zodat ook jonge zeilers van andere klassen kennis blijven nemen van de 16m². Een interessant item op de site kan weer respons opleveren voor de nabije toekomst. Nieuwe zeilers voor de 16m² interesseren. En het aan boord nemen van geïnteresseerden kan de drempel om een boot aan te schaffen verminderen.

Redactie, zie Nieuwkoop, daar zijn jonge zeilers in onze klasse gaan zeilen! Neem de moeite om elkaar te

bezoeken. Natuurlijk kost het tijd en geld als je van de eigen plas naar een verder gelegen wedstrijdwater toe rijdt, maar het is naar mijn idee erg leerzaam. Door alleen op de eigen plas te blijven varen mis je de kans in grotere velden te starten. Elise en ik willen blijven leren en varen mede daarom regelmatig elders. Daarvoor is de kwadraat ook erg geschikt. Je kunt op klein water varen en de kwadraat is op veel plaatsen vertegenwoordigd. Het varen op nieuw water in een onbekende omgeving is iets dat wij de komende seizoenen ook hopen te blijven doen.

Eenheid, eenvoud en laagdrempeligheid...

Ik denk dat er altijd ergens een mogelijkheid te vinden is om een grens op te zoeken of hier overheen te gaan. Ik maak mij daar zelf niet direct druk over. Volgens mij is het geëxperimenteer van zeilers die zich hiermee bezig houden goed om de klasse-voorschriften bij de tijd te houden. Het lijkt mij gezond dat er altijd wel iets wordt uitgevonden. Aan ons als meetbriefhouders om daar passend op te reageren. De kwadraat is een eenheidsklasse en zal dat ook moeten blijven willen wij voor nieuwe instromers interessant blijven. Als het ene schip merkbaar veel sneller zou varen dan de andere straalt dat niet echt positief af richting de buitenwereld. Gelukkig is dat niet het geval. Naar mijn idee stappen zeilers bewust in de kwadraat. Het is een betaalbaar en toegankelijk schip met prettige zeileigenschappen. Uitbreiden met een genua, spinnaker, gennaker of een foil aan de kiel heeft het schip niet nodig.

Een uitspraak van de voor velen welbekende Guus Moes was niet voor niets: "Het gaat niet om de snelheid van het zeilen, maar om de kunst om harder te gaan dan je tegenstanders in een eenheidsklasse".

Volgens mij is dat de waarheid goed samengevat en tevens hetgeen de kwadraat ons biedt. Als je snel wilt zeilen kiest iemand voor een FD. Wil je er nog een dosis acrobatiek aan toevoegen, dan stapt men in de 49er. De kwadraat heeft dit soort zaken niet nodig en ik zou zeggen: blijf zo uitgevoerd om de boot laagdrempelig te houden met de nadruk op tactisch en strategisch zeilen.

Iets dat ik nog wel regelmatig hoor is het wel of niet mogen starten met een horloge / gps. Blijkbaar houdt dit nog regelmatig zeilers bezig. Het argument "dat is niet te controleren, dus laat het maar vrij" wordt ook vaak gehoord.

Het argument 'niet te controleren' vind ik een doodoener. Er zijn in veel takken van sport bepaalde zaken niet altijd te controleren. Voor mij zou dat geen reden zijn om iets direct toe te staan.

Ik zou zeggen dat de vraag in principe is: 'Wat willen wij?' Ik hoor veel zeilers zeggen dat zij geen gps in de wedstrijden willen. Laten wij die norm dan stellen, dat is helder naar iedereen toe. Dit zijn onze afspraken, hier houden wij onszelf en anderen aan, dit zijn onze spelregels. Door de norm te stellen is de verwachting naar iedereen helder. Bovendien blijft techniek ook maar techniek, dus mogelijk is dit binnen afzienbare tijd wel te controleren en dan is de norm alvast gesteld.

En zelf steeds beter

Het begin komt van het meevaren met mijn ouders, onderweg proberen een andere zeilboot in te halen door er achteraan te gaan, zo is het begonnen.

Na de Pampus, kwam deze boot, de 16m², waarmee we hier op de bekende wateren van Groningen hebben gevaren. Daarnaast zijn we met een leuke groep zeilers getraind door Thijs Kort. Hij is zeer inspirerend

en laat je goed nadenken waarom je doet wat je doet in een wedstrijdboot. Doordat hij je confronteert met (ingeslepen) gedrag, weet hij je gemotiveerd uit te leggen, dat er betere opties voorhanden zijn. En verder is het doen en nog eens doen, blij en tevreden zijn met wat je bereikt in de wedstrijd. Zeilen is veelomvattend, er zijn zoveel factoren die het resultaat bepalen, dat leer je niet zomaar is mij duidelijk geworden. Aan de basis van elke wedstrijd staat plezier, zelf gaan we graag vroeg het water op om te wennen aan het water, de wind en soms de locatie.

De start is een wezenlijk onderdeel van de wedstrijd, een goede start geeft uitzicht op vrij van anderen je klappen te bepalen in het zo belangrijke eerste kruisrak, zodat je het eerste kruisrak vaart zoals je zelf voor ogen hebt. We gaan er voor om d.m.v. de trim een goede snelheid in de boot te krijgen, aangepast aan de heersende weersomstandigheden. De zeilen zijn daar leidend in, denk aan ronding en diepte van de zeilen, soort doek etc. Hierin liggen volgens mij nog wel mogelijkheden qua optimalisatie aangezien wij vrijwel alles hebben gevaren met zeilen uit 2005 en 2003. Na al die jaren is het wel uitgezeild, maar over het algemeen komen we nog aardig mee.

En dan: vooral ook tijdens de wedstrijd goed opletten, waar liggen de andere boten in het veld en wie ligt er in de buurt. Een zeiler met een goede reputatie en die weet resultaten neer te zetten, is er één om in de gaten te houden. Ik wil kunnen beredeneren waarom ik een bepaalde slag maak. Hier in het Noorden hebben we met bijvoorbeeld zwaar weer veel aan de tegenstand van Theo Dik en Daniel Folkertsma, het is de uitdaging om hun dan bij te houden, maar er zijn

natuurlijk veel meer zeilers waar we ons graag aan meten en tussen varen. Met die reden zijn we ook een aantal keren in het westen gaan varen. Als de agenda's het toelaten gaan we dat vaker doen. En de beste resultaten behaal ik als ik vrij zonder zaken aan het hoofd aan boord stap en de wedstrijd kan zeilen.

Toekomstig kampioen?

Aan die voorspelling waag ik me niet. Ik zie dat niet zo

maar gebeuren. We hebben nog enorm veel te leren voordat we stabiel in de top kunnen meedraaien. Als het ooit zover is, moet ook nog alles op zijn plek vallen en het moet ook niet tegen zitten. Wedstrijdzeilen is nogmaals een complexe bezigheid, een sport waar erg veel in zit. Dat maakt het moeilijk en tegelijkertijd erg mooi. Laten we met elkaar ons best doen om de klasse weer wat in aantal toe te laten nemen, dan kan het er alleen maar mooier op worden!

16m²



Naast het zeilen, het evenement
welke bekend staat om zijn culinaire
verrassingen!

Wil je komen maar neem je geen deel
aan het zeilen? Dan is er ook genoeg
te beleven.

Het perfecte evenement om na
te praten over het NK!

Schrijf je nu in op wsvbuurman.nl

Foto: Pieter Langer

CULISAIL
15 - 16 augustus 2020

CULISAIL
2020

HOOFDSPONSOR
VAN DIT EVENEMENT

**BRAM
LADAGE**
Edits maken!

20 & 21 JUNI 2020

1935 2020



SUPER WALPROGRAMMA!

**EEN 4 UUR DURENDE SHOW VOL
ENTERTAINMENT**

**MET OPTREDENS VAN
DJ MARTIN MIDDELBOS
(VAN ARTISTIC PRODUCTIONS)**

**MOOIE PRIJZEN
EN GROOT DEELNEMERSVELD!**

DE 15^e VEENBONKENCUP

STARTTIJDEN

ZATERDAG 11:00 UUR

ZONDAG 10:30 UUR

TAKELEN

VRIJDAG 17:00 TOT 20:00 UUR
ZATERDAG VANAF 08:30 UUR

**SCHRIJF NU IN OP:
WWW.NOORDZUIDNIEUWKOOP.NL**

HAPPY HOUR
VOOR ALLE DEELNEMERS!



INSCHRIJFGELD

€ 35,-

**GRATIS LUNCH
EN FEESTELIJK DINER**

(DINER €15,- p.p.)



IN SAMENWERKING MET



W. TIJSTERMAN & ZONEN, DORPSSTRAAT 114, 2421 BC NIEUWKOOP

Zeilschool “De Wijde Aa”

Door Paulus Mooyman

Twee studenten met een grote passie voor dezelfde plek: Zeilschool “De Wijde Aa”. Marijke (22) studeert rechten en woont in Utrecht. Adrianne (20) studeert hotel- en eventmanagement en woont in Amsterdam. Al jaren komen ze elke zomer naar Roelofarendsveen. Daar ligt namelijk, midden in de Randstad tussen Amsterdam en Den Haag, De Wijde Aa. De zeilschool is gehuisvest in een nog draaiende poldermolen, die midden in de natuur van het Groene Hart staat. Hier krijgen kinderen van 8 tot 18 jaar les in houten 16-kwadraten, en optimisten. De Wijde Aa wordt gerund door studenten, ook wel Schippers genoemd. De 16-kwadraten zijn gebouwd door Jeroen de Groot en zijn in onderhoud bij Edwin Tijsterman.

Hoe ben je op De Wijde Aa terechtgekomen?

A: Op 14-jarige leeftijd ging ik voor het eerst op kamp naar De Wijde Aa. Ik wist totaal niet wat ik verwachten moest en was niet blij dat ik een week op kamp moest. Ik zeilde al jaren met mijn vader, maar ik vond het eigenlijk nooit echt leuk. Waarom zou ik dan op zeilkamp willen? Mijn ouders, die beiden kamper en Schipper zijn geweest bij De Wijde Aa, garandeerden mij dat ik het fantastisch zou vinden. En ze hadden gelijk.

M: Ook ik kom al lang op De Wijde Aa. Toen ik 8 jaar was ging ik voor het eerst op kamp. Ik kreeg al ieder weekend zeilles in de Optimist, maar toch ging ik op kamp. Na dat eerste jaar ben ik elk jaar teruggekomen.

In de eerste plaats voor het zeilen, dat was mijn favoriete onderdeel van het kamp. Na de eerste jaren in de Optimist ben ik gewisseld naar de 16-kwadrat, het enthousiasme bleef in deze grotere boot.

A: De jaren daarop, hoefde ik eigenlijk niet meer op zomervakantie, ik wilde namelijk niets liever dan met mijn vrienden naar De Wijde Aa. Alles kan, alles mag en niks is te gek. Elke dag keten met de Schippers en met de andere kampers, nieuwe vrienden maken, liedjes zingen, kampvuur bouwen en 's nachts stiekem overlopen naar de kamer waar de jongens sliepen. Elke dag genieten van de natuur en het zeilen.

M: Iedere zomer kwam ik terug naar De Wijde Aa, voor de bijzondere sfeer die er door de Schippers werd gecreëerd. Op de Aa kan je lekker gek doen, daarin lopen de Schippers voorop. Je bent een week buiten

en weg van de bewoonde wereld. Toen ik ouder werd en het zeilen al redelijk onder de knie kreeg, kwam ik in de B-week terecht. Dit is een extra programma binnen een zomerweek voor de oudste kinderen die al wat beter kunnen zeilen. In de B-week ga je voor je CWO 3 Kielboot diploma. Om dit te behalen word je uitgedaagd om nieuwe opdrachten te proberen en mag je voor het eerst varen zonder Schipper aan boord. Als zeilfanaat vond ik dit prachtig om te doen. Ook al was ik al vaak op kamp geweest, toch slaagden de Schippers erin om mij telkens uit te dagen en te verrassen, zowel zeil technisch, als op de kant.

Nu zijn Adrianne en Marijke allebei Schipper bij De Wijde Aa. Dat betekent dat ze nu zelf de verantwoordelijkheid hebben over de kampers.



Adrianne is wal-staf, zij gaat in een week over het programma op de kant, zoals het verzinnen van spellen, activiteiten en het eten.

Marijke is instructeur, zij geeft tijdens een week zeil les in een Zestienkwadraat of vanuit een motorvlet aan de Optimisten.

Hoe vinden jullie het om op deze manier bij De Wijde Aa betrokken te zijn?

Beiden: Een droom die uitkomt!

M: Nee zonder dollen, dat is iets waar je als oudere kamper enorm naar uitkijkt. Zoals ik zei, de Schippers zijn degenen die de week zo bijzonder maken. Als kamper keek ik enorm op tegen de Schippers. Ik wilde ook zo leren zeilen als mijn instructeurs. De uitdagende situaties waarin ze zeilden en de trucjes die ze lieten zien, zoals achteruit zeilen, wilde ik ook kunnen. Dat ik nu zelf die Schipper ben, vind ik ontzettend gaaf. Ik vind het een cool gegeven dat ik in staat ben om de kampers nu net zo'n leuke week te bezorgen als waar ik jaren van heb mogen genieten. Het zou natuurlijk fantastisch zijn als er nu kampers zijn die mij zien varen en denken; 'later word ik ook Schipper van De Wijde Aa'.

A: Toen ik 18 werd en dus eindelijk Schipper mocht worden was ik zo benieuwd naar het leven achter de schermen. Ik werd wal-staf. Ik vond zeilen altijd erg uitdagend, maar ik vond het keten en spelen interessanter dan de theorielessen over de overstag en de gijp. Voor mij is De Wijde Aa altijd al een plek geweest waar ik mij thuis voel. Ook heb ik de leukste vriendschappen overgehouden aan de Aa, zo goed dat ik zelfs huisgenoot ben geworden met een andere Schipper.

M: Waar ik vroeger een heel jaar moest wachten tot ik terug mocht komen naar de Aa, ben ik nu in maart al op het terrein te vinden. Alle Schippers zijn elk weekend welkom op de Aa.

Tijdens zo'n weekend kan je zelf kiezen wat je wilt doen. Zo wordt er veel gezeild, geklust en gelachen. Er zijn nog genoeg mogelijkheden om door te groeien. Ik ben nu bijvoorbeeld bezig met een opleidingstraject om het hoogste instructeursdiploma van het CWO te halen.

Hiervoor krijg ik training van oud-Schippers. Zo blijf ik nieuwe dingen leren in de boot die ik inmiddels zo goed ken. Na een weekend op de Aa kan ik er weer de hele week tegenaan in Utrecht.

A: Bij de molen, vergeet ik mijn drukke studentenleven in Amsterdam en kom ik tot rust. (Ook als er 40 kinderen om me heen rennen). Als je een week op de Aa bent, ben je een week met niets anders bezig dan een fantastische week neerzetten voor alle kinderen, samen met je beste vrienden.

'Leuker wordt het niet... toch?'

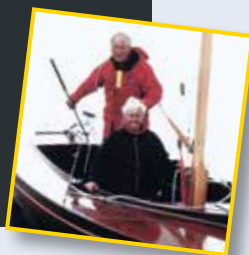
Marijke van der Vossen en Adrianne Lohmeijer

Zeilcentrum De Wijde Aa
Aderweg 2
2371 AH Roelofarendsveen
kamperadministratie@dewijdeaa.nl
schipperworden@dewijdeaa.nl
www.dewijdeaa.nl



Bouwer in beeld

Door Wesley Ladage



Aad is geboren op 26 oktober 1935. Ja, je leest het goed, 84 jaar oud inmiddels en als het even kan stapt hij nog in zijn twaalfvoetsjol en komt hij nog regelmatig als eerste bij de boventon. Als je het over boten hebt glundert Aad en zie je direct dat het zijn passie is en - als je wat vragen stelt- al heel lang is geweest. Al meer dan 60 jaar geleden heeft hij zijn eerste overnaadse Jol aan de Jacobusstraat opgeknapt. Daar is de liefde als amateur bouwer begonnen. Voor 50,- gulden kocht hij zijn eerste bootje en met weinig geld was hij in staat om er een mooi afgewerkte boot van te maken. Zelfs tussen de wedstrijdseries was hij zijn mast aan het schaven om het maximale eruit te halen.

Aad werkte als (kunst)schilder en dat is terug te zien in de afwerking van al zijn boten. Hij is secuur, alles moet goed zijn en tot in de puntjes verzorgd: zelfs vervallen de latten aan de binnenkant van de jollen. In totaal heeft Aad 18 boten gebouwd waarvan één 16m², de 4435. Voor de 16m² heeft hij houten optimisten gebouwd, een vrijheid, solo's, een OK Jol en natuurlijk twaalfvoetsjollen waar hij zelf nog steeds actief in is.

De reden om een 16m² te bouwen was zijn zoon Paul. Zijn gehele jeugd was hij te vinden op de Kralingse Plas. Natuurlijk in de optimist begonnen maar hij vond het ook erg leuk om te windsurfen, dit heeft hij dan ook het langst gedaan. Tijdens evenementen mochten ze samen, vader en zoon de boot van Leo Willemsen

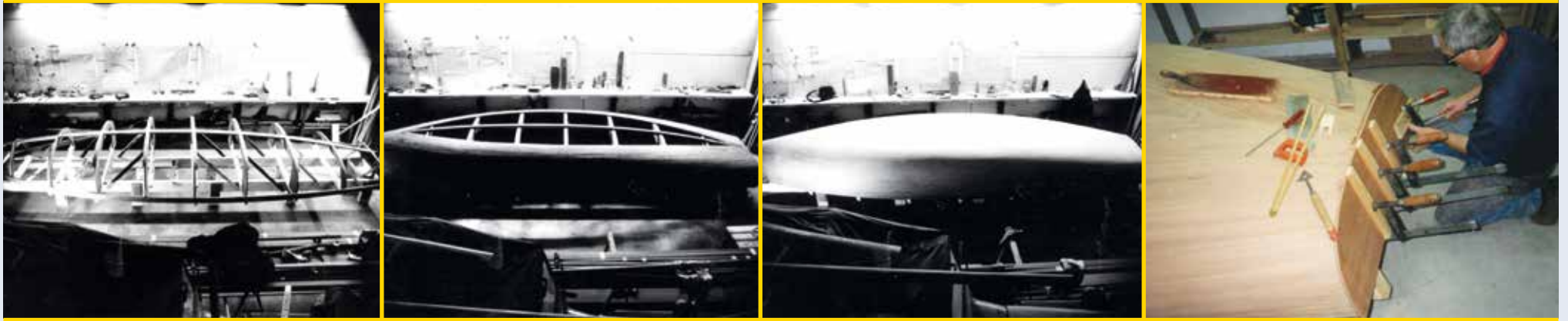
lenen. Dit beviel hen zo goed en aangezien het op dat moment de levendigste klasse was op de Kralingse Plas hebben ze besloten om er één te bouwen. Dit beviel hen goed. Aangezien er op dat moment... Vroeger mocht Paul, in tegenstelling tot zijn broer (die alles mocht) nooit aan het gereedschap komen van pa. Dus naast behalve dat... dat het mooi en leuk is om met je vader van niets iets te maken was Paul er natuurlijk trots op dat hij eindelijk mocht klussen, ook al was het als knecht want ja, pa blijft de baas.

De zoektocht naar hout is in Amsterdam geëindigd, daar vonden ze Sapeli Mahonie, een mooie donkere

houtsoort. In de loods van Harry Maronier, vlakbij Zestienhoven was Aad doordeweeks aan de boot bezig, 's avonds Paul en in het weekend samen. Aad zelf is niet van de (het) berekeningen maken maar hij wist wel overal zijn informatie in te winnen. Een hels karwei en wat de boot speciaal maakt is dat iedere dag, aan beide zijdes 1 rij latten gelijmd zijn. De latten werden zo passend geschaafd dat er geen licht meer doorheen kwam en zoals eerder benoemd netjes afgerond vervallen. Op deze manier waren de mannen (er van) overtuigd de meest stijve boot te creëren.

Tijdens het interview komt er een hele stapel oude foto's op tafel en zie je zowel Aad als Paul glunderen, de oude herinneringen halen natuurlijk ook emoties op. Het klinkt natuurlijk allemaal als een sprookje maar er zitten natuurlijk ook wat mindere, -en (maar) achteraf wel de leukste- kanten aan het bouwen van een boot. Zo is de boot afgebouwd in R'dam West aan de Volmarijnstraat in een soort garagebox. Deze





garagebox was koud en vochtig, voorzien van een afvoerkanaal wat door de bovenliggende woningen ging. Om de garagebox op juiste temperatuur te krijgen verzonden de mannen dat er een kachel in moest. Fijn dat er een afvoer aanwezig was waar hij op aangesloten kon worden. Tijdens het werken aan de boot hoorde Paul ineens allemaal sirenes. Toen hij ging kijken hing de boven buurvrouw uit het raam en gilte dat haar hele huis in de rook stond. Je raadt het al, de rook van de kachel ging via de afvoer zo het huis van de bovenbuurvrouw in met als resultaat dat er een verbod van de brandweer kwam, er mocht niet meer gestookt worden. Gelukkig was het alleen maar rook en is verder iedereen ongedeerd gebleven.

Henk Plaatje, een kritische maar rechtvaardige controleur heeft de meting uitgevoerd en vond 3 puntjes. Het eerste puntje waren de wantputtingen. Deze waren door het buigen net een halve centimeter te kort. Besloten is om deze een klein stukje te verlengen. Het tweede punt was de spiegel, deze was iets te schuin maar op (door) advies van Edwin Tijsterman hersteld door de bovenkant te schaven

totdat de juiste schuinte behaald was. Het derde punt was lastiger te herstellen, de kuiprand waar de fokkenist ongeveer zit was te breed. Er werd dispensatie aangevraagd maar ook de TC wilde geen dispensatie verlenen met als gevolg een enorm werk. De waterkering en de kuiprand moest hersteld worden. 20 jaar later is de teleurstelling nog steeds voelbaar. Na vele uren, dagen, avonden en weekenden was de boot eindelijk klaar en moest alleen nog naar de KZC gebracht worden. Paul had een aanhanger op de kop getikt echter deze bleek niet helemaal in orde te zijn. Gelukkig is het maar een klein stukje van Rotterdam West naar de Kralingse Plas maar soms heb je gewoon geen geluk, aan het eind van de Maasboulevard stond een fuik en ja, Paul werd eruit gepikt. Een agent in opleiding had goed opgelet tijdens zijn studie en vond maar liefst 7 punten waar de aanhanger niet aan voldeed. Het resultaat was natuurlijk een vette bon maar het vervelendste was dat de aanhanger met boot niet verder mocht. Dan ga je alle scenario's af: alle punten herstellen maar daar was het te laat voor of de boot over takelen op een andere aanhanger, maar dat kost een aardige duit en was moeilijk te organiseren.

Inmiddels was het donker geworden en zag Paul nog maar een oplossing, de boot duwen naar de KZC. Met een zelf in elkaar gemaakt harnas, gemaakt van een spanband is de tocht begonnen. Helemaal stuk kwamen ze uiteindelijk aan. Een aantal seizoenen hebben Paul samen met zijn vrouw Alet wedstrijden gevaren maar nooit echt overtuigend. Dan ga je natuurlijk denken, het ligt aan de boot. Paul is al heel zijn leven met watersport bezig dus daar kan het niet aan liggen zou je denken. Toen Albert Hofland, oud kampioen van 1984 aan boord stapte werd 1 ding duidelijk. Na een slechte start, vaak overstag en Paul als verward fokkenist kwam de 4435 als eerste bij de boven boei. Conclusie, het ligt niet aan de boot.

Na het bouwen van de 16m² heeft Aad nog twee twaalfvoetsjollen gebouwd en is in 2008 de 4435 verkocht aan Wesley Ladage. Alle uitslagen worden op de voet gevolgd en het maakt ze ongelooflijk trots als ze horen dat tijdens de PIP 2019 hun boot, ondanks uitval van één wedstrijd door een technisch mankement als tweede is geëindigd.



Anton Ulasman

High Quality Clothing for Men

Goed om te weten... over ratelblokken

Door Bart van den Brink, On Deck

Je hoort het geluid op elke wedstrijd baan, de ratelblokken van de grootschoot. Ze laten je horen dat de concurrentie bezig is met het trimmen van de zeilen. Maar ratelblokken zijn meer dan een luidruchtig psychologisch wapen, ze zijn onmisbaar op elke zeilboot. Het kiezen van het juiste ratelblok kan het trimmen versoepelen en het gevoel met de zeilen vergroten.

Ratelblokken gebruiken hetzelfde concept als dopsleutels, klokken of de naaf van uw fiets. Wanneer u aan een lijn trekt draait de schijf vrij als een normaal blok. Als de pal in de tanden valt hoort u het bekende klikkende geluid van het ratelblok. Draait de schijf de andere kant op dan zal deze stoppen met draaien omdat de pal aan de binnenzijde aangrijpt in de tanden van de schijf.

De magie van ratelblokken is dat ze u in staat stellen om met minder kracht een lijn vast te houden. Het oppervlak van de schijf biedt weerstand in één richting. Deze weerstand is met het juiste blok precies afgestemd op uw wensen en zorgt voor een gemakkelijke trim.

Keuze van het juiste ratelblok

De Carbo Ratchmatic® blokken van Harken® zijn de laatste jaren verder doorontwikkeld en grijpen aan op het juiste moment. De lichtgewicht kunstof wangen zijn opgebouwd uit hoogwaardige glasvezels. Deze zorgen voor een compact blok met een hoge breeksterkte tegen een zeer laag gewicht. Wist u dat het mogelijk is om met een inbussleutel het moment van aangrijpen van het blok aan te passen? Zo is een Harken Ratchmatic® dus geschikt voor alle weersomstandigheden en wensen van de zeiler. Voor de echt krachtige zeiler zijn de HTE (high-threshold-engage) blokken ontwikkeld. Door gebruik te maken van een stuggere veer ligt het aangrijppunt van dit automatisch ratelblok later dan de normale Ratchmatic®. Deze blijft dus langer vrij rollen en grijpt pas aan bij een hoge druk op het blok.

Schijf ontwerp

Elk merk heeft een kenmerkende vorm voor de schijf. Bij het ontwerpen van de schijf wordt altijd rekening gehouden met de wisselwerking tussen houdkracht, slijtage en het gemak van trimmen. Bij harde wind zorgt een schijf met veel houdkracht voor een hogere slijtage van de lijn. Zeker als de schijf scherpe hoeken bevat. Soms is het nou eenmaal nodig om de lijn goed vast te kunnen houden. Harken heeft tot voor kort altijd gebruik gemaakt van een schijf met een loopvlak bestaande uit 8 segmenten. Voor de meeste zeilers heeft deze schijf een perfecte mix van houdkracht en slijtage. Daarbij viert de schoot wel nog zeer gemakkelijk uit. Toch zijn sommige zeilers op zoek naar meer grip. Sinds 2017 zijn er Harken ratelblokken verkrijgbaar met een ander soort loopvlak. De titanium schijven hebben 1,5x de grip t.o.v. de schijf met 8 segmenten en de zilverkleurige zorgt zelfs voor dubbele grip.

De schijven zijn gemaakt van hetzelfde lichtgewicht aluminium, zijn hardkote geanodiseerd en uitermate geschikt voor de grootschoot en spi/gennaker schoten. Naast het ontwerp van de schijf heeft ook de diameter van de lijn invloed op de grip van een ratelblok. Bij een te grote of een te kleine diameter heeft de schijf te weinig raakvlak met de lijn. Ook kan het materiaal of het type lijn invloed hebben. Een harde lijn gemaakt van een stugge vezel slijt misschien minder, maar heeft meestal minder grip in een ratelblok.





Het formaat

In de meeste boten zoals een 16m² voldoet een 57mm ratelblok prima. Toch kan een ratelblok te klein of juist te groot zijn voor z'n functie. Houd bij het kiezen van een ratelblok altijd rekening met de MWL (maximum working load). Maakt de lijn een hoek van 60° dan is de belasting 100%. Bij een hoek van 90° is de belasting 140% en bij 180° zelfs 200%. Daarnaast heeft het formaat van de schijf ook weer invloed op de grip van het blok. Hoe groter de schijf, hoe groter het contactoppervlak, hoe meer grip. Zodra u een ratelblok op de juiste manier toepast op uw boot is het comfort en de functionaliteit vele malen groter. Hierdoor lenen de Ratchmatic® blokken van Harken zich perfect voor het gebruik aan boord van kleinere zeilboten waarbij schoten vaak in de hand worden genomen voor de optimale trim.

Zoekt u een nieuw ratelblok voor uw boot omdat uw oude blok niet meer volstaat? Maak dan een weloverwogen keuze en kijk of u bijvoorbeeld een keer een blok met een andere grip kan testen. U kunt zoals eerder genoemd bij een Harken ratelblok de druk van de veer aanpassen door met een inbussleutel deze strakker of juist losser te draaien. Hiermee creëert u het perfecte ratelblok voor uw boot. Twijfelt u welk type het beste aan uw wensen voldoet... neem dan contact op met On Deck. Als importeur van Harken geven zij graag advies.

16m²

Colofon

Kwadraat & Praat is het jaarboek van de 16M2 Klasse Organisatie.

Verspreiding: leden, donateurs, adverteerders, sponsors, Watersportverbond, oud-bestuursleden en watersportverenigingen die 16m² evenementen (mede)organiseren.

Auteurs: Bauke IJntema, Ewoud Krens, Jens Jongsma, Jos Spijkerman, Karel de Boer, Klaas 't Hoen, Lisette den Oudsten-Baas, Paulus Mooyman, Pieter Lanser, Reinout Klapwijk, Rocco Ladage, Sjaak Weststrate, Thijs Kort, Wesley Ladage en Wim Pap.

Fotografie: Eize Hoekstra, Pieter Lanser, Tom Coehoorn en Herten Oost

Eindredactie: Pieter Lanser en Reinout Klapwijk

Vormgeving: Verspaget & Bruinink, www.verspaget-bruinink.nl

Bestuur 16M2 Klasse Organisatie

Voorzitter: Reinout Klapwijk (16m² 4452),
M: 06 53 659 529
E: voorzitter@16m2.nl

Secretaris: vacant
E: secretaris@16m2.nl

Penningmeester: Sjaak Weststrate (16m² 4252),
M: 06 29 570 028
E: penningmeester@16m2.nl

Commissaris techniek: Ewoud Krens (16m² 4398),
M: 53 929 866
E: techniek@16m2.nl

Commissaris wedstrijden: vacant
E: wedstrijden@16m2.nl

Commissaris pr/promotie: vacant
E: promotie@16m2.nl

Gecommitteerde vrijwilligers

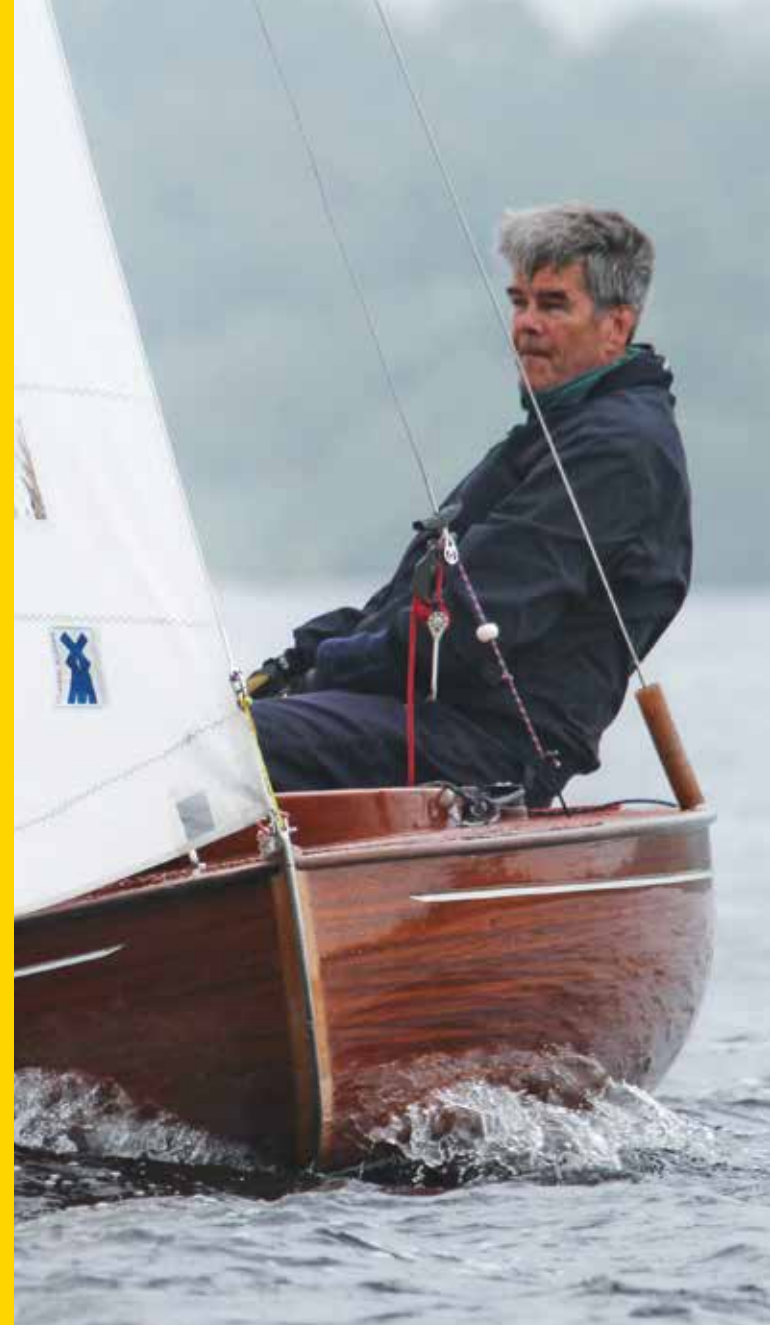
Klassencontroleurs:

Daniël Folkersma, lid, (16m² 4451)
M: 06 53 765 974
E: info@citrest.nl en

Teun Keessen (16m² 4431)
M: 06 14 749 055
E: keessen@kabelfoon.nl

Wedstrijden: Bauke IJntema, Erik Groeneveld, Hans van Stekelenborg, Henri Boere, Jaap Jongsma, Jan Andringa, Jan Dijkstra, Jansje Hofstra, Jens Jongsma, Jos Somers, Geert Geelkerken, Klaas 't Hoen, Pieter Tjeerdsma, Otto Groen, Rocco Ladage, Wesley Ladage en Wim Wind.
Zie de evenementenkalender voor de contactgegevens.

Webmaster: Wim Rijfers (16m² 4179)
M: 06 55 501 789
E: webmaster@16m2.nl



Wedstrijdkalender 2020

Evenement	Locatie	Promotors	
april			
11-12 Paashaas	Reeuwijk	Henri Boere (3977)	• M: 06 54 386 956
18-19 Opening Sneek	Sneek	Jens Jongsma (4419)	• M: 06 24 333 320
18-19 TT van Nieuwkoop	Nieuwkoop	Otto Groen (4436)	• M: 06 18 522 100
mei			
02-03 Gouwe Ouwe	Kralingen	Reinout Klapwijk (4452)	• M: 06 53 659 529
09-10 NK Sprint	Loosdrecht	Wesley/Rocco Ladage	• M: 06 54 378 843*
08-10 Toerweekend	Friesland	Bauke IJntema (2875)	• M: 06 53 439 788
16-17 Houtevenement	Sneek	Jansje Hofstra (4378)	• M: 06 42 749 857
21-24 Kleine sneekweek	Sneek	Jaap Jongsma (4325)	• M: 06 54 646 898
30-31 Goudse Zeilweek	Reeuwijk	Geert Geelkerken (4394)	• M: 06 53 312 777
juni			
13-14 Holland Weekend	Loosdrecht	Paulus Mooyman (4429)	• M: 06 53 496 916
13-14 District N. kampioenschap	Sneek	Bauke IJntema (2875)	• M: 06 53 439 788
20-21 Veenbonkencup	Nieuwkoop	Klaas 't Hoen (4365)	• M: 06 55 788 381
27-28 Zomerwedstrijden	Sneek	Jens Jongsma (4419)	• M: 06 24 333 320
juli			
04-05 Vrijbuitenweekend	Loosdrecht	Reinout Klapwijk (4452)	• M: 06 53 659 529
11-12 ZZ Weekend	Zuidlaren	Erik Groeneveld (4411)	• M: 06 15 348 291
17-23 Schildweek	Schildmeer	Wim Wind (4354)	• M: 06 18 662 524

augustus			
01-06 Sneekweek	Sneek	Jan Andringa (4353)	• M: 06 28 023 787
08-09 NiWa week	Nieuwkoop	Hans van Stekelenborg (4372)	• M: 06 53 272 785
15-16 Culisail	Zevenhuizen	Wesley/Rocco Ladage	• M: 06 54 283 757*
27-30 NK 2020	Beulaker	Wesley/Rocco Ladage	• M: 06 54 378 843*
september			
05-06 160 Jaar Frisia	Grou	Pieter Tjeerdsma (4302)	• M: 0512 372 355
12-13 Roermond	Roermond	Jos Somers (3842)	• M: 0475 315 972
26-27 Wiedebokaal	Belterwiede	Jan Dijkstra (nvt)	• M: 06 22 800 085
26-27 Sluitingswedstrijden	Sneek	Jens Jongsma (4419)	• M: 06 24 333 320
oktober			
03-04 PIP	Loosdrecht	Reinout Klapwijk (4452)	• M: 06 53 659 529
10-11 Seizoensfinale	Gaastmeer	Wesley/Rocco Ladage	• M: 06 54 378 843*
november			
21-22 Oliebollenwedstrijden	Zuidlaren	Erik Groeneveld (4411)	• M: 06 15 348 291
december			
05-06 Midwinter	Nieuwkoop	Otto Groen (4436)	• M: 06 18 522 100
10 evenementen tellen mee voor de jaarranking			
De NK, Seizoensfinale + 4 beste resultaten van de overige 8 evenementen bepalen het puntentotaal			
* • M: 06 54 378 843 of • M: 06 53 272 785			