

Saudade in de 100 Mijl 2010

Mist

Het avontuur begon al voor de start van de 100-mijlrace. Vrijdag de boot van IJmuiden naar Scheveningen gezeild. Prima weer. Zon en ruime wind. Onder spinnaker en met stroom mee waren we in een mum van tijd bij Scheveningen. Vlak voor Scheveningen kwamen we echter in dikke mist terecht, ging de spi omlaag en moesten we op de gps verder. We hadden er even niet op gerekend dat de kust van Scheveningen die dag al was veranderd in diverse wedstrijdvelen in het kader van de North Sea Regatta. Plotseling kwamen van alle kanten Lasertjes, Ynglings en andere bootjes voorbij. Zo'n vijftig meter voor de boot doken ze plotseling op uit de mist. Op kanaal 21 (verkeerscentrale Scheveningen) was het een drukte van jewelste. Iedereen wilde zonder zicht naar binnen, terwijl een paar sportvissers juist naar buiten wilden. In de buurt van de haven gekomen, zagen we plotseling één van de havenhoofden, maar het was onmogelijk te onderscheiden of het de rode of de groene was. Na opgeschrikt te zijn door een tegemoetkomende (en dus uitgaande) sportvisser, was duidelijk dat we voor het zuidelijke havenhoofd lagen.

Ook zaterdagochtend bij de start speelde de mist ons parten. De start was bij de Wassenaarse baan, bij de verkenningston, zo'n anderhalve zeemijl uit de kust. De start zou in eerste instantie om 09:30 zijn, maar is vanwege de mist uitgesteld tot 09:50. In een vlaag van opheldering zijn we vertrokken. We hadden voor vertrek satellietfoto's gezien via Ziltmeteo op de iPhone (super handig voor de laatste planning) en we wisten dus het mistveld zich verder uitstreckte dan alleen de kust van Scheveningen. Kort na de opheldering ten tijde van de start, vaarden we opnieuw de mist in. We hebben spannende momenten beleefd. Op een gegeven moment hoorden we een schip, maar in de mist is het onmogelijk te bepalen waar het geluid precies vandaan komt. In een korte opheldering, zag ik een containerschip op 400 meter voor ons. Het werd direct weer gedekt door de mist, maar we hadden de richting gezien en verlegden koers. In een nieuwe opheldering zagen we het schip wegvaren en een minuut later was het opnieuw volledig opgeslokt in de mist. Dit moet niet te vaak gebeuren: zenuwslopend. Een Mini heeft niet veel elektronica en dus ook geen radar. We hebben natuurlijk wel een (passieve) radarreflector, maar die is klein en ik betwijfel of het schip ons heeft gezien. We nemen ons stellig voor de volgende keer toch eens op zoek te gaan naar een actieve radarreflector en de radardetector (een apparaat dat een signaal en richting geeft als het wordt aangestraald door een rader) die al een jaar in de kelderkast ligt eindelijk te installeren.

Tactiek

Tot zover de mist. Dan de tactiek. DE vraag bij de 100-mijlrace is altijd: gaan we linksom of gaan we rechtsom. Wat waren de uitgangspunten? De weersvoorspelling was N draaiend naar NW 3/4 Bft later afnemend. Het was de dag voor doordij, dus er zou niet veel stroom zijn (hoewel wij ons daar toch flink op hebben verkeken). De eerste uren zou er een noordgaande stroom staan, daarna kentering en een zuidgaande stroom. Onze strategie was om in eerste instantie te mikken op de VQ9, de bovenboei. Dat zou met een wind uit het noorden moeten lukken. Dan zouden we voor de wind kunnen afzakken naar de Q9 (afhankelijk van de tijd die we nodig hadden, met de stroom mee) en vervolgens ruime wind terug naar Scheveningen. De beste beslissing was misschien wel dat we ons vrij zouden voelen halverwege de wedstrijd nog van plan te veranderen, afhankelijk van de wind, stroom en ervaringen.

De start was goed. We lagen halverwege het veld, maar konden niet zo hoog als de meeste andere

boten. COG naar de VQ9 was 314 graden en dat was vanaf te start goed haalbaar. We wisten echter dat we de eerste vier uur geholpen werden door de stroming die ons naar het noorden wegzette. Vanaf 13:00 zou de stroom ons parten gaan spelen en juist wegzetten naar het zuiden. We wisten ook dat de wind zou draaien naar NW. Met het kenteren van de stroom en het draaien van de wind, bleek de VQ9 niet langer bezeild. We konden twee dingen doen: 1) een slag maken (en dus wegvaren van de VQ9) of 2) koers verleggen naar de Q9. We besloten uiteindelijk dat laatste doen, hoewel later bleek dat met de stroom en de draaiende wind ook de Q9 voor ons niet bezeild was, althans niet met hoogste VMG. We wisten dat we door deze beslissing met stroom tegen van de Q9 naar de VQ9 moesten opkruisen, in ieder geval het eerste uur. Daarna zou de opnieuw noordgaande stroom ons helpen. Zie het kaartje voor onze route.

Om 20:03 hebben we de benedenboei gerond, de Q9, aan stuurboord. Vandaar was het met stroom tegen en een zwakke wind 12 zeemijl opkruisen naar de bovenboei, de VQ9. Daar hebben we vier uur voor nodig gehad. Om 00:15 rondden we uiteindelijk de VQ9. Hier hadden we lang naar uitgekeken. Ook van de VQ9 naar Scheveningen zou het ruime wind zijn. Daar is een Mini voor gemaakt. Voor de laatste 52 zeemijl zou de spi worden gehesen en zou het een snelle rit naar Scheveningen zijn. Niets bleek minder waar.

De wind viel volledig weg. Het was onmogelijk de spi gevuld te krijgen. Het windvaantje draaide nerveus pirouettes. Met klapperend grootzeil zette de noordgaande stroom ons weg van de koerslijn richting Scheveningen en was er niets wat we konden doen. Zo moet het voelen tijdens de Transat650 als je met een beetje pech dagen ligt te dobberen in de Doldrums. Rond 04:00 hebben we de beslissing genomen ons terug te trekken uit de race en koers te zetten richting IJmuiden, onze thuishaven. IJmuiden was inmiddels dichterbij dan Scheveningen, maar nog steeds 40 zeemijl. De wind hielp niet en om vooruit te komen waren we aangewezen op onze 5pk buitenboordmotor. We hadden zo'n 10 liter benzine, precies de hoeveelheid die normaal gebruiken voor een tochtje Noordzeekanaal op volle kracht, 13,5 zeemijl...

KNRM

We hebben de laatste druppel benzine eruit gedrukt richting IJmuiden en voorzigt en efficiënt gevaren. Zodra de wind ook maar een beetje aantrok, werd het zeil gehesen om benzine te sparen. De 10 liter in de externe tank was vlak voor de pier van IJmuiden volledig leeg en we moesten overschakelen naar de interne tank van de motor die nog vol was. We hadden afgesproken die tank pas aan te breken zodra we op aanloopafstand waren. Op die manier zouden we in ieder geval voldoende benzine hebben om Seaport Marina, onze thuishaven, veilig binnen te lopen. Het overschakelen naar het interne tankje verliep niet bepaald volgens plan. Waarschijnlijk is er een luchtbelletje bij het overschakelen in de leiding gekomen, want de motor hield ermee op en was niet meer aan de praat te krijgen.

Voor het zuidelijk havenhoofd lag een politiemotorboot en we besloten deze op te roepen voor een sleepje naar de haven. Blijkbaar luistert de politie niet uit op kanaal 16 en ook ons getoeter op de misthoorn ontsnapte aan haar aandacht. De oproep op kanaal 16 werd echter wel beantwoord door de kustwacht en voor we het wisten, lag de KNRM naast ons en sleepte zij ons de haven in. Dan weet je ook weer waarvoor je donateur bent, hoewel dit geval niet bepaald levensreddend was.

Beschouwing

Rond 17:00 meerden we uiteindelijk af in IJmuiden. De grote vraag was natuurlijk hoe de rest had gevaren. De Vuurflits lag ook al in IJmuiden, dus die had waarschijnlijk de wedstrijd ook niet uitgevaren. Een schip dat de het hele eerste rak achter ons lag, zagen we de benedenboei ronden en meteen weer richting Scheveningen zeilen. Vlak voor wij de VQ9 rondde ontvingen we bericht van de Firestorm dat zij om 20:15 de VQ9 aan bakboord hadden gerond. Vandaar moesten ze nog afzakken naar de Q9 en dan terug richting Scheveningen. Van de andere boten hebben wij weinig meegekregen. Uit de eerste berichten op www.100mijl.nl begrepen we dat uiteindelijk maar zeven van de zeventien boten waren gefinisht. Hoewel niet de wedstrijd die we voor ogen hadden, was het een fantastische tocht. Windstilte hoort ook bij zeilen, maar laten we hopen dat er volgend jaar weer records kunnen worden gebroken.