



Duotocht 2014



INCA, Gibsea 33
Mathijs de Jong & Rene de Jong

Wat is de Duotocht?

- Georganiseerd door WSV de Schelde;
- Vier dagen van Blankenbergen tot Rhoon;
- 2 bemanningsleden;
- Zeilaanwijzing, met verplichte-, optionele- en verboden wateren en havens;
- 1 verplichte rust;
- Track & Trace.

Vier dagen lang met je zeilmaat zeilen door de Delta. Van Blankenberge tot Rhoon en van Willemsdorp tot West Repart. Op de briefing vlak voor de start krijg je de zeilaanwijzingen met daarin een aantal verplichte havens en vaargeulen. De route bepaal je zelf. De snelheid van je schip is daarbij niet het belangrijkste, meting is ook niet nodig. Wel belangrijk is de planning. De windverwachting voor de vier dagen, het getij (er zijn ook droogvallende havens!), de stroming en de openingstijden van bruggen en sluizen bepalen de volgorde waarin je de opdracht uitvoert. En buiten de havens en kanalen mag je de motor natuurlijk niet gebruiken.

Alle schepen worden via Track en Trace live op internet gevolgd door de jury. Maar ook het thuisfront kan op die manier meeleven met de tocht der Zeeuwse zeiltochten. En het in het verleden zo beruchte schrijven van journalen kan vrijwel achterwege blijven. Tactiek, zeiltechniek, zeemanschap, doorzettingsvermogen en kennis van de Delta bepalen uiteindelijk wie de tocht reglementair uitvaren, en de prestatieprijs in de wacht slepen. Die prijzen worden direct na de finish in Vlissingen tijdens een feestelijke mosselmaaltijd uitgereikt. Bovendien kun je daar de andere deelnemers en de thuisblijvers vertellen over de vier onvergetelijke dagen.

Zeilaanwijzing

Zeilaanwijzingen 35 ^e Zeeuwse Duotocht 2014		Voldaan op	
Verplichte havens / plaatsen	Verplicht	Dag & Datum	Tijdstip
1. Betonhaven (havenlijn G14-G17) 10' gaande houden			
2. Colijnsplaat & Kats (ononderbroken; volgorde zelf bepalen)			
3. Stellendam (marina)			
4. Strijensas			
5. Tholen (havenlijn NH18-NH19)			
6. Werkhaven Bommeneede			
Verplichte vaargeulen	Verplicht	Dag & Datum	Tijdstip
1. Dortsman (1 x geheel bevaren)			
2. Krabbenkreek (tot KR36-KR37) (1 x geheel bevaren)			
3. Spui (2 x geheel bevaren) (SP4 t/m SP26)			
Verplichte opdrachten	Verplicht	Dag & Datum	Tijdstip
1. Vaarwater langs Hoofdplaat – Thomaesgeul – Paulinapolder v.v. of Blankenberge			

Dit waren de verplichte havens/plaatsen, vaargeulen en opdrachten. Deze moet je minimaal afwerken binnen de gestelde tijd om reglementair te finishen. Daarnaast moet je je houden aan het PBR. Zo leid bijvoorbeeld kruisen op het Hollandsdiep of in het Brabants vaarwater tot diskwalificatie.

Zeilaanwijzing

Havens naar keuze	Punten	Dag & Datum	Tijdstip
1. Blinkvliet	2		
2. Bruinisse (wsv Bru)	1		
3. Burghsluis	10		
4. Den Bommel	5		
5. Ooltgensplaat jachthaven	3		
6. Ouddorp	3		
7. Oude Tonge in jachthaven (havenlijn:OT12 - OT11)	7		
8. Rhoon	3		
9. Scharendijke	3		
10. Sint Annaland	3		
11. Sint Philipsland (afmeren aan loswal of aan loswal afgemeerde schepen)	7		
12. Stavenisse (afmeren in haven)	7		
13. Yerseke, Beatrixhaven	7		
Vaargeulen naar keuze (1 x geheel bevaren)	Punten	Dag & Datum	Tijdstip
1. Deltageul & Aardappelengat (ononderbroken; volgorde zelf te bepalen) (HV)	7		
2. Geul van de Walvischstaart (monding WS)	12		
3. Geul van de Molenplaat (WS) (Tussen MG7&40A)	5		
4. Oude Roompot (monding OS)	10		
5. Schaar van Valkenisse (WS)	10		
6. Slijkgat (bij Stellendam buiten)	10		

Dit waren de optionele havens en vaargeulen die punten opleveren. Degene die met het meeste punten reglementair finisht is de winnaar.

Zeilaanwijzing

Opdrachten naar keuze	Punten	Dag & Datum	Tijdstip
1. Volledig aaneengesloten rondje Slijkplaat (HV)	7		
2. Volledig aaneengesloten rondje Tiengemeten (HV)	12		
3. Volledig onderbroken rondje Aardbeieneiland (VM)	5		
4. Volledig onderbroken rondje Arneplaat (VM)	5		
5. Volledig onderbroken rondje Bastiaan de Langeplaat & Zandkreekplaat (VM)	5		
6. Volledig onderbroken rondje Haringvreter (VM)	7		
7. Volledig onderbroken rondje Mosselplaat (VM)	3		
8. Volledig onderbroken rondje Schutteplaat (VM)	3		
9. Volledig onderbroken rondje Vuilbaard via de volledig te varen vaargeulen: Schaar van Colijnsplaat & Overloop van Zierikzee + R15/SVK2 en R23 respecteren. (OS)	15		
10. Volledig rondje Grevelingenmeer (linksom of rechtsom, waarbij alle eilanden incl Middelplaat resp. over bakboord of over stuurboord worden gehouden) (Gr)	25		
Verboden vaargeulen / vaarwateren	Verboden		
1. Honte, Pas van Borssele, Pas van Terneuzen, Overloop van Hansweert tot boei 40 – 43, Be-oosten Hansweert het Zuidergat (fietspad rode zijde is wel toegestaan), Overloop van Valkenisse.			

Onderaan staan de verboden vaarwateren en geulen. Bevaar je deze toch, dan ben je gediskwalificeerd. Wel jammer als je bij Vlissingen meteen bakboorduit gaat en op de Honte terecht komt. Dan ben je meteen gediskwalificeerd maar kom je daar pas 4 dagen later achter. De verboden wateren zijn echter wel gekozen om de veiligheid van de deelnemers te waarborgen.



Na het captainsdiner met bruine bonen, spek, uien, linzen, zure groenten en augurkjes volgde het palaver op woensdagavond. Tijdens het palaver van 18:00u tot 19:00u werden de reglementen toegelicht en kregen we de zeilaanwijzingen. We zijn daarna snel naar de boot gegaan om eerst alle opdrachten op een kaart in te tekenen en een strategie te bedenken.



Hierbij moesten we rekening houden met 2 dagen een westenwind 3-4 Bft, daarna een dag zonder wind van betekenis en op zondag weinig wind uit het oosten om weer in Vlissingen te geraken. Uiteraard was de HP33 en een getijde tabel essentieel bij het plannen van de diverse tochten.



Tijdens het palaver werd er door de wedstrijdleiding besloten dat er tijdens de start een uitzondering gemaakt zou worden op de regel dat er bij windkracht 6 Bft uit de westelijke kwadranten niet buitenduits gevaren mocht worden. Dit omdat de wind er kennelijk snel uit zou trekken. Hiermee werd het een zeer aantrekkelijke optie om met een aan de wind's rak en met de stroming mee naar Blankenberge te varen, daar de kentering te pakken en dan weer met de stroom mee en een ruime wind naar stellingendam te varen.

Toen we uiteindelijk de sluis uit waren de Westerschelde op zagen we dat zo'n 6 boten begonnen waren aan het rondje "Vaarwater langs Hoofdplaat – Thomaesgeul – Paulinapolder" en dat er nog 3 andere boten hadden gekozen voor Blankenberge.



Woensdag 24-8-2014



- Gereefd in 3 uur van Vlissingen naar SOG > 9 kn;
- Aanloop in het donker met golven tussen staketsel;
- Tekenen vermoeidheid.

Tijdens de avond/nacht bleek de wind echter niet van plan te zijn te gaan liggen, en bleef de wind hangen bij een 25 knopen (6 Bft = 22~27knopen) met uitschieters boven de 30 knopen (7 Bft) in de vlagen. Dit zorgde ervoor dat we een meter of 3 tot 4 op en neer gingen in het donker met behoorlijke plonzen buiswater over het dek, de kajuit en onze zeilpakken. De wind en de stroming zorgde er wel voor dat we met een grondsnelheid van 9 knopen (theoretische rompsnelheid van de Inca is 7 knopen) in drie naar Blankenberge vlogen. Al met al hebben we met een dubbel gereefd grootzeil en een teruggerolde genua in 3 uur tijd van Vlissingen naar Blankenberge gevaren

Bij de aanloop naar Blankenbergen stond de golfslag recht op de geul tussen de staketsels. Lees de pilots er maar op na, windkracht 5, in het donker, met golven in de geul en richting de eb -> advies Blankenberge niet proberen aan te lopen en uitwijken naar Oostende. Omdat er toch al 2 boten voor ons naar binnen waren gevaren en de derde vlak bij ons was hebben we besloten het toch maar te proberen.

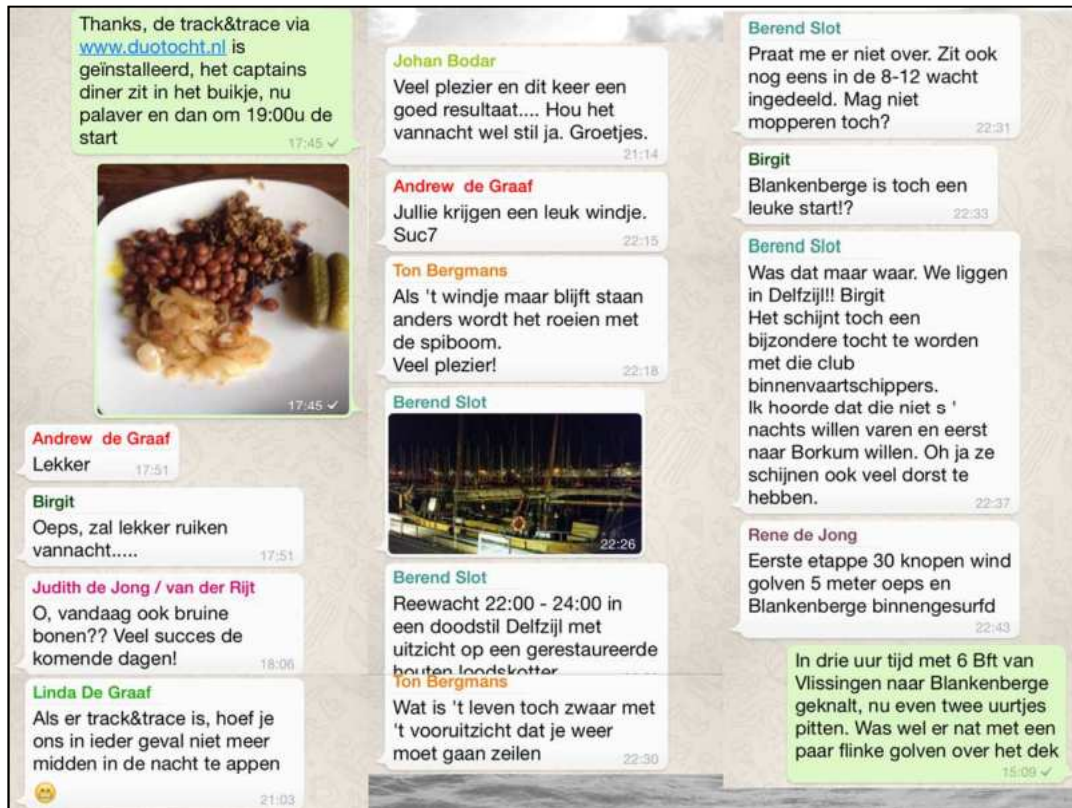
Overigens waren hier wel duidelijk de gevolgen van vermoeidheid op het menselijk lichaam waarneembaar. Rene had de hele tocht (ca. 3 uur) staan/zitten sturen en was dermate tegen de stuurstoel/plankje aan geslingerd dat de blaren op zijn achterste stonden (ik heb ze niet gezien maar geloof niet dat het een zeemansverhaal van Rene is). Ook was het voor ons de tweede nacht omdat we de nacht ervoor de boot naar Vlissingen hadden gevaren en Rene was dermate vermoeid van de inspanning dat het lastig voor hem werd de havenlichten terug te vinden. Eenmaal in de haven kwamen we dan ook

met een flinke bonk tegen de steiger.



Hier is onze track terug te vinden





De belevenissen op whatsapp voor die dag.



Aangekomen in Blankenberge stond er nog steeds een windwaarschuwing uit voor windkracht 6 vanuit het westen. We namen aan dat de uitzondering die voor de start gold nu niet meer van toepassing was en daarnaast vonden we het onverantwoord om gezien de vermoeidheid gelijk rechtsomkeert te maken. En hoewel het tij aan het keren was besloten we toch maar 2,0 uur slaap te gaan pakken en de wekker op 01:30h te zetten. Na wakker te worden te worden stond de wind er nog steeds en lagen de ander 3 boten ook nog steeds te wachten. Maar terug gegaan naar bed en de wekker gezet op 03:30h. Toen was de situatie echter hetzelfde. Nadat de wekker weer om 05:00h afging, bleek de windwaarschuwing eindelijk te zijn ingetrokken en zijn we als 3^{de} boot Blankenberge weer uitgevaren met bestemming Stellendam. Helaas door de vertraging wel tegen de stroom in.

Onderweg hebben we nog even overwogen om punten te pakken en de Walvisstaart op te varen of via de Oude Roompot naar de betonhaven te varen. Maar rond 08:00h hebben we definitief besloten in 1 ruk naar Stellendam te varen omdat we toch zo snel mogelijk alle verplichte punten af te werken. Hoewel de golfslag van de dag ervoor er nog stond hebben we zelfs een uurtje met de genaker gevaren bij een windsnelheid van rond de 25 knopen.

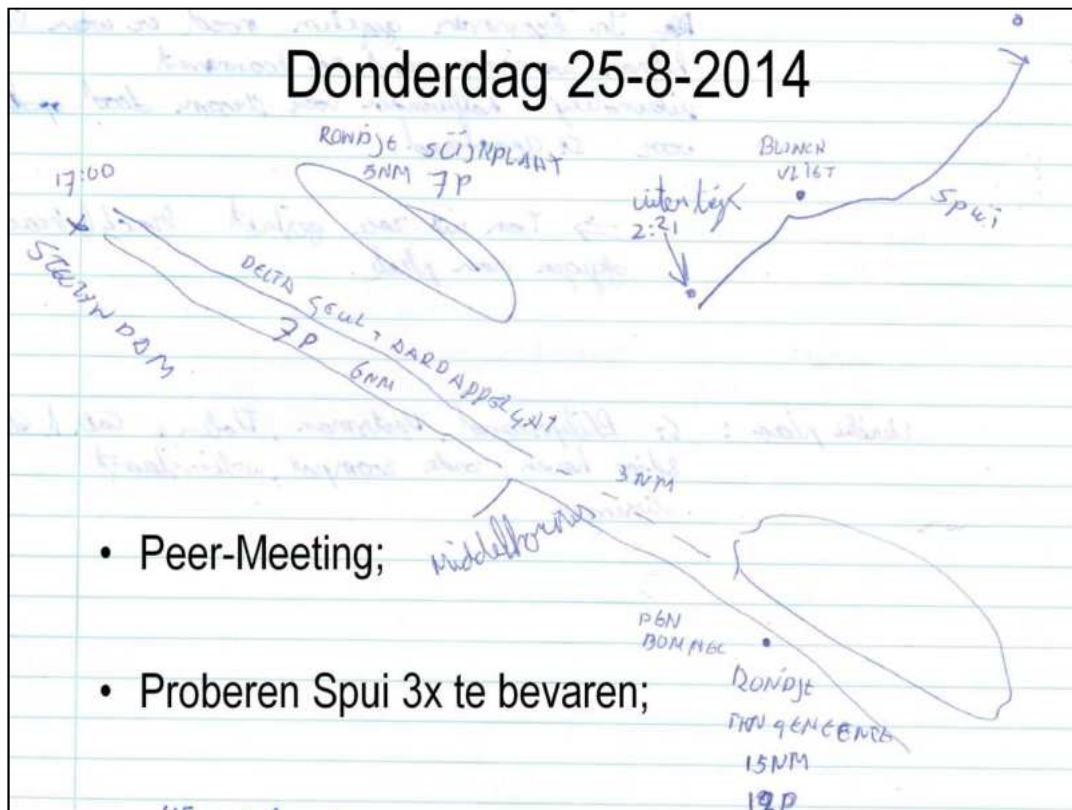
Helaas hebben we tot het slijkgat steeds de stroom tegen gehad. Stroom mee heeft maar een uur geduurd totdat we de Goereese sluis binnenliepen. Hier zagen wij overigens een gehelmde duitse waterscooter die waarschijnlijk met een waterscooter de Noordzee overgestoken had, waar je zin in hebt!!

Donderdag 25-8-2014

- In het Slijkgat loopt de stroom uiteindelijk een uur lang mee.







In het Slijkgat hebben we een zogenaamde peer-meeting gedaan. Hierbij heb ik eerst een plannetje gemaakt en los daarvan heeft Rene een plan gemaakt. Daarna hebben we beide plannen met elkaar vergeleken en elkaar gecontroleerd. Op het klatje in de presentatie zie je mijn plan. Hierin zijn een paar mijlpalen opgenomen, ETA Stellingdam 17:00h en uiterlijk het Spui opvaren om 2:21h om dan met de stroom het Spui op te varen en dan vrijwel direct weer met de stroom mee het Spui weer uit te varen. Het verschil in het plan van Rene en in het plan van mij is dat ik een rondje Tiengemeente in gedachten had en Rene rond de Slijkgat wilde varen.

We kiezen voor Rene's plan met de toevoeging dat we gaan proberen het Spui 3x te bevaren om zou op de motor via de Oude Maas en de Dordse Kil de Haringvliet brug te ontlopen.



De deltawerken vanaf het Haringvliet met het wimpeltje van de Duotocht



Haringvliet

De maat, Rene, achter het stuur



De zon gaat onder op het Haringvliet



Uiteindelijk lopen we Blinckenvliet aan en glijden we door de nacht over het Spui en gebruiken we whatsapp om onze vrienden van WSV Noordschans te informeren over onze ervaringen. Helaas valt de wind 's avonds bijna helemaal weg en te hebben aangedaan nog maar 4 knopen waarvan 2 door het water.

Terug kruizen tegen de stroom is dus zinloos en we besluiten een “boerenacht” door te brengen in Rhoon waar we van 21:00h t/m 04:45h hebben gelegen.





In het donker glijden over het Spui

De zon gaat onder op het Haringvliet



Vaarbewijs I, wat betekent ook al weer groen boven wit?

- Een pont?
- Een vissersboot?

Stoom mee

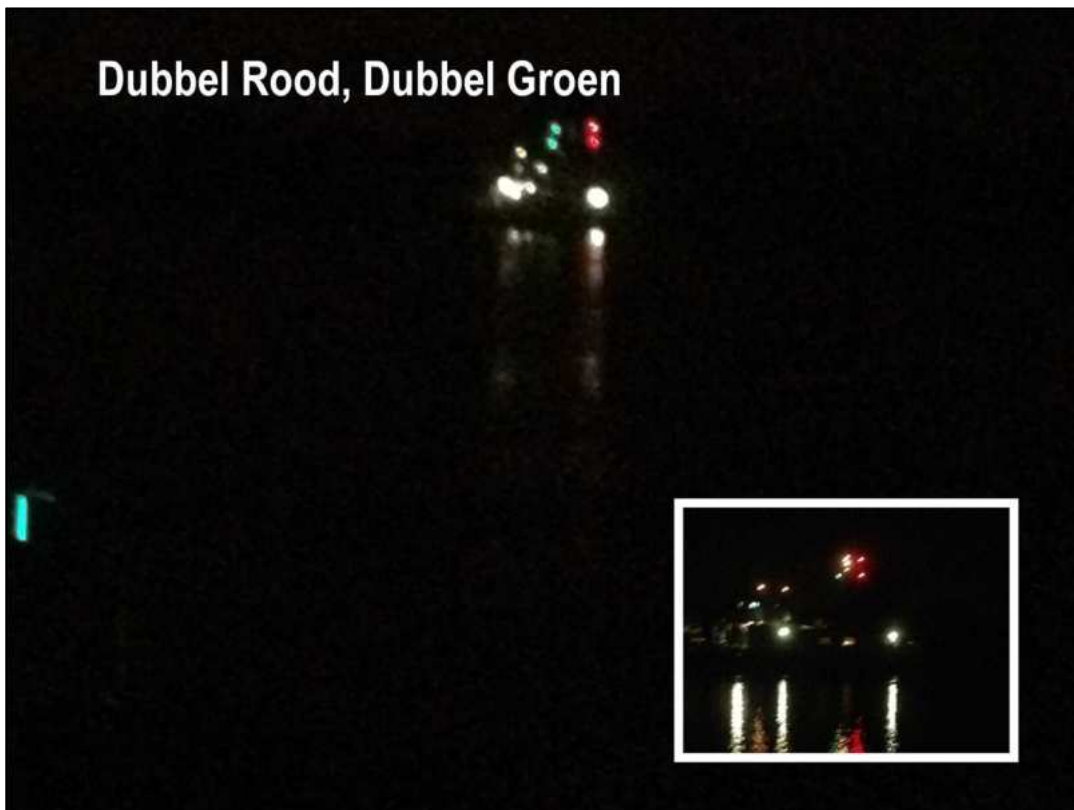


Het stroomt behoorlijk op het Spui.

Maat in de Kooij



Dubbel Rood, Dubbel Groen





De belevenissen op whatsapp voor die dag.



De belevenissen op whatsapp voor die dag.





Om 04:45h zijn we de dag begonnen met een echt zeemansontbijt, eieren met spek. Tip van de schipper, voeg hier ook kaas, Italiaanse kruiden en tomaten ketchup aan toe. Daarna nog steeds met een westenwind zijn we kruisend maar wel met de stroom mee het Spui weer afgevaren. Het is hier erg goed opletten door de vele onverlichte, niet op de kaart aangegeven tonnen en ondieptes. Tot mijn schaamte liepen we 1x vast in de modder van de binnenbocht. Rond 07:00h net voordat we het Haringvliet opdraaide kregen we te maken met tegenslag, bij het overstag gaan een harde klik en..... daar kwam ons voorzeil naar beneden met de val nog steeds bovenin de top. Deze situatie hebben we snel opgelost door de genaker val te gebruiken om het voorzeil te hijsen.



Vrijdag 26-8-2014

vrijdag

De inca is in het donker kruisend tegen de wind met de stroom mee het spui weer uit. Wel de val van de genua los, huisen/strijken nu met genakker val. Straks in den bommel kijken of we het kunnen fixen.

07:40 ✓

Judith de Jong / van der Rijt

Succes ermee dan maar

07:52

Johan Bodar

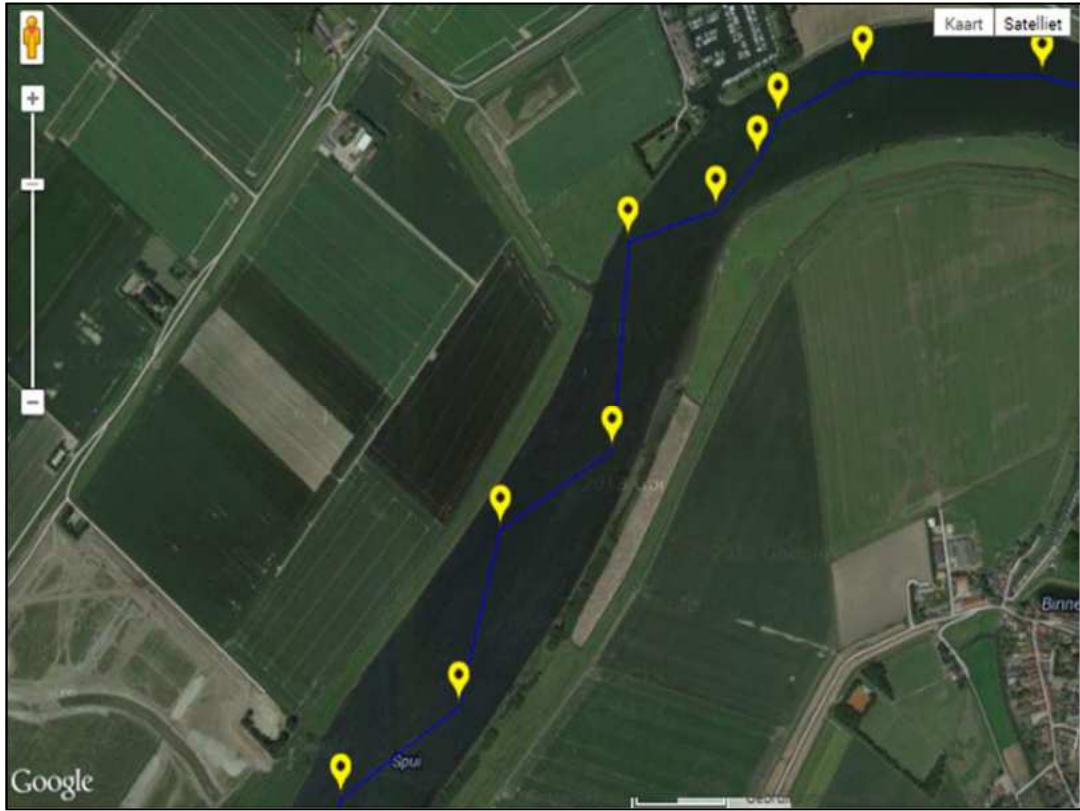
Een goede morgen allemaal.

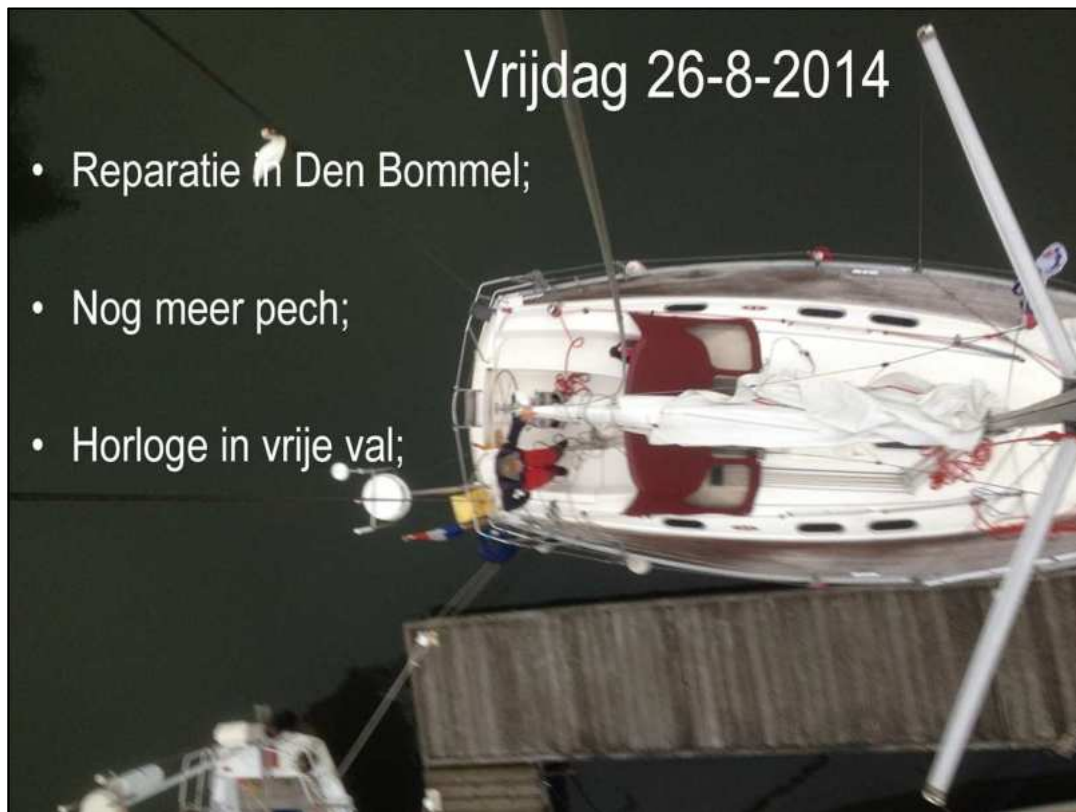
07:53

Marion Westerduin

Goeiemorgen. Suc6 mannen!

08:13





Omdat ik met het oog op 2 dagen weinig tot geen wind wel plannen had om de genaker te gebruiken besloten we in Den Bommel de zaak te repareren. Hier zijn we met het bootmansstoeltje de val weer naar beneden gaan halen. Dit kost me bijna mijn horloge als deze na een val van ruim 10 meter op het dek op zo'n 5 cm van het randje blijft liggen. Bovendien ontdek ik dat het voorlijk van de genua gescheurd is. Met wat spinaker tape probeer ik erger te voorkomen.

Den Bommel



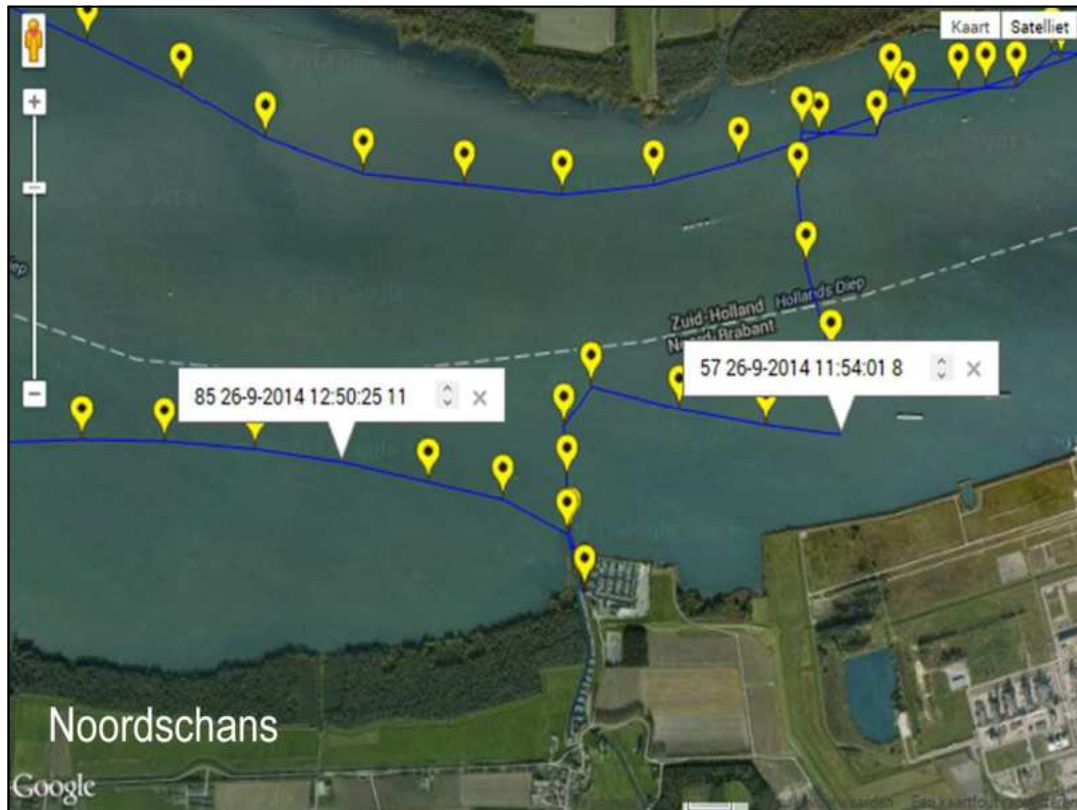


Na de reparatie in Den Bommel moeten we alle zeilen bijzetten om de eerste opening van de dag van de Haringvliet te halen. Na een flinke worsteling met het rol-reef systeem van de halfwinder vliegen we richting brug en zijn we op tijd met zelfs nog een minuut of 10 over en gaan we met hetzelfde tempo door naar de verplichte haven van Strijensas.



We zien helaas wel dat de spinaker tape niet houdt wanneer de genua wordt ingerold. We maken het plan om op de terug weg Noordschans aan te doen om daar nieuwe tape te kopen.

Omdat kruizen verboden is op het Hollandsdiep maken we hele korte slagen op de zeer smalle “stoep” voor de deur van Strijensas. Het is verleidelijk grotere slagen in het vaarwater te maken maar dit is in strijd met het BPR en leidt dus tot diskwalificatie.



Hier doen we als enigen van de Duotocht de haven van de Noordschans aan. Gewapend met nieuwe tape proberen het achterlijk van de genaue opnieuw te repareren.



Echter in de volkeraksluis zien we dat de tape opnieuw is losgekomen en besluit ik kostbare tijd in te wisselen en het zeil met behulp van tape, draad en naald beter te repareren. De effecten van vermoeidheid, stress, en onzekerheid over de gezondheidstoestand van mijn vader die woensdag is opgenomen in het ziekenhuis worden ineens duidelijk zichtbaar wanneer ik heel chagrijnig reageer op Rene's aanbod voor hulp, welgemeende excuses hiervoor!



Daarna is het plan om door te varen naar de sluis daarna Ooltgersplaat links te laten liggen (hoewel we 10 meter van de ingang waren verwijderd) om dan via de krabbekreek, St-Philipsland aan te doen en in St. Annaland de verplichte rust te genieten.



Na de sluis wordt het weer slechter met veel buiige regen en een flinke wind op kop kruizen we moeizaam richting de Krammersluis.

Vrijdag 26-8-2014

- Goede nasi maaltijd;
- Wind weg, afgaand tij.

Daar bleek de heilzame werking van een goede maaltijd. Na een flink bord nasi ziet de wereld er ineens heel anders uit. Dat moet het weer echter ook hebben gedacht want we zitten nog niet koud op de Oosterschelde als de wind volledig weg dreigt te vallen. Met het afgaand tij varen we aan de wind richting St. Annaland.



Eenmaal de geul ingedraaid kan de halfwinder weer uit maar hebben we wel de stroom vol tegen. Voor de haven van St-Annaland komen we zeer langzaam vooruit en varen de stroom nog maar net dood. Er ziet niets anders op dan de haven van St Annaland aan te lopen om zo de verplichte rust niet mis te lopen.

Het is in de haven van St. Annaland als ik nog meer verontrustend nieuws krijg betreffende mijn vader. Omdat de Duotocht een spelletje is waar het leggen van prioriteiten erg belangrijk vinden we met z'n tweeën dat de prioriteit nu ergens anders moet liggen en stappen we met een bezwaard hart uit de wedstrijd door ons af te melden bij Willem. Gelukkig ligt de Pluk naast ons en kunnen wij ons Track & Trace kastje aan hun meegeven.



Omdat het weer goed is varen we na eerst genoten te hebben van een warme douche terug richting de thuishaven, Noordschans. Als we 's nachts bij de Volkerraksluis aankomen blijkt daar een vloot van zo'n 10 schepen te liggen van onze watersport vereniging die bezig zijn met de uitslingertocht. We meren aan langs zij een clubgenoot om 's ochtends in een prachtig herfstzonnetje wakker te worden. Voor de andere deelnemers aan de duotocht zal het die dag een harde dobber worden want de wind is bijna helemaal weggevallen als wij de Price of Tides in noordelijke richting door de sluis zien gaan.



Omdat het weer goed is varen we na eerst genoten te hebben van een warme douche terug richting de thuishaven, Noordschans. Als we 's nachts bij de Volkerraksluis aankomen blijkt daar een vloot van zo'n 10 schepen te liggen van onze watersport vereniging die bezig zijn met de uitslingertocht. We meren aan langsij een clubgenoot om 's ochtends in een prachtig herfstzonnetje wakker te worden. Voor de andere deelnemers aan de duotocht zal het die dag een harde dobber worden want de wind is bijna helemaal weggevallen als wij de Price of Tides in noordelijke richting door de sluis zien gaan.

Wanneer we uiteindelijk aanmeren in de Noordschans kijken we terug op een leuke enerverende en leerzame tocht en vinden we het jammer dat we hem niet hebben kunnen afmaken maar het ziekenhuis roept en we verlaten snel de jachthaven.

Het verdere plan van ons was geweest dat we vanuit St Annaland, desnoods jagend, naar St Philipsland waren gevaren en daarna de vluchthaven van Bommenende hadden aangedaan om vervolgens via de Dortsman naar Tholen te varen. Van Tholen hadden we Kats, (Zeelandbrug) en Colijnslaat moeten aandoen om dan via de Betonhaven naar buiten te varen. Hier hadden we nog punten kunnen verzamelen op de Oude Roompot en de Walvisstaart.

Of we uiteindelijk op tijd in Vlissingen hadden kunnen zijn, zullen we nooit weten. Wel vond ik het erg lief van ... dat zij een aantal dagen na afloop het befaamde tinnen

Duotocht bordje kwam brengen. Eind goed al goed bleek uiteindelijk ook voor mijn vader te gelden. Hij maakt het momenteel redelijk en is in ieder geval weer thuis.

Einde

- Wanneer we uiteindelijk aanmeren in de Noordschans kijken we terug op een leuke enerverende en leerzame tocht en vinden we het jammer dat we hem niet hebben kunnen afmaken maar het ziekenhuis roept en we verlaten snel de jachthaven.
- Het verdere plan van ons was geweest dat we vanuit St Annaland, desnoods jagend, naar St Philipsland waren gevaren en daarna de vluchthaven van Bommenende hadden aangedaan om vervolgens via de Dortsman naar Tholen te varen. Van Tholen hadden we Kats, (Zeelandbrug) en Colijnslaat moeten aandoen om dan via de Betonhaven naar buiten te varen. Hier hadden we nog punten kunnen verzamelen op de Oude Roompot en de Walvisstaart.
- Of we uiteindelijk op tijd in Vlissingen hadden kunnen zijn, zullen we nooit weten. Wel vond ik het erg lief van ... dat zij een aantal dagen na afloop het befaamde tinnen Duotocht bordje kwam brengen. Eind goed al goed bleek uiteindelijk ook voor mijn vader te gelden. Hij maakt het momenteel redelijk en is in ieder geval weer thuis.



Nieuw maatje

Gezocht: Maatje m/v