

Voor ik het Juryrapport voorlees, moet ik een persoonlijke noot plaatsen. In het persbericht staat de suggestie dat ik de Nederlander ben, die de meeste solowedstrijdmijlen achter de kiel zou hebben. Teveel eer. Hoewel ik aardig wat solowedstrijden en andere shorthanded wedstrijden gevaren heb, zijn er ongetwijfeld mensen die veel meer sologevaren hebben in wedstrijden. Ik denk daarbij aan mensen als Simon Haagen, Bertus Buys en Wietse van der Zee, die veel meer keren de OSTAR gevaren hebben dan ik.

## **Juryrapport Solo Challenge Award voor het seizoen 2007**

Solo-zeilen is een betrekkelijk onbekend fenomeen in Nederland, zeker solozeilen in wedstrijdverband. De Solo Challenge Award wordt elk jaar toegekend aan de meest opmerkelijke Nederlandse prestatie in het solozeilen en wel ten behoeve van het stimuleren van deze sport.

De solozeiler moet alles alleen doen en heeft niemand om te overleggen, frustraties op af te reageren of zich te laten opbeuren wanneer hij in de put zit. Dat maakt de sport zo boeiend. De wedstrijd of reis vereist een zorgvuldige voorbereiding, een hoge mate aan concentratie, een optimale veelzijdigheid in kennis en kunde, die te maken hebben met zeilen, de boot, zeevaartkunde, meteorologie en zeemanschap. De zeiler moet zelfs weten hoe hij een maaltijd klaar maakt, al heb ik alleen aan boord van Franse en Italiaanse wedstrijdachten enig culinair talent onder soloschippers kunnen bespeuren.

Een solozeiler moet handig zijn en over een flink improvisatievermogen beschikken om allerlei reparaties zelf en op volle zee te kunnen uitvoeren.

Bovendien is solozeilen een sport die hoge fysieke eisen stelt en menigeen neemt bezoek aan een sportschool op in zijn trainingsschema's.

Een geslaagde solozeiler beschikt over een bepaald soort moed, die buiten de sport ten onrechte verward wordt met roekeloosheid. Het is waar dat de sport soms slachtoffers eist, maar dat is zelden het gevolg van onzorgvuldigheid. Het tegendeel is eerder waar. Solozeilen eist een hoge mate van zorg voor het lichamenlijk en psychies welzijn, veiligheid, voor het materiaal en de boot.

De bekende ontwerper van wedstrijdtrimarans, Nigel Irens vatte die laatste aspecten bij de start van de OSTAR in 1992 kernachtig samen: "Om te winnen, zul je moeten aankomen." In dit licht zal een solozeiler altijd keuzen moeten maken, in de voorbereiding, zowel als tijdens de wedstrijd. Een goede solozeiler zal kritisch naar zichzelf moeten kijken en de keuzen die hij gemaakt heeft achteraf evalueren. Zo is het opmerkelijk dat verscheidene deelnemers aan de Transat 650 achteraf verklaren, dat ze op zoek naar de beste prestaties van hun boot zoveel mogelijk gewicht bespaarden, maar na de race tot de conclusie kwamen, dat die keuze soms wel ten koste ging van broodnodig reservemateriaal.

En 'last but not least' zal een solozeiler redelijk tevreden moeten zijn met zichzelf.

Een naar trekje misschien, maar elke solozeiler komt zichzelf een aantal keren flink tegen en dan is het maar beter als je geen hekel aan jezelf hebt.

We hebben dit jaar maar liefst vier genomineerden voor de Solo Challenge Award. Ze kwamen uit in twee evenementen. De AZAB (Azoren & Back Race) van Falmouth naar Ponta del Gada en terug, en de Transat 650 van Les Sables d'Olonne via Madeira naar San Salvador de Bahia, de beroemde Braziliaanse "Sailorstown" waar de Nederlandse zeeman in de vijftiger jaren van zong, "Bahia, waar de meisjes gaan, Bahia...!"

Het betreft overigens twee zeer verschillende wedstrijden. De AZAB is een wedstrijd over een totaal van 2400 mijl die open staat voor solo- en duobemanningen. Er wordt uitgekomen in vier klassen en de tijd wordt gecorrigeerd onder de handicapregels van IRC. Daarnaast telt natuurlijk de overwinning op 'line honours'. In 2007 deden er 46 boten mee tussen de 31 en 45 voet waarvan er negen door één mens gezeild werden.

De Transat 650 is een solowedstrijd van 4200 mijl in totaal en staat open voor jachten met een lengte van 650 centimeter. De boten zijn verdeeld in twee even grote groepen, de 'Proto's', en de 'Séries'. De eerste groep betreft 'one off', speciaal voor de wedstrijd ontworpen en gebouwde boten, de tweede serieboten, van het type Pogo 650. De inschrijving is beperkt tot een maximum van 90. Er is voorafgaand aan de wedstrijd een jaar waarin kwalificaties verzeild worden.

Aan de AZAB namen twee Nederlandse jachten deel, de voor deze prijs genomineerde Jan Kees Lampe met *La Promesse*, de Open 40 waarmee de vorige eigenaar en bouwer Ronny Nollet vele wedstrijden won, waaronder klasse 4 van de OSTAR (2000). Daarnaast zeilde Nico Budel samen met John van Gelder de wedstrijd op zijn Open 40 *Hayai*. Nico Budel zeilde het rak terug naar Falmouth alleen. Jan Kees Lampe won zowel het eerste rak op 'line honours' als het tweede en liet zo overtuigend alle jachten, inclusief de boten met twee man aan boord, achter zich. Ook de 67 jarige Nico Budel presteerde uitstekend op het tweede rak en kwam enkele uren na Jan Kees als tweede op 'line honours' binnen en versloeg dus ook alle boten die door een duo bemand werden.

Aan de Transat 650, voorheen de Minitransat, nam voor het eerst een Nederlands veld deel. Daarvoor was Hans Bouscholte in 1993 in deze prestigieuze race gestart met een 'Proto'. Hij brak de mast en moest terugkeren. Sander Bakker zeilde de wedstrijd als eerste Nederlander uit in 2001. In 2007 gingen er maar liefst drie Nederlanders van start in Sables d'Olonne. Alle drie finishten in een veld van 43 jachten van de 'Séries'-klasse. Lucas Schröder werd op zijn *T-Mobil*, na een totale vaartijd van 27 dagen, 09 uur, 24 minuten en 28 seconden, zevende in het eindklassement van de 'Séries'. Hij zeilde het voorlijk uit de grote spinnaker, een scheur van 60 centimeter in de kleine en verspeelde een spinnakerboom. De eerste reparatie kostte dertig uur, de tweede vier en gelukkig had hij nog een reserveboom aan boord.

Koen van Esch brak op de eerste etappe een roer van zijn *KLM Flying Dutchman*. Hij moest naar de wal en wist door een snelle actie van zijn vriendin en zijn sponsor het reserveroer aan boord te krijgen. Op het tweede beslissende rak zat de schrik er wel in en hij durfde uit angst voor materiaalbreuk de eerste week de boot niet tot het uiterste te varen. Toch wist hij zich uitstekend in de kop van het klassement te handhaven. Later kreeg Koen problemen met het opladen van de accu's. Daardoor kon hij op het laatste deel van de etappe drie dagen en drie nachten de stuurautomaat niet gebruiken. Een deel van de tijd had hij wind uit een richting, waarop hij de koers van de boot met niet al te veel snelheidsverlies kon stabiliseren, maar hij raakte zo uitgeput dat hij toch een paar uur moest gaan slapen. Hij verloor

het uitzicht op een positie binnen de eerste tien, finishte uiteindelijk een paar uren na Lacas en werd 17<sup>e</sup> in een totaal tijd van 29 dagen, 04 uur, 47 minuten en 22 seconden.

Later bleek er geen laadprobleem, de meetapparatuur gaf verkeerd aan. Ik memoreer dit omdat het een voorbeeld is van de typische problemen van solozeilers. Er is een ernstig technisch probleem, je kunt het met niemand doorspreken, je stelt een diagnose en in de toch al uitgeputte toestand waarin je verkeert, komt het niet in je op dat er wel eens aan iets anders aan de hand kan zijn.

Tenslotte Jelmer Bouw. Hij werd op zijn *Van Uden – Sailcenter* in een totaal tijd van 31 dagen, 04 uur 20 minuten en 42 seconden uiteindelijk 27<sup>e</sup> in het klassement van de 'Séries'. Jelmar had voor de start een spannende tijd om nog een grote sponsor bij het project te betrekken. Dat mislukte. Toch ging hij, de eindjes aan elkaar knopend en met hulp van zijn vrienden en kleinere sponsors, van start. De eerste etappe verliep naar wens maar op de tweede etappe verloor hij zijn windinformatie en ging 1000 mijl voor de finish zijn generator kapot. Hij moest vervolgens op de hand sturen. Hij besloot voor reparatie Recife aan te lopen. Hij had geen kaarten van de haven en liep op advies van de havenmeester die zich op de diepgang van de Mini verkeek, een paar uur voor laag water vast. Na reparatie van de generator zet hij alles op alles op het laatste rak. De tussenstop kost hem de een gunstiger klassering. Ondanks deze pech laat hij in zijn klasse nog zestien zeilers achter zich!

De jury benadrukt dat een nominatie voor de Solo Challenge Award op zich al een openlijke erkenning is van de opmerkelijke prestaties van de betreffende vier solozeilers. Nu hoor ik te zeggen dat de jury het bij de keuze zwaar heeft gehad. Dat doe ik niet want in feite hebben we een luxeprobleem waar de hele solozeilwereld trots op kan zijn. Maar liefst vier zeilers zouden voor hun prestaties de Solo Challenge Award kunnen ontvangen. Alle vier de zeilers hebben geschiedenis geschreven in de Nederlandse solozeilerij.

Drie van de vier genomineerde zeilers namen deel aan de Transat 650, beter bekend onder de naam Minitransat. 'tsja, wie van hen heeft de beste bijdrage geleverd aan de solozeilerij in Nederland? Allemaal hebben ze een bewonderenswaardige race gezeild, zijn ze de onvermijdelijke problemen tegengekomen die bij zo'n wedstrijd horen, hebben die opgelost en zijn over de eindstreep gekomen.

Er is echter een verschil in hun prestaties. Lucas heeft met zijn zevende plaats zich een plek verworven in de top tien. Dus als we moeten kiezen tussen de drie Minitransatzeilers, zou Lucas de winnaar zijn.

Dan gaat het tussen Jan Kees Lampe met zijn ongeëvenaarde prestatie op 'line honours' in de AZAB en de zevende positie in de Séries-klasse in de Transat 650 van Lucas Schröder. Als we uit zouden gaan van de klassering in een evenement zou het direct duidelijk zijn. Maar de twee wedstrijden hebben een geheel ander karakter. Naast de directe klassering spelen daarbij een aantal elementen een rol.

Allereerst het evenement. De Transat 650 wordt met kleinere boten verzeild en is langer dan de AZAB, gaat door beduidend meer weerzones – dus eist meer kennis en vaardigheden -, vergt door haar kwalificatie-eisen een extra jaar voor zo'n project. Het – overigens door Franssen gedomineerde - veld van de Minitransat is toch internationaler en door de forse kwalificatie-eisen, concurrerender dan dat in de AZAB 2007. Daarbij komt dat de Minitransat een groter veld heeft. Zeker als u daar bij bedenkt dat het in de Transat 650 in feite om een eenheidsklasse gaat waar

iedereen, vrijwel onafhankelijk van de individuele kwaliteit van zijn boot, in moet presteren.

1 – 1 zou u zeggen, maar een overwinning op 'line-honours' in een open klasse race als de AZAB test en stimuleert een verbetering van het materiaal van solozeilers beduidend beter dan een eenheidsklasse. De stimulering van ontwikkeling van goed materiaal voor soloracers is altijd het sterke argument geweest van de Open Klassenwedstrijden. Het is hetzelfde argument dat in de Formule 1 in de autosport naar voren wordt gebracht. Wat dat betreft is niet de Transat 650 de Formule 1 van het zeilen, zeker niet de 'Séries'-klasse van standaardboten, maar een Open Klassenwedstrijd, waar alleen maar proto's die op lengte in een klasse onder worden gebracht, zich onderling meten. 2 - 1 in het voordeel van Jan Kees Lampe.

Dat argument wordt een beetje ontkracht door de ontwikkelingen rond de laatste edities van de AZAB. In feite is de AZAB geen Open Klassenwedstrijd meer zoals de OSTAR, maar een handicapwedstrijd onder IRC. Op de site van de organisatie is zelfs geen line-honoursklassement meer opgenomen.

De publiciteit rondom de Transat 650 en haar voorbereidende wedstrijden is veel uitgebreider dan die van de AZAB. Dat doet niets af aan de prestatie van Jan Kees Lampe, maar wel aan de bijdrage die zijn overwinning levert aan 'opmerkelijkheid van de prestatie' en daarmee de doelstelling van deze trofee. De Minitransat wordt op internet en in de pers meer gevolgd dan de AZAB en prestaties in de eerste, stimuleren de bekendheid en de populariteit van de solozeilsport meer.

Uiteindelijk kiest de Jury dit jaar voor de prestatie van Lucas Schröder in de Transat 2007.

De Jury tekent daarbij aan dat zij grote bewondering heeft voor de professionaliteit die Lucas Schröder en zijn team ten toon hebben gespreid bij het realiseren van dit tweejarig project. Lucas heeft voor het management van zijn project en de opbouw van zijn training, weerkundige en tactische adviezen en publiciteit een uiterst stevig team in het leven geroepen, dat voornamelijk bestaat uit ervaren krachten uit het Franse solocircuit. Ook spreekt de jury waardering uit voor de hoge mate van solidariteit die Lucas en zijn team toonden naar de andere Nederlandse deelnemers, met name de samenwerking met Koen van Esch en zijn mensen. En zo hoort het ook, solozeilen is niet alleen en sport van een team dat één 'coureur' op zijn boot de zee opstuurt; maar ook een wedstrijdssport waar sportiviteit, onderlinge hulp en solidariteit van ouds her hoog in het vaandel staan geschreven. Tot de start natuurlijk.

Het zoeken en vooral ook vinden van sponsors is een onderdeel geworden van de professionele soloracerij. Lucas vond uiteindelijk T-Mobile bereid zijn project te steunen. Zijn manier van aanpak van dit ingewikkelde project verraadt bij de opbouw van zijn begeleidingsteam, de wijze van training, het zakelijk management en het vinden van sponsors de "Franse Slag", wat is de solowereld allerminst denigrerend, maar vooral bewonderend bedoeld wordt.

Namens de Jury van de Solo Challenge Award,  
Henk Bezemer