

## Een Contessa in de Whitbread Race



Op 30 mei 2017 overleed Iain MacGowan Fyfe, op de leeftijd van 97 jaar. Hij was een bekende in het Schotse West Coast Racing circuit in de jaren 70 en 80 van de vorige eeuw. Hij heeft deelgenomen aan drie oceanraces, met als hoogtepunt de Whitbread Round The World race van 1981/82. De beroemde race waarin onze Connie van Rietschoten 1<sup>e</sup> werd op gezeilde tijd en handicap met zijn Flyer (II).

Hoe het allemaal begon. Iain werd in 1920 geboren in Moodlesburn. Na zijn schooltijd tradt hij op 19 jarige leeftijd in dienst van de RAF. Hij was o.a. actief als navigator en schutter op Swordfish bommenwerpers. In 1947 zwaaide hij af en werkte daarna in Engeland en Zuid Afrika. In 1959 keerde hij met zijn Zuid-Afrikaanse vrouw terug naar Schotland. Daar kocht hij een klein boerderijtje wat hij ombouwde tot guesthouse. In de jaren daarna ontstond daaruit het Clan MacDuff Hotel.

Op aandringen van zijn zoon bouwde hij een 6ft hechthouten roeiboot. Al snel gevolgd door een 9ft zeilbootje. Inmiddels verslingerd geraakt aan het wedstrijdzeilen volgden een 26ft Offshore 8 (een Van der Stadt ontwerp) en een Franse Fandago 33.

In 1974 werd, onder veel publicitaire belangstelling, de One Ton Cup gehouden op de Solent. Iain raakte geïnteresseerd in een door Doug Petersen ontworpen 35 voeter, gebouwd door Jeremy Rogers. Er waren er door Jeremy drie gebouwd die allemaal meededen met de One Ton Cup. Iain gaf opdracht voor het bouwen van een vierde, genaamd Gumdrop, met een andere dek- en interieurindeling. De romp was identiek aan Gumboats, de winnaar van van de One Ton Cup. In 1975 nam hij met Gumdrop deel aan de Tomatin Trophy (Comet Wheel Series) als lid van het LYC team. Zij wonnen het evenement.



Eerder dat jaar had hij tijdens een bezoek aan Kaapstad gehoord van de komende Kaapstad – Rio de Janeiro Race. Gumdrop werd naar Kaapstad verscheept in december 1975. Ze deden het uitstekend en werden 7<sup>e</sup> overall. In 1977 namen ze deel aan de West Highland Yacht Week (WHYW) en wonnen alle 11 races in Klasse 1!



In Kaapstad en Rio de Janeiro had Iain Jon Saunders leren kennen. Deze vertelde hem van de Plymouth to Perth Race ter ere van de gedenkdag "150 jaar Western Australië". De Parmelia Race, vernoemd naar de bark Parmelia die in 1829 een soortgelijke reis maakte. Het bijzondere van deze wedstrijd was dat het een zogenaamde achtervolgingsrace was. De langzaamste schepen, op handicap, starten eerst en de snellere later. Het doel was, dat ze allen ongeveer gelijktijdig rond de 25<sup>e</sup> november in Perth aan zouden komen. Iain verkocht Gumdrop en bestelde bij Jeremy een Contessa 43, Bubblegum, hull nummer 6, welke in juni 1978 te water werd gelaten. De Contessa 43 is eveneens een Doug Petersen ontwerp.

Na een langdurige periode van voorbereidingen startte Bubblegum in augustus 1988 in de eerste etappe in de Parmelia Race. Dit ontwerp was bekend om de uitstekende aan-de-windse eigenschappen. Op het traject van de evenaar tot Kaapstad beukte vier weken lang tegen wind en golven. Met als resultaat 4<sup>e</sup> overall. Op een zeker moment, tijdens deze etappe, begaf een bevestiging van de voorstag boven in de mast het. Door een zeer snelle reactie van de stuurman kon een ramp worden voorkomen. De tweede etappe van Kaapstad naar Perth verliep zonder problemen. Ondanks dat ze niet was gebouwd voor voor-de-windse rakken, deed ze het uitstekende en werd ze weer 4<sup>e</sup> overall.



Op de London Boatshow van 1980 trok de stand van de komende Whitbread Race de aandacht van Iain. Het inschrijfgeld van slecht UKPst. 200 was te overzien en hem werd verteld dat de race veel publiciteit kreeg en het dus niet moeilijk moest zijn sponsors binnen te halen. Door de spinakerboom iets te verlengen werd de IOR rating aangepast van 32.9 naar 33. De minimale lengte om deel te mogen nemen. Het schip werd aangepast om aan alle verdere eisen te voldoen. Dat lukt op één element na, de communicatie apparatuur. De officiële apparatuur paste onmogelijk in een schip van dit formaat. Met een kleine tijdstaf op elke etappe als compensatie, kregen ze toch de goedkeuring.

De bemanning bestond uit 6 man, waaronder uiteraard Iain, inmiddels 61 jaar oud.



Tijdens de eerste etappe naar Kaapstad trad er weer metaalmoeheid op in een onderdeel van de tuigage en was er een risico op mastbreuk. Door snel ingrijpen werd dat voorkomen en met behulp van een stuk ankerketting werd de mast gezekerd. Tijdens de tweede etappe kwam er een diepe depressie over en zaten ze negen dagen in een zware storm. Zowel aan dek als binnen was het gevaarlijk. De keukenkastjes raakten los en Iain, die aan de kaartentafel zat, werd erdoor geraakt, met als resultaat een paar gekneusde ribben. Een van de bemanningsleden werd door een golf over dek opgetild en ging met zijn hoofd door het stuurwiel. Hij brak zijn neus (en 2 spaken van het stuurwiel) en raakte enige tijd buiten bewustzijn. Voor de start van de 3<sup>e</sup> etappe hadden ze maar 13 dagen om alle reparaties uit te voeren en zich voor te bereiden op deze route met gevaar voor ijsbergen en het rondenvan Kaap Hoorn. De etappe begon met zwaar weer, 40 tot 50 knopen wind op de spiegel. Op 20 januari, 165 mijl ten westen van Kaap Hoorn merkte de stuurman dat er een probleem was. Het roerblad raakte los van de romp en het schip maakte water door het roergat. Het gat werd door middel van een noodreparatie gedicht en er werd een noodroer gemaakt van de spinerboom. \*1) Iain had een noodsignaal (Mayday) uitgezonden, maar omdat hij geen reactie kreeg had hij aangenomen dat niemand dat had gehoord. Na 52 uur bereikte Bubblegum de Chileense kust. Daar ontmoeten ze vervolgens toch een sleepboot van de Chileense marine die eropuit was gestuurd om een Engels jacht in moeilijkheden te zoeken. Bubblegum werd naar Punta Arenas gesleept.



Gedurende een stop-over van 36 uur werd er een tijdelijk roer bevestigd en konden de resterende 700 mijl langs de Argentijnse kust naar de Mar del Plata worden volbracht onder zeil. Omdat er meer schepen averij hadden opgelopen tijdens de zware etappe over de zuidelijke oceaan werd de stopoverperiode in Argentinië met 5 weken verlengd. Er werd een compleet, origineel roer overgevlogen vanuit Engeland en gemonteerd. Tijdens de prijsuitreiking van de 3<sup>e</sup> etappe kreeg Iain een speciale prijs voor "Outstanding Seamanship" voor het veilig thuis brengen van schip en bemanning. Gaandeweg het verblijf in Mar del Plata merken Iain en de andere schippers iets van spanning en een andere atmosfeer in de Yacht Club. Tijdens het verloop van de laatste etappe bleek waarom, 60 nM ten zuidwesten van de Canarische Eilanden kwam de gehele Engelse vloot hen tegemoet, onderweg naar de Falkland Eilanden, als antwoord op de Argentijnse invasie. Deze laatste etappe werd door Bubblegum buiten mededinging gevaren omdat ze een onreglementaire stop-over had gemaakt in Punta Arenas voor de noodreparatie van het roer.

Na verloop van 8 maanden en 26.000 mijl eindigde de wedstrijd in Portsmouth met weinig feestelijkheden.



Iain is daarna tot zijn 86e blijven varen met o.a een First by Farr en vervolgens een Sovereign 54 (Zuid-Afrikaans ontwerp) hoofdzakelijk aan de Schotse westkust.

Hoe is het zijn Contessa's vergaan na die tijd?



De historie van **Contessa 43 "Bubblegum"** in de periode na 1982 t/m 2007 is mij nog niet bekend, maar begin deze eeuw ligt zij geruime tijd te koop aan de Vecht bij Muiden in niet al te beste staat. In 2007 gaat zij over in de handen van een Nederlandse eigenaar, Arthur Hoogstad. Hij verhuist met zijn partner naar Denemarken en woont tot 2015 aan boord. Hij installeert o.a. een nieuwe motor, vervangt de zeilen en doet veel cosmetisch werk, binnen en buiten. Zij ligt nu op de wal en het plan is haar deze zomer weer vaarklaar te maken. Oorspronkelijk was het de bedoeling in juni deel te nemen aan de Whitbread Legends Race die gevaren wordt van Gothenburg naar Scheveningen. De start is één dag voordat de echte Volvo Ocean racers aan hun laatste etappe beginnen. Helaas gaat dat niet lukken, maar we hopen Bubblegum dit jaar toch in Nederland te mogen begroeten.



Van de historie van **Contessa 35 "Gumdrop"** is meer bekend. Zeilnummer K3669 Iain Fyfe verkocht haar in 1979 aan de Schot Iain Mc Pherson; in 1989 ging ze naar Noord Ierland, met als eigenaren Tom en Dlaina Andrews (1989-99) respectievelijk Derek Gilmore (1999-2017). Al deze eigenaren hebben intensief met haar wedstrijdgevaren en er is menig succes behaald. Het spreekt voor zich dat er in loop van de jaren ook veel onderdelen zijn vervangen, zoals motor en elektronica. Sinds eind vorig jaar is Hugh Wallace de trotse eigenaar en is ze weer terug aan de Schotse Westkust.

Ligplaats Oban. Het toeval wil dat ze daar wordt verenigd met nog een Contessa, die eigendom is van de familie Fyfe:



**Contessa 25 "Popcorn" - Hull # 18 - Bouwjaar 1979 - Zeilnummer GBR-6362**

Deze Contessa is altijd in het bezit gebleven van de familie Fyfe en heeft in Schotland menige wedstrijd gevaren en gewonnen. Met name in de periode 1982 tot 1985, met zoon Angus aan het roer. Angus trouwde en "Popcorn" werd op een trailer in de tuin gestald. Rond het jaar 2000 toen Angus "Popcorn" weer eens aan het leeghozen was realiseerde hij zich dat het schip het verdiende gerestaureerd te worden. Hij gaf daartoe opdracht aan het bedrijf Boat Solutions van Peter Watt. De romp bleek in goede staat, maar het balsa sandwich, al het houtwerk en natuurlijk de gehele elektrische installatie, de mast en het tuigage moesten worden vervangen.

Het was een sentimenteel moment toen zij weer te water werd gelaten in aanwezigheid van Iain Fyfe Sr. De eerste clubrace van de Glencoe Boat Club werd meteen gewonnen. Sinds 2012 nemen Angus en zijn gezin weer deel aan de West Highland Yachting Week. Een opmerkelijke terugkeer na 26 jaar op het droge.

Met dank aan:

Artur Hoogstad, Hugh Wallace en Angus & James Fyfe

\*1) Deze situatie wordt ook besproken in het boek "Blue Water Racing" van Connie van Rietschoten en Barry Pickthall.

28-2-2018