



DUTCH QUARTER TON CUP 2013

Regatta book

De foto's van de 'Itch' op de cover, op pagina 8 en pagina 24 zijn gemaakt door **Fiona Brown Photography**

De Dutch Quarter Ton Cup wordt op 22 en 23 juni 2013
vanuit Lelystad georganiseerd onder de vlag van:

Lenco
r e g a t t a

Voorwoord

De officiële ¼ Ton-wedstrijden mochten dan van de kalender verdwenen zijn, er waren door de jaren heen nog altijd wel schepen van deze klasse op de wedstrijdbanen te vinden. Ga maar na, in 2002 en 2004 won Berry Aerts met zijn 'Itch' onder het IMS ratingsysteem de Verbondsbezems. Ook de ¼ tonner 'Foolproof' van Roel Foolen bleek nog steeds competitief te zijn bij de diverse bekende wedstrijden in Nederland. De 'Itch' sloot zich vervolgens aan bij het Engelse circuit.

Daar, in Engeland, begon de revival van de ¼ tonners pas goed, na 18 juni 2005. De gerestaureerde ¼ tonner 'Purple Haze' pakte op die dag de overall winst tijdens de Round the Island Race 2005 en won daarmee de Gold Roman Bowl. Vanaf dat moment werd heel Europa afgespeurd naar oude Ceccarelli, Fauroux of Jezequel boten, begonnen zeilers weer flink te investeren in de oude ¼ tonners en schakelden ze diverse werven en ontwerpers in om oude schepen van dit type te laten voldoen aan IRC-eisen. De jaren er na groeit het wedstrijdveld gestaag in Engeland en worden de boten steeds professioneler. De **Quarter Ton Class** aldaar wordt op uitnodiging onderdeel van bekende en grote zeilevenementen in Engeland.

Eind 2011 wordt het **Dutch Quarter Ton Sailingteam** opgericht en dat gaat met twee boten het Engelse circuit varen, de 'Itch' en de 'Freres-sur-Mer'. In 2012 wordt dan ook al snel gedroomd van een Lage Landen Cup voor ¼ tonners. In de loop van 2012 sluit ook Hylke Steensma van de 'Pura Vida' zich aan, en hij gebruikt zijn ervaring om het plan een impuls te geven. Niet alleen de organisatoren zijn enthousiast, de deelnemers en de ondersteunende instanties in de zeilwereld zijn dat eveneens. Zo ook Hans Keverling Buisman van de Lenco Regatta organisatie, waar de Dutch Quarter Ton Cup 2013 onderdak heeft gevonden. Hans bewaart goede herinneringen aan de tijd toen hij met zijn Oceaan 25 ¼ tonner voer.

Dankzij het enthousiasme en belangenloze inzet van iedereen kunnen we elkaar verblijden met de Dutch Quarter Ton Cup 2013. Wij hopen voor de toekomst dat het daar niet bij blijft.

In dit speciale 'Dutch Quarter Ton Cup regatta book' staat naast informatie over het ontstaan van de ¼ tonners en 'verhalen van toen' een overzicht van de deelnemers aan de Cup. Enkele deelnemers zijn vooraf geïnterviewd.

Veel plezier tijdens het evenement.

Theo Bakker
Freres-sur-Mer

Hylke Steensma
Pura Vida

Auteurs: Hylke Steensma en Theo Bakker
Opmaak met medewerking van Marcel van Berk

Aan de totstandkoming van dit boek hebben de volgende personen een bijdrage geleverd:
Hans Keverling Buisman, Jim Lensveld, Jac de Ridder, Joep Straus, Cees van Tongeren en nog vele anderen.

Niets uit dit boek mag worden overgenomen zonder schriftelijke toestemming van de makers.

Inhoudsopgave

Geschiedenis van de IOR Quarter Tonners	5
IOR was hot!.	6
Winnaars Quarter Ton Cup.	7
Het begin van de Nederlandse revival	8
Terug in de tijd: Extension racer	9
Terug in de tijd: Van de Stadt Design in de ¼ ton klasse	12
Terug in de tijd: een seizoen ¼ tonner varen	13
Terug in de tijd: de Starbuck	17
Terug in de tijd: 'Furax II'	18
Terug in de tijd: de Drifter 25	20
Deelnemers Dutch Quarter Ton Cup 2013	21

De Fauroux ¼ tonner 'Lancelot du Lac' op stoom tijdens een Deltaweek eind jaren 80.

De boot werd als 'Adelaide' (ondanks twee eerste plaatsen) 7e bij de Quarter Ton Cup van 1981 in Marseille. De Belgische zeiler G. van der Velde eindigde met de 'Lancelot du Lac' 13e bij de Quarter Ton Cup van 1984 in Nieuwpoort. Na het evenement kocht Frits Tackenberg de boot, die er fanatiek mee heeft gezeild. Via Denemarken kwam de boot in Engeland terecht. In 2011 werd 'Lancelot' 18e bij de Quarter Ton Cup op de Solent.



Geschiedenis van de IOR Quarter Tonners

1967 - 1996

In deze periode functioneert de Quarter Ton Class als een van de meest succesvolle zeiklassen, die er wereldwijd zijn. Veel beroemde **ontwerpers** van nu zijn ooit gestart met het ontwerpen van ¼ tonners. Dikwijls zeilden professionele zeilers een prototype naar de overwinning, waarna de productie op gang kwam. Ook veel succesvolle zeilers hebben in deze klasse gezeild. Een paar jaar geldt de ¼ ton Cup als het officiële wereldkampioenschap offshore sailing.



V.l.n.r. De 'Timschall' (Proto Delanta flushdeck) van Georg Nissen, deelnemer aan de Quarter Ton Cups van 1973 in Weymouth en van 1974 in Malmö. De voor de Quarter Ton Cup van 1975 in Deauville geoptimaliseerde Extension 'Minestrone'. De Extension 'Balletent' (zeilnummer H-2434) waarmee Jim Lensveld met bemanning Gilles Kaars Sijpestein, Maarten ten Doeschaten en Geert de Jager 7e werd bij de Quarter Ton Cup van 1977 in Helsinki.

In Nederland zijn het onder andere Jim Lensveld (Jachtwerf Middelharnis), Cees van Tongeren (Van de Stadt Design) en Jac de Ridder (Jac de Ridder yacht design) die nauw betrokken zijn bij het succes van de ¼ tonners in Nederland. Grote velden van 20+ waren in de jaren '70 geen uitzondering.

2005 - heden

In deze periode beleeft in Engeland de Quarter Ton Class een succesvolle revival op de Solent. Beroemde en winnende boten uit het verleden zijn weer raceklaar gemaakt en dit mondt uit in deels semi professioneel zeilcircuit. De 'Itch' van Berry Aarts uit Vinkeveen is de eerste Nederlandse deelnemer, de 'Freres-sur-mer' van Theo en Andre Bakker sluit aan in 2012.

Aanloop Dutch Quarter Ton Cup 2013

Het Dutch Quarterton Sailing Team van Theo en Andre Bakker en Berry Aarts zijn vanaf maart 2012 volop aan het zeilen met de ¼ tonners en dromen van een Nederlandse Quarter Ton Cup. In het naseizoen sluit Hylke Steensma (eigenaar van ¼ tonner 'Pura Vida' en onder andere organisator van de PolyClassic Cup van 2012) aan.

Bronnen en interessante links:

www.quartertonclass.org

www.histoiredeshalves.com

<http://southseasailing.webs.com>

www.lenco.eu/regatta

website van de Engelse Quarter Ton Class

website over de vele oude IOR race machines

website Dutch Quarter Ton Cup 2013

website Lenco Regatta

IOR was hot!

De International Offshore Rule (IOR) was een handicapformule voor het wedstrijdzeilen met kajuitzeilboten. De IOR is ontstaan uit de regels van de Cruising Club of America (CCA) en die van de Royal Ocean Racing Club (RORC).

De IOR concentreerde zich op de rompvorm en dan meer specifiek op de lengte, breedte, vrijboordhoogte en vorm, tuigage en stabiliteit. Daarnaast werden binnen de IOR regels penalty's gegeven voor kenmerken die mogelijk gevaarlijk of niet eerlijk waren. De uitkomst van de IOR meting was een uitkomst in feet. Het had dus niets met het gewicht te maken. Hoe hoger de handicap, hoe sneller de boot zou moeten kunnen varen.

In de geschiedenis van de ¼ ton klasse werden de IOR regels een aantal keer bijgesteld waardoor de bootjes aanzienlijk veranderden en groter, sneller en minder extreem werden.

1967 – 1970 15 ft. Rating RORC Rule

1971 – 1978 18 ft. Rating IOR

1979 – 1996 18,55 ft. Rating IOR

De IOR regel moedigde korte, brede boten aan met een beperkte stabiliteit. De gebruikelijke smalle waterlijn maakte de bootjes wiebelig, en het bemanningsgewicht in de rail was dan ook erg belangrijk als het begon te waaien. Lage stabiliteit werd (tot op zekere hoogte) binnen de IOR regels aangemoedigd. Door deze regels wonnen rond 1977 boten met interne ballast en vaak een ongeballast midzwaard. De organisatie die de regels controleerde, besepte dat deze ontwikkeling niet geschikt was voor zeewaardige jachten, en de midzwaarden kregen een zware penalty. Bij de Quarter Ton Cup van 1978 in Japan zonk er zelfs een ¼ tonner tijdens een storm.

Bijna alle metingen waren zogenaamde puntmetingen. Het betekende dat de romp op bepaalde punten werd gemeten. Dit zorgde voor soms vreemde rompvormen met hobbels en bobbels. De stabiliteit werd bij de meting gemeten zonder bemanning en apparatuur aan boord. In de haven lagen de bootjes leeg dan ook voorover, wat tijdens het zeilen werd gecompenseerd door de bemanning.

Andere meetonderdelen waren het formaat van de schroef, de 'hoeveelheid' accommodatie binnen, de veiligheidsuitrusting (volgens voorschriften) en het gelimiteerde aantal zeilen aan boord. Later werden grenzen aan bemanning geïntroduceerd, evenals de beperkingen voor het gebruik van exotische materialen.

Praktische implicaties voor zeilers en eigenaren

In een zeilwedstrijd die op handicap werd verzeild, werd een tijdfactor berekend. In Europa werd deze berekend aan de hand van de duur van de wedstrijd (in seconden per uur), bekend als Time on Time. In Amerika hadden ze de voorkeur om de tijdfactor te baseren op de lengte van de race (seconden per mijl) bekend als Time on Distance ofwel Tijd op afstand. Die was eenvoudiger te berekenen, maar significante veranderingen door bijvoorbeeld getij zorgden voor aanzienlijke afwijkingen.

De latere ontwerpen werden gematigder, omdat meer wedstrijden rond boeien werden verzeild dan langere offshores. Ook moesten de rompen strokend worden ontworpen.

Winnaars Quarter Ton Cup

15ft. Rating RORC Rule

1967	La Rochelle	DEFENDER (België)
1968	Breskens	PIRANHA (Nederland)
1969	Breskens	LISTANG (Duitsland)
1970	Travemünde	FLEUR D'ECUME (Frankrijk)

18ft. Rating IOR

1971	La Rochelle	TEQUILA (Frankrijk)
1972	La Rochelle	PETITE FLEUR (Frankrijk)
1973	Weymouth	EYGTHENE (Amerika)
1974	Malmö	ACCENT (Zweden)
1975	Deauville	45 SOUTH (Nieuw Zeeland)
1976	Corpus Christi	MAGIC BUS (Nieuw Zeeland)
1977	Helsinki	MANZANITA (Engeland)
1978	Sajima	MAGICIAN V (Japan)

18.55ft. Rating IOR

1979	San Remo	BULLIT (Frankrijk)
1980	Panmure	BULLIT (Frankrijk)
1981	Marseille	LACYDON PROTIS (Frankrijk)
1982	Melbourne	QUARTERMASTER (Australië)
1984	Nieuwpoort	COMTE DE FLANDRES (Frankrijk)
1985	Ajaccio	ROYAL FLUSH (Zuid Afrika)
1986	Kopenhagen	COMTE DE FLANDRES (Australië)
1987	Crosshaven	MCDONALDS (Duitsland)
1988	Travemünde	MCDONALDS (Duitsland)
1989	Falmouth	MERIDIAN (Italië)
1990	Bayona	AVE (Spanje)
1991	Porto Carras	MARFRIO PIRANHA (Italië)
1992	Chioggia	JONATHAN VI (Italië)
1993	Bayona	GEN-MAR (Italië)
1994	Warnemünde	B & BV (Italië)
1995	Gdynia	PER ELISA (Italië)
1996	Travemünde	PER ELISA (Italië)

Onder IRC

2005	Cowes	PURPLE HAZE (Engeland)	David Thomas ontwerp
2006	Cowes	ENIGMA (Engeland)	Ed Dubois ontwerp
2007	Cowes	ESPADA (Engeland)	Bruce Farr ontwerp
2008	Cowes	TOM BOMBADIL (Engeland)	Doug Peterson ontwerp
2009	Cowes	ANCHOR CHALLENGE (Engeland)	Bruce Farr ontwerp
2010	Cowes	COTE (Spanje)	Pepe Gonzalez ontwerp
2011	Cowes	ESPADA (Engeland)	Bruce Farr ontwerp
2012	Cowes	BULLIT (Engeland)	Jacques Fauroux ontwerp

Het begin van de Nederlandse revival

De 'Itch' effent het pad in Engeland.

Het blijkt een intensief traject te zijn in de jaren 2006 tot en met 2012. De 'Itch' blijft uiteindelijk permanent op Cowes liggen en in de diverse jaren worden de Vice Admiral's Cup, de Quarter Ton Cup, diverse IRC kampioenschappen en Cowes Week's gevaren.

Een stukje uit een 'Itch' nieuwsbrief van 2009:

2009

Afgelopen jaar dachten we iedereen 'een poepie' te laten ruiken, omdat we in Nederland toch in de kop meezeilden (in theorie hebben we ook de snelste boot). Wat was het een openbaring dat we afgelopen jaar in het eerste kruisrak wel in de kop zaten, maar daarna volledig weggezeild werden door onervarenheid met dit fantastische water, waarin stroming, ondieptes en golfslag een belangrijke rol spelen. Daarnaast was onze bootsnelheid te gering door een zware inboard, te geringe aantal m2 van de spinaker en een verkeerde kielvorm voor dit water.

We zijn ons er inmiddels wel van bewust dat hier echt de beste zeilers van Europa zeilen, met het modernste van het modernste materiaal. Je merkt het ook aan een plaats als Cowes, waar het wedstrijdzeilen is uitgevonden. Bootontwerpers, bouwers en zeilmakers doen mee en staan gewoon op de kade om een praatje te maken. Ook de kwaliteit in materiaal, organisatie en ervaring is hier vele malen hoger dan in Nederland. Kortom, als je op niveau wilt zeilen, is dit 'the place to be'.

We spraken Berry kort: "Eindelijk weer een leuk evenement in Nederland. We zijn destijds naar Engeland gegaan omdat hier weinig te doen was voor onze maat boot. Overigens zijn de evenementen in Engeland vooral grootschaliger. Ik zie mezelf als een amateur met ambitie, dus de Dutch Quarter Ton Cup is een mooie uitdaging. We hopen op mooie upwind rakjes, dit is toch wel het meest technische en tactische rak van de zeilsport." Op de vraag wat zijn mooiste zeilervaring is geeft hij aan dat dat een twaalfdaagse zeiltocht was, met een tweemaster, van North Carolina naar The British Virgin Islands. Van alle zeilmarkten thuis die Berry dus.



Terug in de tijd: Extension racer

In januari 1973 ontving ik het verzoek van de heer George Stead, om voor hem een ¼ tonner te ontwerpen. George Stead had met veel succes in Engeland met een Spirit 28 wedstrijd gezeild, en promootte de Spirit 28 in Engeland voor de Bootbouwerij A.J. van Heygen, de Belgische bouwer. Via Van Heygen kwam George meer te weten over mijn aandeel in het ontwerp van de Spirit 28.

De reputatie van George Stead, hij zeilde toen op de 'Morning Cloud' van de Britse politicus Ted Heath, was mij inmiddels bekend. Het wedstrijdzeilen zonder tijdsvergoeding sprak en spreekt mij zeer aan en is de meest interessante manier van wedstrijdzeilen. Ik hield ruggenspraak met mijn werkgever Wolter Huisman, die het door mij ontwerpen van een ¼ tonner niet als concurrentie zag met ontwerpers van op die werf in aanbouw zijnde grotere Admiral's Cuppers.

George wilde wel zo spoedig mogelijk beginnen met bouwen. Ik beloofde hem dat hij in mei het lijnenplan kon hebben en voordien al enige informatie over kiel, mast, zeilen, et cetera. Mijn slaapkamer werd tekenkamer, en in weekends, avonden en vele nachtelijke uren kwam het ontwerp tot stand.

Bij de bestudering van de IOR meetformule bleken er 'metingvoordelen' te behalen zonder hydrostatische of dynamische nadelen. Tevens diende aan de gestelde eisen van 'leefbaarheid' voor deelname aan de Quarter Ton Cup voldaan te worden.

Een en ander resulteerde onder andere in een hoog vrijboord, een bol dek, geknikte deklijn, afgeronde steven, smalle waterlijn, grote dekbreedte en 'knik' halverwege vrijboordhoogte. Dit zonder het deel van de romp dat normaliter het water raakt geweld aan te doen. Aan dek, zeilplan, kiel, roer en constructieplan werd ook de benodigde aandacht besteed.

Het lijnenplan werd op 2 mei 1973 aan de in spanning afwachtcende George Stead verstuurd, kort daarop de resterende tekeningen. Na ontvangst meldde George dat het er goed uitzag. Zijn garage was met latten en PVC folie verlengd, de 'Extension', en was ready for take off.

Ongeveer eind juli kreeg ik de uitnodiging om de romp te komen bekijken en nog wat details te bespreken. Hoewel het casco constructief en naar afwerking aan mijn gestelde doel voldeed, deelname aan de Quarter Ton Cup van 1973, associeerde je het nog niet direct met een zeilboot. Mede door het zeilen op de 'Morning Cloud' lukte het George niet zijn boot op tijd in het water te hebben voor de Quarter Ton Cup.

Eind september was Extension's eerste wedstrijd, met goed resultaat, echter aan de rating van 19,5 ft moest nog worden gewerkt. 'Extension' zeilde dat seizoen, met goed gevolg, nog diverse wedstrijden, maar George besloot een One Tonner te gaan bouwen, en verkocht 'Extension' aan Tony Bassadone. Ook Tony zeilde hard met 'Extension' en won schandalig veel prijzen.

Inmiddels toonde FD bouwer Bob Hoare belangstelling om in 'cold molded ply' casco's te bouwen voor zelf-afbouw. De bekendste daarvan zijn de 'Nervous Tension' en de 'Coquette'. Deze bootjes komen in vele uitslagen voor. In 1975 heeft Extension Marine Ltd. een mal gemaakt voor polyester rompen, weer voor zelf-afbouw. De eerste boot die zij bouwden was 'Minestrone'.

Foto op de volgende pagina, de oer Extension 'Extension' van George Stead.



In 1974 was het Jim Lensveld van Jachtwerf Middelharnis, die belangstelling toonde om zowel een ½ ton Extension als een ¼ ton Extension te bouwen. Jim stond open voor experimenteren en dit sloot goed aan bij mijn wensen om meerdere tuig, kiel en roer configuraties te testen. Dit resulteerde in een grote verscheidenheid aan de in Middelharnis gebouwde Extensions.

Opmerkelijk zijn de variaties in tuigages van 3/4e naar 7/8e, 15/16e, masttop en weer terug naar de oorspronkelijke 3/4e tuigage van de 'oer-Extension' van George Stead, maar ook de aanzienlijke verschillen in positie van de kielen en roeren.

Hoewel ikzelf geen ¼ ton wedstrijden heb gevaren, zijn de proefvaarten met de in Middelharnis gebouwde boten altijd leerzaam en uiterst aangenaam geweest.

Het meest opzienbarend vind ik nog steeds Tony Bassadone's actie in 1974. Hij deed mee aan de Royal Southern Deauville Race en de JOG Deauville Race, waar na de start van de eerste startgroep een uur gewacht werd voor de start van de tweede startgroep. Uiteindelijk werd in beide groepen een eerste en een tweede plaats behaald.

Ik hoop dat de nog in de vaart zijnde Extensions, waar menig eigenaar vele uren restauratiewerk in heeft gestoken, nog een lang en goed leven beschoren zullen zijn.

Met vriendelijke groet,
Jac de Ridder (Jac de Ridder yacht design)

Extensions in het water bij Jachtwerf Middelharnis.



Terug in de tijd: Van de Stadt Design in de ¼ ton klasse

De eerste Quarter Ton Cup van 1967 in La Rochelle werd gewonnen door het prototype van de Spirit 24, een Van de Stadt ontwerp gebouwd door Bootbouwerij A.J. van Heygen in Boom België. De schipper was André Nelis.

In 1969 hebben wij bij Van de Stadt een speciale Trotter Pandora ontworpen en gebouwd voor de Quarter Ton Cup van 1969 in Breskens, genaamd 'Pandoer'. Deze wedstrijdboot had toen al een T-kiel, z'n tijd v r vooruit. Deze Cup werd gekenmerkt door zwaar weer. Dit was niet erg gunstig voor de slechts 6,50 meter lange 'Pandoer'. Vooral het kruisrak naar de Noordhinder met een aanwakkerende noordwester tot 8 Beaufort was een slijtageslag, die ik niet zal vergeten. De 'Pandoer' werd 5e met haar 3-koppige bemanning: Cees van Tongeren, Dirk Seret en Jaap van der Wiel.

Na het winnen van de Mini Ton Cup van 1976 in Lymington met een Oceaan 22 heb ik voor K&S Polyboats de ¼ tonner Oceaan 25 ontworpen. Het plakhouten flushdeck prototype werd de tweede 'Timschal' voor Georg Nissen uit Hamburg. De eerste 'Timschal' van Nissen was overigens een Proto Delanta flushdeck waarmee hij 3e werd bij de Quarter Ton Cup van zowel 1973 in Weymouth als 1974 in Malmö, ook een door mij getekend Van de Stadt ontwerp. In het hoofdstuk 'Geschiedenis van de IOR Quarter Tonners' staat een foto van deze 'Timschal'.

Vervolgens zijn er twee wedstrijdversies van de Oceaan 25 gebouwd met spaceframe, diepe loden kiel en 7/8e tuigage; de 'Oceaan 3' voor Hans Malchus en de 'Oceaan 4', waarmee ik de Quarter Ton Cup van 1977 in Helsinki heb gevaren. Dit was een zeer spannende wedstrijdserie. Bij het ronden van de vuurtoren van Helsinki, 10 mijl voor de finish van de laatste lange offshore race, hadden wij nog kans om de Cup te winnen. We werden uiteindelijk 6e. Vooral in de offshore races zeilden we goed, mede dankzij de topbemanning bestaande uit Nol Tas, Willy Peters en Paul Pasman.

Indertijd was de ¼ tonner, qua afmetingen, een boot waar ik me goed in thuis voelde. Het was een leuke tijd en achteraf gezien uniek vanwege de grote velden en de wereldwijd zeer populaire Ton Cup wedstrijden.

Met vriendelijke groet,

Cees van Tongeren (Van de Stadt Design)

De 'Pandoer' als winnaar in de Zeeland wedstrijden 1969.



Terug in de tijd: een seizoen ¼ tonner varen

Het was in 1978 dat ik voor het eerst geld overhield en na jaren Schakel en Laser gezeild te hebben, ontstond de mogelijkheid om een grote boot te gaan varen. De Contest 30 van mijn ouders was niet het model waar het racegevoel naar uit ging. Ook de tjalk van kennissen was niet wat ik zocht, hoewel dat een oud skûtsje was van Lemmer. Nee, het moest kleiner, gevoelig, lichter en spannender zijn.

De oude IOR (International Offshore Rule) regel kende boten van klein tot heel groot. Spannende maxi's waar de Whitbread Round the World Race mee gevaren werd, maar ook de Sprinta Sport van Dehler die er prachtig uitzag en zelfs Fred Imhoff naar het open water lokte. Die Sprinta Sport was zelfs een maat kleiner dan de ¼ ton klasse waar ik in terechtkwam.

Het was bij K&S Polyboats dat er een ¼ tonner te koop werd aangeboden. Een prototype Oceaan 25, die een jaar door de ontwerper Cees van Tongeren gestuurd was en zelfs in 1977 in Helsinki had meegedaan aan de Quarter Ton Cup. Een Oceaan 25 heeft normaal een keurig interieur, goed voor weekenden en vakanties. Deze echter niet. Geen gewicht van 2.300 kg. Nee, 1.350 kg schoon aan de haak en leeg van binnen. Vier kooien, een space frame van aluminium pijpen en RVS draad met spanners. Verder niets.

Ervaring hadden wij niet met zo'n boot en al helemaal niet met een spinaker. Cees van Tongeren voer een dag mee en Polyboats wilde de boot wel naar de wedstrijden in Zeeland brengen, zo werd de koop gesloten en was de periode kleine boten ineens over.

Het was een groot veld, die ¼ ton klasse. Een wedstrijdserie met 20 boten aan de start was heel gewoon. Het ziet er naar uit, dat tijdens de Lenco Regatta die oude tijden gaan herleven.

Terug naar 1978. Met de nieuwe aanwinst werd getraind. Er werd nagedacht over de aanschaf van een buitenboordmotor. Een buigende Briand mast, kevlar vallen en schoten, gijpen met spinaker, het was allemaal nieuw. Het log moest aan de wind altijd 5,9 knopen aanwijzen, anders was het niet goed. Trim, trim, trim.

Het veld ¼ tonners kende vele bekende namen, zoals de eerder genoemde Cees van Tongeren, ontwerper van de Oceaan 25 en partner bij E.G. van de Stadt jachtontwerpers. Ook Jim Lensveld met een Extension en Leen Hoogmoed, ontwerper van de Drifter 25, waren er bij. Gilles Kaars Sijpestijn, verbonden aan het Waar en zeilend met de 'Kassa', een Waarschip ¼ ton, deed mee. Wat denk je van Gerben Kasdorp, toen na een kano carrière voor het eerst zeilend naar nieuwe roem met de 'Babbe', een Dehler Delanta met flushdeck, later bekend van de 'Solution Two' en de 'Kassie An'. Peter Eiling, later directeur van Dehler Nederland, stuurde een Extra Paulette, plat en planerend en Frans. Natuurlijk waren er anderen en gelukkig zei het mij allemaal niets.

Dan de eerste wedstrijd en anekdote met moraal. Toen bestond de Y-toren wedstrijd al, al was het format wel anders. Grote boten zeilen had veel meer van langeafstandwedstrijden en op zaterdag zeilden wij een baan langs de bestaande tonnen van Durgerdam naar Volendam.

Foto volgende pagina: Cees van Tongeren en bemanning Nol Tas, Willy Peters en Paul Pasman tijdens de Quarter Ton Cup van 1977 voor Helsinki. Ze werden knap 6e. Een door Ron Holland ontworpen en door Rodney Pattison gestuurde Manzanita 25 won.



De ¼ tonners zeilden niet boot voor boot, maar wel op handicap volgens de IOR. Het was een veld van ongeveer 15 boten. Heftige concurrent was het zusterschip, de Oceaan 5, die voor het tweede jaar meer zeiloppervlak had gekregen in ruil voor het verwijderen van gewicht uit de kiel. Betere prestaties bij licht weer en dan ook een betere acceleratie uit de tacks. Wij zeilden met de oude configuratie en het was onze eerste grote boot, dus verstand van het optimaliseren naar de IOR meting hadden wij ook niet.

Op zaterdag konden wij goed meekomen en wij werden tweede. Een stukje achter ons finishte de 'Babbe' van Gerben Kasdorp, die dankzij een lagere rating van ons won. Gerben is nog steeds een goede kennis van mij en zeer succesvol geworden in het grote boten varen na een topsport-loopbaan in de kano.

Op zondag terug naar Durgerdam. Na de start gingen de beide Oceaatjes er rap vandoor. Mijn 'Oceaan 4' op kop, maar de wind zakte er uit en na het Paard van Marken moesten wij tegen de afnemende wind kruisen. De 'Oceaan 5' begon een tacking duel. Iedere overstag kwamen zij dichterbij en na 15 tackjes waren zij er langs. Wij konden niet verder met al die overstages, want iedere keer verloren wij daarmee. Er waren geen opties meer en Durgerdam was inmiddels bijna bezeild. Radeloos keken wij om ons heen. Langs de Hollandse kust zeilde de Standfast 33 genaamd 'Cortim' van mijnheer Jongepier. Wat ons opviel was dat het leek alsof de 'Cortim' iets meer helling maakte. Wij gingen overstag op zoek naar de wind van de 'Cortim'. Helaas ging de 'Oceaan 5' ook overstag en schaduwde ons. Na een paar honderd meter gingen wij weer terug en nu was de finish over stuurboord bezeild. De volgorde was niet veranderd en wij leken uitgespeeld voor de eerste plaats. De stuurboordkant van de baan bleef meer wind houden en de aanvankelijke twijfel over de 'Cortim' verdween. Die boot zoefde op de finish af en voor ons leek er minder wind. Sterker nog, de 'Oceaan 5' leek langzamer te varen. Wij maakten een wanhoopstack naar stuurboord in de richting van de Hollandse kust en de 'Cortim'. Geleidelijk kwamen wij ook in het gebied met meer wind en langzaam liepen wij verder in. Meer op het midden van het Markermeer ontstond een gat in de wind en daar lag de 'Oceaan 5' te wachten op het onvermijdelijke. De 'Oceaan 4' voer voorbij en op de finish was het duidelijk: de 'Oceaan 4' won de Y-toren race en er was wat ongeloof. Eerste keer winnen, wat moet dat worden verder? Dat wij gewone stervelingen zijn bleek de rest van het seizoen, veel starts, maar nooit meer een eerste plaats.

Les: als er weinig wind is en je vaart op het Markermeer, dan kan er aan het einde van de dag een zeewind uit het westen komen, die het Noord-Hollandse land is overgestoken.

Na heel veel jaren wedstrijdzeilen komt het gevoel van toen terug, ooit een kleine gevoelige boot varen. Een ¼ tonner of een sportboot, dat is nu de vraag!

Hans Keverling Buisman





Terug in de tijd: de Starbuck

Eén van de wedstrijdbemanningsleden van m'n 'Inflexible' was Rob de Koning, die bovendien succesvol Yngling zeilde. Hij was het die mij vroeg naar een ontwerp voor zelfbouw in de afmetingen van een ¼ tonner. We kozen voor 'woodepoxy' wat toen in Nederland een onbekende bouwmethode was. Hiermee bedoel ik niet een lattenboot met glasvezeldoek overtrokken, maar één van lagen mahoniefineer die tijdelijk geniet werden totdat de hars uitgehard was.

De materialen moesten uit Engeland geïmporteerd worden, waar het West System toen al enkele jaren uit Amerika was overgewaaid. Voor de constructiedelen werden lichte houtsoorten gekozen. In de stukadoorswerkplaats onder Robs woonruimte is het 'Koningskind' - zoals de boot ging heten - gebouwd. Het was een fascinerende tijd, omdat alles zo nieuw en ongebruikelijk was. Het ontwerp was ook nogal afwijkend van de andere ¼ tonners, vooral door de extreme breedte. Met andere ontwerpen had ik ontdekt dat als je een min of meer trapeziumvormige spantvorm had, de zeileigenschappen ondanks een grote breedte goed bleven. Dit werd andermaal bewezen in het Starbuck ontwerp.

Het 'Koningskind' kende enkele succesvolle jaren, maar moest plaats maken voor een groter schip toen de gezinssituatie dit nodig maakte. Er is nooit deelgenomen aan de echte Quarter Ton Cup. Eén van zijn zonen is nu trouwens een zeer succesvolle catamaranzeiler.

Er is na het 'Koningskind' nog één Starbuck in Nederland gebouwd onder de naam 'June'. Enkele sets tekeningen zijn naar het buitenland verkocht. Het is, voor mijn bureau, voor zover het ¼ tonners aangaat bij dit ene ontwerp gebleven.

In ieder geval succes gewenst met de komende ¼ ton wedstrijden.

Met vriendelijke groet,

Dick Zaal (Dick Zaal Yacht Design)

Terug in de tijd: 'Furax II'

Hylke Steensma sprak met Joep Straus. De Quarter Ton Cup van 1984 in Nieuwpoort was voor de deur, een leuke uitdaging dus en daar wilde Joep Straus – als partner van de North Sails loft aldaar – graag aan meedoen. Bovendien was een ¼ tonner in die tijd aantrekkelijk, omdat die door amateurs in hun vrije tijd nog te bouwen was.

Joep ontwierp de boot volgens de IOR regels. “De regels waren leuk en begrijpelijk. In een in Fortran77 geschreven programma, dat ook steeds ge-update werd bij iedere regelwijzigingen, heb ik de boot ontworpen en doorgerekend. De boot was gebouwd van foam core met glasvezel buiten op de romp. Het dek was van balsa, versterkt met kevlar. Aan de Proctor mast zaten natuurlijk North zeilen van mijn North Sails loft.”

“De Quarter Ton Cup was in augustus 1984 bij de KYCN te Nieuwpoort. De korte langeafstand-wedstrijd startte met 4 à 5 knopen, maar op het einde was het 10 Beaufort uit het zuidwesten. Tussen 23.00 en 06.00 uur voeren we 6,5 knoop voor top en takel in de goede richting. Daarna konden we met stormfok en trysail zeilen. Eén ding heb ik toen geleerd: doe een dergelijk wedstrijdje niet met een ¼ tonner. Bij de Normandy Channel Race (1.000 zeemijlen) in 2013 heeft men tijdens de race het parcours ingekort, zodat het stuk wedstrijd onder Ierland - waar 50 knopen werd verwacht en ook is geweest - er is uitgehaald. De moderne communicatiemiddelen laten dergelijke ingrepen toe. In 1984 zeilde men rond met de Decca, die het maar soms deed.”





De IOR ton-cup formules waren zeer interessant, maar creëerden niet de beste zeilboten, als men ze als boot beschouwde. Wel kon men binnen deze IOR formule er mee wedstrijdzeilen. Eenheid is het niet, maar zeilen is niet enkel in de boot zitten; alle facetten, zoals ook binnen de formule ontwerpen, het bouwen, de zeilen maken en reguleren, meteo begrijpen, tactiek en de wedstrijdreglementen, zijn bij elkaar in de kennis van de zeilsport.

De 'Furax II' is ooit nog bij Jachtwerf Doornik in 's-Hertogenbosch verbouwd, en heeft als 'Spigotti' op het Haringvliet gevaren. Waar de boot nu vaart weet ik helaas niet.

Ik kijk met veel plezier terug op die tijd, want elke ervaring is de moeite om gedaan te hebben. Ik wens iedereen veel plezier bij het evenement in juni.

Joep Straus

Deelnemerslijst van de Quarter Ton Cup van 1984 in Nieuwpoort. De Franse 'Conte de Flandre' werd 1e.

de Voile

QUARTER TON CUP - WORLD CHAMPIONSHIP - NIEUWPOORT 1984

** LIST of PARTICIPANTS (ENTRIES) **

Na	Number	YACHT	SKIPPER	COUNTRY	COLOUR	TYPE of CLASS	SP	DESIGNER	BUILDER	YEAR
Y	-1	ALKOHOLITA	HERMAN A	YUGOSLAVIA	WHITE			JEZEQUEL		1981
I	-10173	DUKE	MURACCHIOLI M	ITALY	WHITE			NAVONE M.		1984
PZ	-1072	ICHTIANDER	ADAMOWICZ P	POLAND	WHITE			A GRODZICKI		1979
G	-1320	MAEDCHEN	HORST DIETRICH	GERMANY	WHITE			DAVIDSON		1980
PZ	-1455	KLIF	GOSIENIECKI M	POLAND	ORANGE	KANISTEV		D PETERSON		1983
G	-2004	RANDALE	STRUCK	GERMANY	RED			NISSEN		1979
H	-2434	LADY LION	VANLEEWEN A	NEDERLAND	BLUE			JAC DE RIDDER		1977
KAR	-27	RE INVENTION	BIRKIN D	AUSTRALIA	WHITE			J FAUROUX		1982
H	-2736	JOKER	HORST C.J.A.	NEDERLAND	BLU-WH			JEZEQUEL		1979
H	-2856	HOT STUFF	LANGHOUT W	NEDERLAND	WHITE			L HOOGMOED		1984
H	-2969	FUNNY GIRL	VAN HAAREN	NEDERLAND	WHITE	KELTIC 1/4 T.		J FAUROUX		1982
G	-3274	SCHOWI	BARTELS	GERMANY	BROWN			NISSEN		1983
K	-3341	ODD JOB	MORTON P	GREAT-BRIT	WHITE			JONES S		1973
G	-3372	ATTACKER	SPRINGER	GERMANY	WHITE			NISSEN G		1984
KAR	-505	QUARTER FLASH	JONES K	AUSTRALIA	WHITE			C DAVIDSON		1982
K	-7277	HANNAH	SELLARS H	GREAT-BRIT	WHITE			JONES S		1982
B	-742	CASTARS	ANRYS G	BELGIUM	WHITE			JOUBERT NIVELT		1981
K	-7447	PACIFIST	PEACE D P	GREAT-BRIT	BLUE			D P PEACE		1981
B	-754	FURAX	DE BLAUW	BELGIUM	WHITE			JOEP STRAUS		1984
B	-755	HAGAR	TEUWEN JOHAN	BELGIUM	BROWN			A ZWAENEPOEL		1984
B	-760	DEAR HENRI	MIGON J	BELGIUM	BLACK			FAUROUX J		1984
F	-7860	STARSEASTEN	BERTRAND	FRANCE	WHITE			FAUROUX J		1981
F	-8253	LACYDON GYPTIS	DAHER R	FRANCE	BLU-WH			JEZEQUEL		1981
B	-8287	LANCELOT DU LAC	VAN DE VELDE G	BELGIUM	WHITE			J FAUROUX		1981
F	-8401	RAMONALISA	RAMON J C	FRANCE	BLACK			J FAUROUX		1981
F	-9083	CTE DE FLANDRE	SEETEN J	FRANCE	WHITE			P BRIANT		1984

Terug in de tijd: de Drifter 25

De Drifter 25 is een fraai gelijnde polyester ¼ tonner ontworpen in 1975 door de Nederlander Leen Hoogmoed. De Drifter werd, net als de Defender zeiljachten, gebouwd bij Jachtwerf Dekker & Zonen in Zaandam. Dekker: Drifter, Defender. D.....r dus. De Drifter werd ontworpen en gebouwd in een zwaar concurrerende markt. Er zijn circa 30 boten gebouwd. In de folder van de Drifter 25 uit 1977 wordt het schip omschreven als volgt omschreven:

Goed ontwerp. De Drifter 25 is een modern gelijnde cruiser-racer met een hoog vrijboord en een lage gestroomlijnde kajuit. De forse breedte draagt bij tot een goede vormstabiliteit. Een slanke, diepstekende kiel en een groot balansroer makend e boot goed wendbaar. De brede gangboorden zijn goed beloopbaar, evenals het voordek. De kuip is voldoende groot voor 4 personen.

In dezelfde folder staat 'dat de zeileigenschappen voortreffelijk zijn en dat de zeewaardigheid voldoet aan iedere eis'. Het schip kon worden geleverd met een 1,50 kiel of met een 1,26 kiel voor meer vaarmogelijkheden op binnenwater.

De allereerste Drifter 25 werd gebouwd voor Chiel de Weers van Zeilmakerij De Weers uit Uitgeest. De naam van de boot was 'Weer 's Zeilen' (zeilnummer H-2313). De boot, met onder andere Leen Hoogmoed als bemanning, won vele prijzen, onder andere de Verbondsbezem. Leen Hoogmoed deed zelf met zijn Drifter 25 'Driftbui' (zeilnummer H-2478) mee aan de Quarter Ton Cup van 1977 in Helsinki, onder andere met Chiel de Weers aan boord. Helaas was Leen tijdens het evenement ziek, en heeft hij zelf niet gezeild. De zoon van de eigenaar van Jachtwerf Dekker zeilde ook mee met de Drifter 25 'Hades' (zeilnummer H-2509).

In 1984 voer de heer Langhout met een aangepaste Drifter 25 sport 'Hot Stuff' (zeilnummer H-2856) de Quarter Ton Cup in Nieuwpoort, en eindigde daar knap als 9e.

Harm Adriaans aan het roer van zijn (toenmalige) Drifter 25 'NIXE' (zeilnummer H-3311) tijdens een Deltaweek op de Oosterschelde.



BALLETENT

Type: Extension 24
Schipper: Teun Mast
Vaste ligplaats: Den Bommel



BLAUW ALS EEN AAP

Type: Proto 1/4 tonner
Schipper: Hylke Boersma
Vaste ligplaats: Stavoren



BLUE NOTE

Type: Drifter 25
Schipper: Danny Kronenburg
Ligplaats: Scheveningen



COMET 801

Type: Comet 801
Schipper: Walter Melle van der Vegt
Vaste ligplaats: Bergum



DWARSKOP

Type: Defender 15

Schipper: Jan ten Hoeve

Vaste ligplaats: Beulakker

Mijn naam is Jan ten Hoeve en ik woon in Zwolle. Ik ben een zelfstandige zeilmaker (Jama Sails) te Lunteren en verliefd op een hele mooie vrouw, genaamd Hannelore.

Mijn ¼ tonner is er een uit 1971 van het type Defender 15, ik vind het een mooi gelijnde plastic klassieker, met zo'n klassieke ronde buik.

Ik heb ontzettend veel zin in de Dutch Quarter Ton Cup. Gewoon na 30 jaar O-jol zeilen weer eens wat anders. Mijn ligplaats is op Waterpark Beulaekehaven aan de Beulakerwiede en dat is ook meteen het vaargebied. De 'Dwarskop' is tevens een slaapplaats bij zeilwedstrijden in de O-jol.

Mijn zeilniveau ligt – al zeg ik het zelf - relatief hoog, althans in de O-jol. Mijn favoriete zeillectuur is dan ook 'Sneller zeilen in de open boot'. Andere hobby's zijn skiën en schaatsen. Het zeilen is mij met de paplepel ingegoten door vaders en moeders. Het mooiste van zeilen is het spelen met techniek en weer en wind, dat vind je nergens anders. Wedstrijdzeiler ben ik altijd al geweest. Tijdens de start en downwind, maar vooral onder spinaker op een jacht, ben ik volledig in mijn sas. Mijn andere mooie zeilervaring is er één op de 12 meter 'Endeavour'. Ik mocht meezeilen met de maidentrip na de restauratie bij Royal Huisman.

Ik heb niet één maar twee zeilhelden, namelijk Conny van Rietschoten (spreekt voor zich natuurlijk) en Mark Neeleman (meervoudig Nederlands Kampioen en deelnemer op meerdere Olympische Spelen).

De mooiste ervaringen beleefde ik tijdens de Whitbread van 1979 en de Fastnet van '79. De ergste storm blijft nog steeds die van de Fastnet van '79. We zeilden een mooie race op de 'Drum' (van Simon le Bon, leadsinger van de band Duran Duran). Daarna stormkracht 10 en meer, wel de kiel verloren helaas. De foto van de boot op z'n kop kennen de meeste mensen denk ik wel.

Mijn hoogtepunt was Europees kampioen O-jol worden in 2004, naast meerder Nederlandse titels in verschillende klassen zoals de Randmeer, O-jol, Spanker en Javelin.

Een tip die ik wil geven is het dragen van een goede zonnebril tijdens het zeilen. Deze is noodzaak voor een topzeiler (lees: wind vinden). Verwachtingen voor het seizoen 2013 heb ik niet, misschien Duits kampioen worden in de O-jol?

Groeten en tot in Lelystad, Jan



Kauwenhoven 64b 6741 PW Lunteren
Tel. 06 502 771 64

COMFORT, SNELHEID EN KWALITEIT VOOR IEDERE WATERSPORTER

Creek Sails & Service

Moderne zeilmakerij voor al uw nieuwe jachtzeilen, afdekzeilen en bootkappen. Tevens kunt u bij Creek terecht voor al uw reparaties, onderhoud en een juist advies voor uw zeilen en tuigage.

Creek Sails & Service, door ervaring en enthousiasme gedreven.



info@creeksails.nl | Tel: 061 963 4007 | Boulevard 2 Sint Annaland

WWW.CREEKSAILS.NL

FOOLPROOF

Type: Bullit - Fauroux ¼ tonner
Schipper: Roel Foolen
Vaste ligplaats: Sint Annaland
Website: www.thefoolproof.nl



FRERES-SUR-MER

Type: Keltic - Fauroux ¼ tonner
Schippers: Theo en Andre Bakker
Vaste ligplaats: Vinkeveen
Website: <http://dutchsailing.webs.com>

De heer Van Haaren werd 15e bij Quarter Ton Cup van 1984 voor Nieuwpoort. De naam van de boot was toen 'Funny Girl'.



KNOR

Type: Waarschip 725

Schipper: Sander Maclaine Pont

Vaste ligplaats: Lelystad

Ook de 52-jarige Sander Maclaine Pont uit Apeldoorn zeilt mee. Hij is getrouwd met Ingeborg, naar het schijnt nog steeds verliefd, en de 2 kinderen zijn heftig puberende meisjes.

Het schip is een Waarschip 1/4 ton. Dit vindt Sander een van de mooiste bootjes, puur en elegant, Nederlands ontwerp, en ruim voorhanden om 2e hands te kopen voor een bodemprijs. "Toen ik tiener was zag je ze veel in actie, maar toen was ik nog te jong om er een te kopen, nu is dat gemakkelijk, en is een jongensdroom uitgekomen. De Kwarttonner is een lekker handzaam formaat, zeilt als een open bootje, maar je kan er wel op slapen."

Hij deed al eerder mee aan de Lenco regatta, ligt zelfs in de haven ernaast, dus het is voor hem een thuiswedstrijd. "Superorganisatie, en heerlijk eten, fantastische sfeer. Voor boten van ons formaat was er alleen weinig animo, nu met Quarter Ton Cup zijn we in 1 keer de grootste klasse! Spannend! Hoop dat het de start is van een nieuw wedstrijdircuit met semi-klassiekers!"

Sanders vaste ligplaats is de Houtribhaven Lelystad aan het IJsselmeer. Hij vertelt:

"Ik ben een beginnende wedstrijzeiler en ben het nog aan het ontdekken. Kan ook niet anders met een oud bootje als een Waarschip. Ik lees de Waterkampioen, maar ben verder niet fanatiek met zeillectuur. Ik heb nog meer hobby's, dus tijd tekort. Veel lezen doe ik ook over kunst, cultuur, geschiedenis, sterrenkunde etc. Hou van Italië, dus over eten hoeft ik niks meer te zeggen, net als de heerlijke wijn... Hoewel, een trappistenbiertje is ook niet te versmaden."

Andere interesses zijn sleutelen aan mijn 57 jaar oude Citroen 2CV. Ik ga graag op stedentrip en doe aan hockey met andere krasse knarren in een veteranen team. Ook uitgaan is nog steeds leuk, zowel naar de kroeg als naar de opera. Overigens ben ik met zeilen in aanraking gekomen, omdat ik uit Hilversum kom. Dus vlakbij Loosdecht. Dan ga je makkelijk daar de plas op met een 16m2. Zeilen is voor mij volledige ontspanning, terwijl het juist ook enorm spannend is. Teamprestatie is belangrijk, mooi op het water, lekker buiten zijn. Het is altijd mooi weer! Surfen over de golven, de geluiden van de zeilen en het opspattende water, het zingen van het roer, heerlijk! Na een avond zeilen is je kop weer helemaal schoon van binnen!

Oorspronkelijk ben ik een toerzeiler, maar door mijn bootje ben ik ook gaan nadenken over wedstrijdzeilen, en dat heeft me nu te pakken. Het bootje is gemaakt voor upwind, wat wil je ook anders met een Waarschip?

Hoogtepunt tot nu toe: Clubkampioen WV Lelystad 2012.

Dieptepunt: Gelukkig nooit iets engs meegemaakt, voel me altijd veilig op het Waarschip.

Overigens, een zeer belangrijk item is de koelbox aan boord voor het bier na de finish.

Leukste zeilervaring? Gewoon gezellig 't IJsselmeer op voor de woensdagavond wedstrijdjjes, mooie zonsondergangen. Maar 's nachts op de Noordzee tijdens een oversteek naar Engeland met heldere hemel is ook niet te versmaden. Doet me denken aan mijn grootste zeeheld M.A. de Ruyter, ennuh nog een vraag: bestaat de 'Enkhuizer almanak' nog?

Veel plezier tijdens de regatta!



HUNTER

Type: Waarschip 725
Schipper: Jan Gerssen
Vaste ligplaats: Urk



IMPULS

Type: Dehler Sprinta Sport
Schipper: Cock Baas
Vaste ligplaats : Weteringbrug
Website: www.sprinta-sport.nl



ITCH

Type: Axel Monhaupt proto ¼ tonner
Schipper: Berry Aarts
Vaste ligplaats: Vinkeveen
Website: <http://dutchsailing.webs.com>

De boot voer als 'Punzig Turteldrom' met zeilnummer G-1925 de Quarter Ton Cup van 1979 in San Remo.



KLEURENZON

Type: Albin 79
Schipper: Leen Rotteveel
Vaste ligplaats: Sassenheim



LARISSA

Type: Zeeton
Schipper: Jos Kroon
Vaste ligplaats: Schellingwoude



METAMAGIC

Type: Westerly GK24
Schipper: Rob Hes
Vaste ligplaats: Bunschoten
Spakenburg



MOVE TO GROOVE

Type: MG 26 (Peterson design)
Schipper: Fred Pul
Vaste ligplaats: Harderwijk
Er zijn twee typen ¼ tonners met de naam MG 26. Doug Peterson ontwierp een MG 26 maar Tony Castro ook. Van beide types varen een paar in Nederland.



PURA VIDA

Type: Ecume de Mer '69
Schipper: Hylke Steensma
Vaste ligplaats: Balk



RACYCALTRANT

Type: Westerly GK24

Schipper: Sylvia ter Meulen

Vaste ligplaats: Hoorn

Ook de 35-jarige Sylvia ter Meulen schreef zich al vroegtijdig in voor de regatta. We waren dan ook geïnteresseerd naar deze schipperse en de motivatie om mee te doen. We bestookten haar met de volgende vragen:

Waar woon je? “Zaandam.”

Verliefd, verloofd, getrouwd, met wie, en kinderen misschien? “Ik woon samen met Koen Broekens.”

Wat voor soort 1/4 tonner heb je? En waarom dit type? “Een GK24, de race-uitvoering. We waren op zoek naar een 1/4 tonner, omdat we een kajuitjacht zochten om te toeren en wedstrijden mee te varen, in die grootte en prijsklasse. De GK24 sprak ons aan vanwege de geweldige zeileigenschappen en het sportieve uiterlijk. Met name het flushdek vonden we gaaf. Ook het feit dat het een zeer degelijk gebouwd schip is vind ik prettig, het zit allemaal zeer goed in elkaar, we hebben zelfs een Lloyd's keurmerk. Door het hoge vrijboord en de breedte van het schip is het binnen bovendien best ruim.”

Wat spreekt je aan in de Dutch Quarter Ton Cup? “Eindelijk de mogelijkheid om krachten te meten met 'gelijken'. We hebben veel ORC-wedstrijden gevaren, en ook regelmatig gewonnen, maar dat was altijd op rating. Rechtstreeks tegen elkaar strijden, zoals ik vroeger deed in de eenheidsklassen, vind ik veel spannender.”



Vaste ligplaats? Vaargebied? “We liggen in Hoorn, en varen voornamelijk op het IJsselmeer. Met vakanties gaan we ook wel eens de Noordzee en het Wad op.”

Hoe zou je je zeilniveau omschrijven? “Uhm... bovengemiddeld? In mijn jeugd in Optimist, Europe en 420 op hoog niveau wedstrijden gezeild. Verder een aantal jaar ORC-wedstrijden gevaren op verschillende boten en in verschillende klassen, meestal als stuurvrouw. Maar ook als spi-trimmer en tacticus.”

Favoriete (zeil)lectuur, en wat eet je graag? Drink je er ook iets bij? “Ik lees graag thrillers, bijvoorbeeld van Jo Nesbo, Tess Gerritsen en Jussi Adler-Olsen. Ik lees eerlijk gezegd weinig over zeilen, mijn laatste boek was dat van de jongens van The Green Miles. Mijn favoriete eten aan boord is pasta, met een lekker rood wijntje erbij. We koken veel aan boord, met 2 gaspitten wordt dat al snel iets van pasta of rijst. Een lekkere maaltijdsalade is ook altijd goed.”

Wat zijn je andere interesses/hobby's, en hoe ben je in aanraking gekomen met zeilen? “Ik doe aan beeldhouwen, schaatsen en verder is zeilen mijn leven. Toen ik 4 jaar oud was ging ik al mee op de boot van mijn ouders, op mijn 7e stapte ik in de Optimist. Toen ik 14 was deed ik voor het eerst mee aan een EK, daarna diverse EK's en WK's in verschillende klassen. Op mijn 18e ben ik vanwege fysieke problemen gestopt met het wedstrijdzeilen in eenheidsklassen. Mijn handen hebben erg te lijden gehad van het jarenlang verkeerd vasthouden van de schoot. Dus ben ik gaan coachen, ik heb 6 jaar Optimisten gecoacht. Daarna ben ik in het kajuitjachtzeilen terechtgekomen, en dat vind ik uiteindelijk het leukst van alles.”

Wat spreekt je aan in deze sport, en tref je niet aan ergens anders? “De vrijheid van op het water zijn is voor mij het allerbelangrijkst, zo gauw ik de haven uit vaar is mijn hoofd leeg. Het wedstrijdzeilen in een team heeft veel verschillende aspecten, wat het een zeer dynamische sport maakt. Techniek is belangrijk, maar tactiek en strategie ook. En daarnaast heb je nog eens rekening te houden met de elementen. De kracht is om binnen een team diverse kwaliteiten te hebben en die zoveel mogelijk tot zijn recht te laten komen.”

Wedstrijd- of toerzeiler? “Beiden, maar als we toeren, dan doen we toch altijd wedstrijdje met schepen die we tegenkomen. Dus als ik moet kiezen: wedstrijd.”

Downwind of upwind? “Upwind, ik vind het tactische spelletje heel leuk, met name het proberen de windshifts en -vlagen te zien en gebruiken. Bovendien vind ik spi-en heel erg leuk, maar ik ben een beetje een chicken. Ik blijf bij harde wind bang om in de chinees te gaan!”

Mooiste prestatie? “De Lenco Regatta 2011 winnen in ORC 4, dus mensen... we hebben wat te verdedigen!”

Wat wil je nooit meer overdoen cq ergste storm? “In september 2011 hebben we een delivery gedaan van een Sirena 38 van Noorwegen naar Nederland. De voorspellingen voor de overtocht waren niet al te best, maar we wilden proberen om voor de voorspelde storm (45+ knopen uit ZW) over te zijn. Dus vertrokken we met ZW 5 vanuit Stavanger met een bemanning van 3 personen. Net toen we in het gebied voeren waar in het rood op de kaart staat 'dangerous area', kwam er een heftige bui over. 35 knopen wind, een gordijn van regen en dus nauwelijks zicht. De boot had geen kaartplotter buiten, dus navigeren deden we met GPS en kaart en Navionics op de Iphone. Maar op dat moment brak de leuwer van de topplaat van het grootzeil er ook nog eens uit. Dus we moesten het grootzeil laten zakken en ondertussen proberen om op koers te blijven en ons te oriënteren. Boeien liggen daar nauwelijks. Tot overmaat van ramp werd Koen zeeziek. Noodgedwongen besloten om rechtsomkeert te maken om in de haven het grootzeil te repareren. Uiteindelijk



konden we de voorspelde storm niet meer voorblijven en zijn we via Tuberón naar Hals en via de Grote Belt naar Kiel gegaan. We zijn in 3 dagen vanaf Hals naar Lauwersoog gezeild, mooi tochtje uiteindelijk! Maar onderweg gingen nog meer dingen stuk, en daardoor voelde ik me niet veilig op die boot. Vertrouwen in de boot is vanaf nu voor mij een belangrijke voorwaarde om oversteken te maken.”

Is er een zeilgadget of gebruiksvoorwerp, waar je niet zonder kan, en wat je iedereen dringend aanbeveelt? “Telltales! Ik zweer bij die dingen, stuur alleen maar daarop. Wij hebben alleen een log en een handheld GPS aan boord, verder geen meters of gadgets. Ik raak geïrriteerd als ik de telltales niet kan zien of als ze vastplakken bij regen.”

Waar zeil je het liefst en wat is je leukste/mooiste zeilervaring? “Afgelopen najaar hebben we met vrienden op een Pogo 12.50 gevaren in Griekenland. Daar hebben we rond gecroost in de Cycladen. Het was geweldig om zo’n fantastisch schip te kunnen zeilen, met dolfijnen om de boot en in zo’n prachtige omgeving. We hebben behoorlijk veel wind gehad (tot 42 knopen), maar doordat dit schip daar juist voor gemaakt is, heb ik echt mijn grenzen verlegd, wat zwaar weer zeilen betreft.

Wie is je grootste zeilheld? “Lastig, dat zijn er meerdere. Ellen Mc Arthur, Carolijn Brouwer. Maar als ik moet kiezen wordt het Ken Read. Niet zozeer dat zijn prestaties eruit springen, maar vooral om hoe hij zijn team tijdens de laatste Volvo Ocean Race leidde en de fantastische blogs die hij schreef. Het is een inspirerende persoonlijkheid.”

Wat zijn je voorspellingen voor de komende zeilzomer? “Ik voorspel een zinderende zomer met gemiddeld 22,6 graden, mooie lopende windjes, Hollandse luchten en meer deelnemers bij de evenementen dan voorgaande jaren. Vooral de tweede helft van juni zullen we fantastisch zeilweer hebben!”

Sportieve groet,
Sylvia ter Meulen



Het wordt steeds drukker op het water. Het project ‘Varen doe je samen!’ geeft daarom voorlichting over veilig varen. Met behulp van diverse Knooppuntenboekjes, brochures en praktijkdagen, maar ook via de informatieve website www.varendoejesamen.nl en de gratis *varen doe je samen* App.

SLOW MOTION

Type: Extension 24

Schipper: Ben Steffen

Vaste ligplaats: Tholen

Ben Steffen, geboren in Rotterdam in 1985. Nu wonende in Sint Maartensdijk, net onder de rook van Brabant, mag ik mij een zogenaamde 'import-Zeeuw' noemen. Hier woon ik nu ruim zeven jaar samen met mijn vriendin Merice, wel een echte geboren Zeeuwse. Naast fervent zeiler ben ik ook zelfstandig ondernemer en heb nu ruim 5 jaar een eigen reclamebureau, de Internetfabriek. Hier maken we naast veel websites, zoals de naam wellicht ook doet suggereren, ook drukwerk en bestickering. Door de jaren heen zijn we uitgegroeid tot een leuk bedrijf met veel lokale bedrijven als klant.

Ik kwam al vroeg in aanraking met water, mijn ouders zijn beide ook enthousiast zeiler, evenals mijn zusje. Net na mijn geboorte ging ik al weekeinde en vakanties mee, vastgeklemd met de maxi cosi in de kuip. Toen ik drie was kochten mijn ouders een Optimist, waarin ik zeilen leerde van mijn vader. Later toen we hier uitgroeiden, kochten ze er een Laser bij. Wonende op het water in Rotterdam raakte ik verslingerd aan zeilen. Toen de mogelijkheid zich voordeed om alles te verkopen en op een zeiljacht te gaan wonen, deden mijn ouders dit dan ook. In de zomer van 2005 zeilden we van Rhode Island in Amerika, via de Azoren naar Nederland.

Rond mijn 16e kwam ik voor het eerst in aanraking met wedstrijdzeilen, toen ik meedeed met mijn toenmalige Top (een soort verlengde Spanker) met een 24-uurs race. Ik was direct verslingerd, zeilen bood ineens veel meer dimensie in mijn ogen. Er komt zo veel meer bij kijken dan alleen goed aftrimmen. Sindsdien heb ik variërend van open boten tot Swan 45 gevaren. Alleen maar vooral in teamverband. Momenteel maak ik deel uit van drie teams, waarbij we deelnemen aan veel nationale, maar ook internationale wedstrijden. Doorgaans zeil ik met veel plezier als voordekker op een X35 en een VO60. Mijn mooiste prestatie moet nog komen in mijn ogen, namelijk het varen van de Fastnet Race later dit jaar met de VO60 'Pleomax'.

Mijn ¼ tonner is een Extension Racer, door Jim Lensveld van Jachtwerf Middelharnis gebouwd en gedoopt als 'Slow Motion'. Ze diende als prototype bij de werf, waarna ze diverse malen deelnam aan wedstrijden. Het model wordt gekenmerkt door de typische hoekige vormen, die je toen veel zag in de IOR. Na jaren van trouwe dienst, raakte ze in verval. Ik vond haar in 2006 op een bok in een plaatsje nabij Tiel. Direct verliefd op haar lijnen ruilde ik haar voor mijn toenmalige boot. Het transport over de weg leverde direct veel problemen op, waarbij het gehele budget verloren ging aan de transportkosten. Daarom werd ze eerst opgeslagen in een hal nabij Sint Maartensdijk. In 2012 hoorden we voor het eerst van de Dutch Quarter Ton Cup, hebben we haar tevoorschijn gehaald en zijn we begonnen aan de restauratie. Een enorme klus, maar we doen het met veel plezier. Momenteel ligt ze wel al in het water in de haven van Tholen en staat de originele mast er al op. Het originele zeilnummer is H-2176, maar de boot vaart de Dutch Quarter Ton Cup 2013 met zeilnummer H-2216. Dat zeilnummer hoorde in eerste instantie bij de Extension 'Mustang' (ex- 'Satisfaction'). Via via hoorde ik dat de 'Mustang' in 2011 was gesloopt bij een bootsloperij in Enkhuizen. Het bleek dat het complete tuigage van de boot daar nog op zolder lag. Dus alle zeilen en de mast, giek en spiboom van Briand (Jachtwerf Middelharnis was destijds Briand dealer in Nederland) komen op mijn Extension. Ook optimaliseren we de kuip. Deze wordt breder en langer.



Ook wordt er een kleine opbouw geplaatst, zodat ze ook op de Oosterschelde, ons dagelijkse vaarwater, wat droger gaat zeilen.

Ons team bestaat uit jonge, maar ook wat oudere zeilers met allemaal hun eigen specialiteit, variërend van tacticus tot pitman. Onze kracht ligt in het samenspel van bemanning en de goede onderlinge ervaring met elkaar. De boot is een uitdaging, we hopen haar snel op gang te krijgen. We verwachten voordeel te kunnen doen met het goed op gang blijven na elke manoeuvre, mede door het lange vlakke deel van de romp ter hoogte van de kuip.

We zien enorm uit naar de eerste Dutch Quarter Ton Cup en zijn erg benieuwd naar de andere deelnemers. Tot op het water, team 'Slow Motion'.

De 'Slow Motion' met Rienk Alberda aan het roer en Jim Lensveld die de genua trimt.





VAN DER WERF
ZEILMAKERIJ.COM

Dus u wilt meer uit uw boot halen?

LIKE
Zeilmakerij
van der Werf
op facebook!

Scan de QR code.



Bezoek onze grote zeilmakerij aan
de Brieltjenspolder 24, 4921 PJ Made
of ga naar **www.zeilmakerij.com**

SPINDRIFT

Type: Dehler Sprinta Sport
Schipper: Wallie van der Heiden
Vaste ligplaats:



YELLOW FOX

Type: Foxhound 24
Schipper: Robbert Dieperink
Vaste ligplaats: Loosdrecht



ZEFIER

Type: Drifter 25
Schipper: Laurens de Jong
Vaste ligplaats: Kerkdriel



Bewegingsvrijheid en **optimale bescherming**

LPX Salopette.



> 4 Way-Stretch

> Gore-Tex®
Ademend materiaal

> Schoeller®
Kevlar versterkt
zit-en knievlakken

MUSTO

www.musto.nl



VERANTWOORD GEKLEED GAAN IS MEER DAN ALLEEN UITERLIJK.