

DUTCH QUARTER TON CUP 2015

Regatta book



De Robber III E 'Second Wave' en de Starbuck 'Cool Kid' in het kruisrak bij de Pampus Regatta, de finale van de Dutch Quarter Ton Cup 2015.

Foto: Hans Knapper

2

De Dutch Quarter Ton Cup 2015 is georganiseerd in samenwerking met de organiserende watersportverenigingen en:



Voorwoord

Na de revival van de ¼ tonners in Engeland hebben enkele enthousiaste ¼ ton eigenaren in 2013 de eerste Dutch Quarter Ton Cup (DQTC) georganiseerd. Tijdens de Lenco Regatta werd deze op het IJsselmeer verzeild. Vooraf hadden zich meer dan dertig ¼ tonners ingeschreven. Helaas gooiden de weergoden roet in het eten door de zeilers te trakteren op een hele week windkracht 7. Een aantal ¼ tonners heeft Lelystad helaas niet kunnen halen. Sylvia ter Meulen won de DQTC met haar Westerly GK24 'Racykaltrant'. Het evenement was een groot succes en de organisatoren besloten snel hier in 2014 mee verder te gaan.

In 2014 werd, samen met het Watersportverbond en de Noordzee Club, een competitie opgetuigd van vier evenementen verspreid over het land. Twee evenementen in Zeeland en twee op het IJssel-/Markermeer. Niet dat verwacht werd dat veel eigenaren zouden gaan reizen, maar vooral om het voor meer eigenaren mogelijk te maken één of twee evenementen mee te varen. Leo Loman won de DQTC met zijn Waarschip ¼ ton 'Spoon'.

In het najaar van 2014 kwamen een aantal eigenaren bijeen om de plannen voor 2015 te smeden. Besloten werd om in 2015 ook de North Sea Regatta op de Noordzee voor Scheveningen toe te voegen aan de competitie, ¼ tonners zijn tenslotte gebouwd om op zee te racen.

In het voorjaar van 2015 lanceerden het Watersportverbond en de Noordzee Club de ORC Declared meetbrief. Op basis van door de eigenaar aangeleverde gegevens en bestaande rompfiles van oude meetbrieven kon voor een jaar een gratis globale ORC meetbrief worden aangevraagd. Hierdoor kon de Dutch Quarter Ton Cup eerlijk en overzichtelijk en begrijpelijk onder ORC worden verzeild.

¼ ton rules forever!

Hylke Steensma

Ecume de Mer 'Pura Vida' (NED 230)

Aan de totstandkoming van dit boek hebben de volgende personen een bijdrage geleverd: Freek Koppelmans, Hans Kortekaas, Hein van Brück, Jan Bonnemaïjers, Jan Gerssen, Jos Kroon, Jurriaan Eindhoven, Marco Scholten en vele anderen.

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

Inhoudsopgave

Geschiedenis van de ¼ tonners	5
IOR was hot!	6
Winnaars Dutch Quarter Ton Cup en Quarter Ton Cups	9
De beginjaren	11
De Robber ¼ tonner	12
FK Boats	17
Twenty Five	18
Dutch Quarter Ton Cup 2015	20
Deelnemers Dutch Quarter Ton Cup 2015	22

Bronnen en interessante links:

www.kwarttonzeilers.nl

www.noordzeeclub.nl

www.watersportverbond.nl

www.histoiredeshalves.com

www.quartertonclass.org

website van de Dutch ¼ ton fleet

website van de klassenorganisatie voor ORC en IRC

website van het Watersportverbond

website over IOR racemachines

website van de Engelse ¼ ton fleet

De rappe Westerly GK24 'Racykaltrant' van het team van Sylvia ter Meulen in actie bij de Lenco Regatta van 2014. Sylvia won de allereerste DQTC in 2013 en ook de Lenco Regatta van 2014. Na deze wedstrijd werd de boot verkocht, waardoor het team niet de DQTC 2014 op zijn naam schreef.

Foto: Hanneke de Boer



Geschiedenis van de ¼ tonners

1967 - 1996

In deze periode functioneert de quarter ton class als een van de meest succesvolle zeiklassen die er wereldwijd is. Bijna alle beroemde ontwerpers van nu zijn ooit gestart met het ontwerpen van quarter tonners. Vaak werd het prototype door professionele zeilers naar de overwinning gezeild, waarna de productie op gang kwam. Ook veel succesvolle zeilers hebben in deze klasse gezeild. Een paar jaar geldt de ¼ ton klasse als het officiële wereldkampioenschap offshore sailing.



Van links naar rechts: De Spirit 24 'Blauwvoet' waarmee André Nelis de QTC van 1967 in La Rochelle won. De Extension 'Slow Motion' in actie tijdens een Deltaweek met bouwer Jim Lensveld aan de genua en Rienk Alberda aan het roer. De 'Meridian', een Paperini ontwerp, die de QTC van 1989 in Falmouth won. Mooie ontwikkelingen gedurende de jaren.

In Nederland zijn het onder andere Jim Lensveld (Jachtwerf Middelharnis), Koos de Ridder (Jac. de Ridder Yacht Design) en Cees van Tongeren (Van de Stadt 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 is in Engeland de succesvolle revival van de quarter ton class in volle gang op de Solent. Beroemde boten en winnaars vanuit het verleden zijn weer raceklaar gemaakt en dit mondt uit in een deels semiprofessioneel 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.

DQTC 2013

Het Dutch Quarterton Sailing Team van Theo en Andre Bakker en Berry Aarts is vanaf maart 2013 volop aan het zeilen met de ¼ tonners en dromen van een Nederlandse Quarter Ton Cup. In het naseizoen sluit de Hylke Steensma (eigenaar van ¼ tonner 'Pura Vida' en onder andere organisator van de PolyClassic Cup van 2012) aan en samen organiseren ze, in nauwe samenwerking met de organisatie van de Lenco Regatta, de Dutch Quarter Ton Cup op het IJsselmeer voor Lelystad. Sylvia ter Meulen wint dat jaar met haar team met de Westerly GK24 'Racykaltrant' heel knap de eerste Dutch Quarter Ton Cup 2013.

DQTC 2014

De in samenwerking met het Watersportverbond en de Noordzeeclub georganiseerde laagdrempelige competitie bestond uit vier evenementen. Twee in Zeeland en twee op het IJsselmeer. Leo Loman won met zijn Waarschip ¼ ton 'Spoon' het eindklassement.

IOR was hot!

De International Offshore Rule (IOR) was een handicap formule 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 onder andere 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: ze werden groter, sneller en minder extreem.

1967 – 1970 15 ft. Rating RORC Rule

1971 – 1978 18 ft. Rating IOR

1979 – 1996 18,55 ft. Rating IOR

De IOR regel leidde tot korte, brede boten met een beperkte stabiliteit. De gebruikelijke smalle waterlijn maakte de bootjes erg wiebelig, en het bemanningsgewicht in de rail was dan ook zeer 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 zwaard. De organisatie die de regels controleerde, besepte dat deze niet geschikt was voor zeewaardige jachten, en hefklielen 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. Dit 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, veiligheidsvoorschriften en een limiet voor het aantal zeilen aan boord. Later werden grenzen aan bemanning geïntroduceerd, evenals de beperkingen op het gebruik van exotische materialen.

Verrekening van de handicap

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 de VS hadden ze de voorkeur om de tijd factor te baseren op de lengte van de race (seconden per mijl), bekend als Time op afstand. Tijd op afstand was eenvoudiger te berekenen, maar significante afwijkingen 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.

Leeftijdscorrectie

Boten gingen om twee redenen maar kort mee. Ten eerste werden de ontwerpen ieder jaar beter en dus sneller, en ten tweede veranderden de regels telkens en vonden ontwerpers 'mazen in het net'. Oude ¼ tonners kregen ook een leeftijdscorrectie zodat oude boten langer competitief konden blijven. Zo won door Alain Jezequel ontworpen 'B & BV' de Quarter Ton Worlds van 1994, terwijl de boot in 1979 als 'Paola V' al zevende werd. De boten kregen in de loop der jaren vaak wel een moderner tuig.



VAKMANSCHAP ONTMOET TECHNOLOGIE

Kom langs en laat u overtuigen hoe wij de
beste zeilen voor u en uw boot maken.

Brieltjenspolder 24 - 4921 PJ Made
0)162 68 23 16 - www.insails.com



INSAILS.COM
BY VAN DER WERF



Winnaars Dutch Quarter Ton Cup

2013	Lelystad	RACYKALTRANT (Westerly GK24)	Sylvia ter Meulen
2014		SPOOM (Waarschip ¼ ton)	Leo Loman
2015		LARISSA (Zeeton 24)	Jos Kroon

Winnaars Quarter Ton Cup

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

Naam

Ontwerp

2005	Cowes	PURPLE HAZE (Engeland)	David Thomas
2006	Cowes	ENIGMA (Engeland)	Ed Dubois
2007	Cowes	ESPADA (Engeland)	Bruce Farr
2008	Cowes	TOM BOMBADIL (Engeland)	Doug Peterson
2009	Cowes	ANCHOR CHALLENGE (Engeland)	Bruce Farr
2010	Cowes	COTE (Spanje)	Pepe Gonzalez
2011	Cowes	ESPADA (Engeland)	Bruce Farr
2012	Cowes	BULLIT (Engeland)	Jacques Fauroux
2013	Cowes	ESPADA (Engeland)	Bruce Farr
2014	Cowes	BULLIT (Engeland)	Jacques Fauroux
2015	Cowes	BULLIT (Engeland)	Jacques Fauroux

Linkerpagina : 'Bullit' onderweg naar de overwinning bij de Quarter Ton Cup van 2015 (foto: Fiona Brown).



De beginjaren

De eerste Quarter Ton Cup werd in 1967 verzeild vanuit La Rochelle. Negen boten voeren mee, geen Nederlandse. De Belgische André Nelis – die in de Finn naar zilver en brons zeilde bij de Olympische Spelen – won het evenement met de 'Spirit', het prototype van de Spirit 24. Het winnende land mocht de Cup organiseren en Breskens werd voor 1968 aangewezen.

In 1967 won Hans Kortekaas de Verbondsbezem met de 'Piranha II' (H 1111), een door André Mauric ontworpen Challenger. Plannen werden gesmeed, en de Quarter Ton Cup van 1968 moest worden gewonnen. Om mee te mogen doen moest de boot voldoen aan de RORC regels en een maximale rating hebben van 15 voet. De kajuit moest over een lengte van 1,20 m minstens 35 cm hoog zijn, met binnen twee vaste kooien van minstens 1,85 m en een kookgelegenheid en de kajuit moest voorzien zijn van ramen. De plakhouten serieboot had een rating van 17 voet, en moest dus worden aangepast. De rating werd naar 15 voet gebracht door onder andere de kiel van 1,32 m naar 1,24 m in te korten en door 50 cm van de spiegel te zagen. Het achterstag werd vervolgens bevestigd aan een ronde buis aan de spiegel. Het zeilplan was ontworpen door professor Gerritsma van de TU Delft. De boot voerde een grotere genua en een smaller grootzeil met – nieuw voor die tijd – een doorlopende toplat. Zeilmakerij Gaastra ontwikkelde de zeilen. De boot was afgebouwd bij Jachtwerf Gerritsma in Heeg. Kortekaas won het evenement met bemanningsleden Dick de Kat en Wim Kuit. Er werd een wedstrijd van 20 mijl en een wedstrijd van 14 mijl voor de kust gevaren, twee wedstrijden op een Olympische baan en één langeafstandswedstrijd van 100 mijl. Volgens de regels mocht bij de langeafstandswedstrijd de spinaker niet worden gehesen, maar na protesten van de deelnemers werd dat toch toegestaan.

In 1968 werd behalve de Verbondsbezem ook de Kieler Woche gewonnen. De laatste zelfs overall, dus RORC Klasse 1 tot 4. De 'Piranha II' verscheen in 1968 dertig keer aan de start (de Quarter Ton Cup niet meegeteld) en werd 27 x 1, 2 x 2 en 1 x 3.

In 1969 werd de Quarter Ton Cup, door de winst van Kortekaas, wederom verzeild vanuit Breskens. Klaas Kremer zeilde met bemanningsleden Paul en Frank Henry het prototype van het Waarschip ¼ ton (H-1387) naar het zilver. 'Waarschip' was de snelste boot van de vloot, maar de Duitse 'Listang' – gestuurd door Olympisch kampioen Rodney Pattison – zeilde beter. Er voeren meer Nederlandse boten mee. Derde werd de 'Samourai' (H-1443) van schipper Douwe Gaastra en vierde Cees van Tongeren met de Trotter Pandora 'Pandoer' (H 1416). 'Pandoer' had een T-kiel en was z'n tijd ver vooruit. 'Pandoer' was met 6,5 meter de kleinste ¼ tonner van het veld, en vooral het kruisrak naar de Noordhinder met een aanwakkerende noordwester tot 8 beaufort was volgens Cees van Tongeren een slijtageslag. Iedereen haalde dan ook opgelucht adem toen ze heelhuids arriveerden, een prestatie van formaat.

Links 'Waarschip' en rechts 'Pandoer' bij de Quarter Ton Cup van 1969 in Breskens.



De Robber ¼ tonner

Voor de Quarter Ton Cup van 1972 in La Rochelle ontwierpen vijf Zweedse studenten de Robber. Hylke Steensma kwam in contact met Håkan Lindqvist en van hem kreeg hij onderstaande tekst.

Als ik door de ogen van nu naar het ontwerp van de Robber kijk is het opvallend hoeveel moderne ideeën in het ontwerp zijn gestopt. Het meest voor de hand liggen natuurlijk de extreem brede romp, de open spiegel, de scherpe knik tot de spiegel en de lage waterverplaatsing. De boot kreeg een torentuig. Een fractioneel tuig was beter geweest, maar werd binnen de IOR Rules zwaar bestraft. De stuurinrichting was ook innovatief. Het roer was aangehangen, maar de helmstok zat voor in de kuip om de stuurman goed zicht te geven op de golven en de tell-tales in de genua. Via assen en stangen onder de kuipvloer werd dit mogelijk gemaakt. Het Robber project begon als droom voor een grote offshore dinghy. Ik maakte een paar schetsen en kwam in contact met Peter Ståhle, een jonge ontwerper, iemand die de IOR Rules tot in detail kende, en ook wist waar winst te behalen was. Samen slaagden we er in een voor die tijd rappe en radicale boot te ontwerpen. De volgende uitdaging was het bouwen van het prototype. We studeerden allemaal nog, dus het budget was laag. De vijf bedenkers en bouwers vormden ook het zeilteam.

Het lukte ons de boot klaar te hebben voor de eerste wedstrijd van 1972. De wedstrijd begon met weinig wind en een lang voor de winds rak. Robber lag praktisch stil en al snel laatste. Daar ging onze droom en onze investering. Maar toen kwam de wind... Binnen twee mijl lagen we weer midden in het veld en even later aan kop. Met de genua op de voetrail naar buiten geschoot en iedereen aan de hoge kant maakten we optimaal gebruik van het ontwerp, ze vloog! In de eerste wedstrijd liet de boot zien waar toe ze in staat was. Als het waaide was ze upwind zeer snel, maar met weinig wind was ze downwind hopeloos traag. Een andere zwakke plek bleek later de roerconstructie.

'Robber' voor het kranen bij de Quarter Ton Cup van 1973 in Weymouth.



Later dat seizoen besloten we aan de Quarter Ton Cup in La Rochelle mee te doen. Gesleept achter een Peugeot op een trailer zonder remmen en verlichting wisten we La Rochelle te bereiken. Geen plezierige rit, maar we waren er wel. De eerste wedstrijd was met weinig wind. We wisten de schade te beperken door als negende te bovenboei te ronden. Maar toen kwam de wind... Robber ging als een mes door het water en we wonnen de eerste wedstrijd. Voor de laatste lange offshore-wedstrijd moesten we bij de eerste drie finishen om de titel te winnen. Maar tijdens de tweede lange en donkere nacht op zee sloeg het noodlot toe, het roer brak af. We konden de race niet uitvaren en eindigden op een teleurstellende tiende plaats.

Het volgende seizoen zou de Quarter Ton Cup verzeild worden in Weymouth (zie foto vorige pagina). In de winter hadden we besloten enkele aanpassingen door te voeren om onder andere de gewichtsverdeling te verbeteren. Zo werd het vrijboord in de boegsectie licht verhoogd en werd er wat interieur verwijderd wat ons een klein ratingvoordeel gaf. Ook werd de kiel vervangen door een smalle vinkiel met bulb. Door deze aanpassing werd de boot minder stabiel, maar dat was geen probleem. De stabiliteit was nooit een probleem geweest. Al met al was de boot een stuk lichter geworden en mede door de nieuwe kiel ging de boot aanzienlijk harder met licht weer.

De Quarter Ton Cup begon goed voor ons. We wonnen de eerste wedstrijd in lichte tot middelzware omstandigheden. We wonnen ook de eerste wedstrijd op de Olympische baan in winderige omstandigheden, Robber ging goed. De korte offshore-wedstrijd startte met een lange kruisrak naar de kust. We leverden een mooie gevecht met 'Odd Job' (Stephen Jones ontwerp), gestuurd door Jack Knights. Op het laatste downwind rak hadden we alle concurrentie op flinke achterstand gevaren toen het noodlot op een paar mijl van de finish wederom toesloeg, het stuursysteem ging kapot. Het prototype van de Eygthene 24 'Eyghteen' met Ron Holland aan boord won die race. We wisten de finish nog wel te bereiken, maar de kans op de overwinning was verdwenen.

De lange offshore-wedstrijd bleek een weinig interessant race naar Cherbourg en terug. Door slimmere navigatie slaagden we er in de boei bij Cherbourg als eerste te ronden. Op het downwind rak terug naar Weymouth lieten de we concurrentie ver achter ons. Helaas zeilden we in een windstilte. De rest van het veld, onder leiding van de flushdeck Ecume de Mer 'Chien Jaune' met Laurent Cordelle aan het roer, zeilde hier omheen. Robber finishte de wedstrijd als vierde en eindigde uiteindelijk ook als vierde in het eindklassement.

Robber werd meteen na het evenement verkocht en we begonnen aan een nieuw project voor de Quarter Ton Cup dat in 1974 in het Zweedse Malmö zou worden verzeild. De boot, die naam 'Rebel' kreeg, kwam voort uit onze nieuwe ideeën. In Malmö eindigden we op plaats zes en bij de Quarter Ton Cup van 1975 in Deauville op plaats drie.

Ik kijk terug op een geweldige tijd, en wens de Nederlandse ¼ ton zeilers nog veel zeilplezier!
Håkan Lindqvist





Een foto uit de originele brochure van een flushdeck Robber type III.

In Nederland was Robber Holland de importeur. Dit bedrijf was opgezet door wedstrijdzeilers Cor de Waal en Jurriaan Eindhoven. In totaal verkochten ze zo'n vijftien boten in Nederland. Een paar flushdeck Robber III wedstrijdboten, maar de meeste IIIE's. Sommige boten kwamen als afbouwpakket over de weg naar Nederland. De zeilklare boten zeilden Cor en Jurriaan zelf over, weer of geen weer. Zo kan Jurriaan zich nog goed een tochtje in januari met windkracht 8 herinneren. 'De boot gaf geen krimp', volgens Jurriaan. In 1976 stonden ze met een Robber IIIE op de HISWA. Daar werd de boot als een familieschip gepresenteerd, 'dat ruimte en comfort paart aan zeileigenschappen waar een echte racer jaloers op kan zijn'.

De Robber III 'Running Tide'. Pierre Sjoerdsma kocht haar in 1978 en noemde haar 'Cadet'. De boot verhuisde later naar Medemblik en kreeg daar de naam 'Running Tide'.



In het najaar van 1973 nam Adrian Jardine van British & European Boat Sales (BEBS Marine) contact op met Håkan en Peter, en stelde voor de Robber in Engeland in serie te gaan bouwen. Jardine was een beroemde zeiler. Hij kwalificeerde zich in de jaren '60 drie keer in de 5.5 voor de Spelen. In 1960 als reserve in Rome, in 1964 in Tokio en in 1968 in Mexico. In Mexico won hij een bronzen medaille.

Jardine stelde voor een polyester flushdeck versie op de markt te zetten en in 1974 werd de eerste gebouwd, de Robber III. Later werd het ontwerp aangepast. De romp werd nog iets breder en nog iets hoger om meer binnenruimte te creëren – er waren maar liefst zes slaappleatsen – maar kreeg een smallere spiegel om binnen de IOR regels meer zeil te mogen voeren. Ook werd het aangehangen roer vervangen door een doorgestoken roer. De boot was gewild door de stabiliteit en door de zeewaardigheid, maar ook door de zes slaappleatsen. Bijzonder aan de boot was de flinke bak bij de boeg waaruit de spinaker kon worden gehesen. Deze boot werd als Robber IIIE op de markt gezet.



De boten werden gebouwd in een veredelde schuur in Burnham on Crouch. Er werden twee boten tegelijk gebouwd. De kiel werd als eerste geplaatst en met ladders moest alles aan boord worden gebracht, verre van handig. Jurriaan Eindhoven adviseerde de kiel in een later stadium te bevestigen, waardoor er ineens vier boten tegelijk konden worden gebouwd. Jardine was vooral aan het zeilen, en het ging niet lang goed. BEBS Marine ging snel failliet. Richard Hughes zeilde eind jaren '70 vanuit Leigh on Sea FD, Finn en andere klassen, maar daarna met zijn Robber IIIE vanuit Burnham on Crouch. Een vriend van hem had de mallen gekocht en bouwde als Thames Marine vanaf 1979 een flink aantal IIIE Robbers. Richard verkocht twaalf boten aan vrienden die de stap vanuit de zwaardboten wilden maken. In die jaren richtten ze ook de Robber IIIE One Design Association op. De boot van Richard had de naam 'Rogue Robber', anderen uit de vloot 'Randy Robber', 'Robber E', 'Daylight Robbery' en 'Throbber'. Robbers waren goed gebouwde productieschepen en hadden allemaal een buitenboordmotor. Er voer een Robber met een binnenboordmotor, maar die was daardoor veel langzamer

De Robber IIIE 'Rugged Robber' tijdens een wedstrijd in Burnham on Crouch in 1978.

Jan Bonnemaïjers uit Den Bosch kocht zijn Robber in Ramsgate van Paul Beer. Toen Jan het schip kocht heette het 'Rampant Rapier', maar Jan noemde haar 'Kochanka'. Het was door haar verlengde mast een hele snelle zeiler. De boot had in Engeland nagenoeg alles gewonnen wat er te winnen valt, waaronder de Channel Cup. Helaas bleek na een paar jaar zeilen dat de balsakern in de sandwich romp nat was. Jan heeft toen in een winter het balsa verwijderd en vervangen door schuim, een helse klus. Toch heeft Jan veel mooie herinneringen aan de boot gehad. 'Kochanka' was door de langere mast geen partij voor de andere Robbers in Nederland. Later kocht Jan met zijn broer nog een Robber in Ramsgate genaamd 'Daffodil', maar deze hebben ze vrij snel doorverkocht. Ries Lievens (later van Doornik Jachtwerf) bestelde in 1974 bij Robber Holland. Ries ruilde een nieuwe Moore Fireball in en moest wel iets bijbetalen. Hij bouwde de boot zelf af, noemde haar 'Belle Helene' en verkocht haar na 19 mooie zeiljaren.

Hein van Brück kocht ook een Robber bij Robber Holland. Met zijn ¡Arriba! heeft hij heel veel wedstrijden gezeild. In eerste instantie in de originele topgetuigde staat. Later werd er van alles aan de boot verbouwd. Zo kreeg de boot een scoop, werd de tuigage vervangen (langere mast en meer zeil) en werd er een nieuwe zelf gegoten NACA63A015 kiel geplaatst. Het bootje was razendsnel en won onder andere de Verbondsbezem in IMS 6, het ONK in IMS 6, de Oosterscheldewimpel, de Westerscheldewisseltrofee, het Marlspijkerschild (de Maas), Maas-Noordzee wisselbeker en vele lokale prijzen in Breskens, Zierikzee, Yerseke, Colijnsplaat en Terneuzen. Hein vindt het jammer om de in gang gezette renaissance van de ¼ ton klasse niet meer lijfelijk mee te kunnen maken.



FK Boats

FK Composites (www.fk-composites.com) wordt geleid door Freek Koppelmans. Freek is geboren in Drachten. Vanaf zijn tienerjaren was hij altijd te vinden op het water in allerlei open zeilboten. Op 18 jarige leeftijd vertrok hij naar Engeland om in Falmouth jachtbouw te gaan studeren. Daarna verdiepte hij zich verder in jacht- en bootdesign aan de Southampton Solent University. Sinds 1988 is Freek werkzaam in jachtbouw. In 1991 startte hij met zijn eigen werf, FK Boats. In 2004 is de naam van veranderd in FK Composites, omdat er vanaf dat moment ook voor andere branches composietproducten worden gemaakt.

Tijdens zijn studie liep Freek een paar stages in Italië, zeilde er wat wedstrijden en leerde zo veel mensen kennen. De ¼ ton klasse was er toen erg populair, een flink aantal professionele teams zeilde fanatiek. Via de eigenaren kwam Freek in contact met de ontwerpers Giovanni Ceccarelli en Allesandro Vismara.



De eerste opdracht die hij kreeg waren modificaties aan romp, dek, kiel en roer van 'Marfrio' (I-11769, Ceccarelli ontwerp). De boot won vervolgens het WK van 1991 in Thessaloniki (Griekenland). Nadat de IOR ¼ ton regels wijzigden werd Freek gevraagd ook 'Jonathan VI' (I-11917, Vismara ontwerp) en 'Pesce Rosso' (I-11475, Ceccarelli ontwerp) te modificeren. Dit betekende dat de romp vanaf B-max (de maximale breedte ongeveer midscheeps) tot de spiegel werd afgezaagd en werd herbouwd volgens de veranderde IOR regels.

Dek en voorschip bleven intact. Ook hier succes. 'Jonathan IV' won het WK van 1992 in Chioggia (Italië) en 'Pesce Rosso' werd tweede. Datzelfde jaar bouwde Freek ook 'Gen Mar' (I-12323, Vismara ontwerp). Schipper Claudio De Martis stuurde de boot naar een tiende plaats bij het WK van 1992 in Chioggia, maar won het WK van 1993 in Bayona (Spanje).

In 1990 en 1991 hielp Freek bij Neville Hutton in Lymington ook mee bij de bouw van de Nederlandse Judel/Vrolijk One Tonners 'Mean Machine' en 'Amsterdamed'.

Alle ¼ tonners werden op de maximale IOR handicap van 18,55 voet ontworpen en gebouwd. Volgens Freek werkte de formule erg goed. De boten waren door de hobbels en bobbels op de meetpunten misschien niet erg mooi, maar wel nagenoeg gelijk in snelheid. De ontwerpers konden hun fantasie gebruiken en het allerbelangrijkste, de eigenaren waren tevreden. Hierna was het ongeveer gebeurd met de IOR. Freek bouwde nog wat IMS boten, maar bouwt tegenwoordig vooral open racers.

Onderstaande foto's: Modificaties aan 'Pesce Rosso' en Gen-Mar' in aanbouw.



Twenty Five

Onlangs bestelde ik bij Frans Hinfelaar van (toen nog) North Sails een nieuwe set 3DL zeilen voor mijn geheel opgeknapte C&C 25 zeilboot uit 1976. Frans maakte mij erop attent dat deze boot een ¼ tonner was en dat er in Nederland een revival gaande is. Wat een perfecte timing! Hij verwees me naar de website www.kwarttonzeilers.nl en ik kwam snel in contact met Hylke. Maar eerst bij het begin beginnen.

De C&C 25 is een door George Cuthbertson en George Cassian (C&C) ontworpen ¼ tonner. De heren stonden, samen met jachtbouwer George Hinterhoeller, aan de wieg van C&C Yachts, de grootste werf voor productiejachten ooit in Canada. In totaal zijn er in Canada en (in licentie) bij de Oostenrijkse werf Korneuburg heel wat gebouwd. Vooral in Noord Amerika varen er nog altijd veel boten van dit type rond. Klik hier voor de geschiedenis van C&C Yachts.

In de jaren '70 kocht mijn oom bij de Nederlandse importeur van C&C Yachts (Hans Krijtenberg van Krijtenberg Yachting) een nieuwe C&C 25. Hij heeft lang met de boot gezeild, maar nadat de boot 10 jaar ongebruikt op de kant had gestaan, heb ik de boot twee jaar geleden van hem gekregen. De boot moest na al die jaren flink onder handen genomen worden en dat project is eigenlijk volledig uit de hand gelopen.

In twee jaar is de boot volledig uit elkaar geweest, zelfs het dek is er vanaf gehaald. De volledige betimmering werd verwijderd en alle schotten werden vernieuwd. In verband met een nieuwe, iets hogere, doorgestoken mast met op 20 graden gepeilde dubbele zalings, werd een zware fundatie voor de nieuwe puttings in gelamineerd. Eveneens werd een dieselmotor ingebouwd. De kuip werd aangepast met een brugdek en een grootzeiloverloop. De boot heeft nu een iets kortere giek, maar het grootzeil is wel hoger in de hijs. De originele 167% genua is vervangen door een 105% en een 140% genua. Per saldo hebben we hetzelfde zeiloppervlak, maar wel 'moderner' verdeeld. Het nieuwe kleinere mastprofiel geeft ook meer trimmogelijkheden. De verstaging is in rod uitgevoerd. De deklayout werd volledig gemoderniseerd, alle beslagen en lieren zijn vernieuwd en uiteraard zijn romp en dek opnieuw geschilderd. De voor C&C van destijds zo typische toe-rail werd eveneens opnieuw geanodiseerd.

Samen met mijn vader hebben we de boot van de sloop gered. Mijn vader was in 1976 professioneel betrokken bij het opzetten van de European Division van C&C Yachts en voor ons was het nostalgie en liefde voor juist 'dat bootje' (mijn ouders waren ruim 40 jaar geleden eveneens in het bezit van een C&C 25) om zover te gaan. Op dit boottype heb ik dus als baby gevaren! We zijn er ook trots op te kunnen zeggen dat zelfs Rob Ball (destijds chief design van C&C) ons tips gegeven heeft tijdens de refit.

De boot gaat in Lelystad liggen bij de WVL waarvan ik lid ben. Het lijkt me super om volgend jaar met jullie wedstrijden voor ¼ tonners mee te doen. In september 2015 is de boot ORC gemeten, dus die is er klaar voor!

Groeten en tot aan de lijn!

Marco Scholten
C&C 25 'Twenty Five' NED 9099



Dutch Quarter Ton Cup 2015

Team 2420 'Larissa' bestaat uit Jos Kroon, Joost Kroon, Willem Jaap Kroon en Sjoerd te Slaa. Wij besloten zoveel mogelijk wedstrijden van de DQTC te varen met onze zelfgebouwde Zeeton. Dit begon in het voorjaar met het bestuderen van de wedstrijdkalender. De Van Uden Reco was te vroeg in het seizoen, onze 35 jaar oude houten boot was nog niet in de juiste conditie en kon nog niet te water. Ons eerste evenement werd dan ook de North Sea Regatta.



North Sea Regatta

We hadden een heerlijke delivery naar Scheveningen met mooi zeilweer. Daar vonden we al snel een plekje 'tussen al het plastic geweld'. Vrijdag zorgde de stroming voor lastige starts. De klasse voor was steeds te vroeg weg, waardoor we lang moesten wachten op de knobbelige zee. We voeren met de 'Larissa' in een samengevoegde klasse ORC 3-4. De eerste pot we voeren scherp naar een vierde plek, en waren we best tevreden. We moesten nog even inslingeren natuurlijk. De tweede pot verliep leuker en beter we werden eerste. Dit verhoogde de rivaliteit met de grotere ORC boten en ze kwamen eenmaal terug in de haven bijna allemaal wel even buurten. Zaterdag werd een lange baan gevaren. Niet onze favoriet, maar toch. Door de harde wind tot 28 knopen haakten enkele boten af of startten helemaal niet. Zelf startten we helaas te vroeg en we moesten terug. Ons high-aspect fokje deed het geweldig, en we voeren ons snel weer naar voren. Voor de wind tikten we onder spi even de 11,5 knopen aan, machtig mooi! Bij de finish schrokken we alleen, want de grote rode kotter voer richting de haven. Het comité was het gestuiter zat geworden en had een rubberboot bij de finish gelegd. Uiteindelijk werden we derde en moe maar voldaan van een dag stuiteren op zee lagen we even later weer in de haven. Zondag was een rustige zonnige dag. We voeren scherp en konden goed op vlagen en stroom anticiperen en werden eerste en vierde. Het was leuk om weer eens op zee te varen. We werden derde totaal en wonnen het klassement bij de ¼ tonners. De eerste punten voor de DQTC 2015 waren binnen!

20



Lenco Regatta

Dit was, net als de vorige jaren, een topevenement met een perfecte organisatie met een hoog betrokkenheidsgehalte. De vijftien (!) ¼ tonners hadden een eigen start en we hadden daardoor weinig last van de overige klassen. Geen wier op het IJsselmeer, een goed comité, een prima walgebeuren en heerlijke asperges. Twee dagen super gezeld. We wonnen het evenement en daarmee ook het ¼ Ton Klassenkampioenschap 2015 en een rode wimpel van het Watersportverbond. Team 2420 heeft er van genoten, maar moest nog wel even aan de bak om de DQTC 2015 veilig te stellen.

Pampus Regatta

De 'Larissa' ligt al jaren bij WSV De Zuiderzee in Schellingwoude, dus de Pampus Regatta is voor ons een thuiswedstrijd. Naast het feit dat onze grootste concurrent de 'Furie' van Ben Hoefsloot ook vanuit Wageningen naar Durgerdam was gekomen, bezorgde vooral het vele wier op het IJmeer ons hoofdpijn. Achter het forteiland Pampus zit een diep gat waar je redelijk wiersvrij kunt zeilen. Door de oostenwind kwam er echter een flinke hoeveelheid wier richting de wedstrijd baan. We hadden ons voorbereid en waren bewapend met 'anti wier stokken' en hadden ook contact gezocht met de organisatie. De eerste pot op zaterdag was meteen raak. We voeren in het laatste voor de windse rak zo het wier in. Minder dan een mijl voor de finish snel achteruit gevaren en ja hoor, een flinke dot kwam boven.

We hebben vervolgens aan boord de wierwacht ingesteld. Het ging toen wel beter, maar het werd soms wel slompen tussen het wier door. De overige wedstrijden op zaterdag was het opletten geblazen, maar het wier hield ons wel erg bezig en we maakten toch wat foutjes hier en daar.

We zagen erg op tegen de lange baan van zondag. Door de wierwacht weer een paar keer plukken wier achter het roer vandaan gehaald. We lagen er na het lange voor de windse rak naar de Sport J goed bij, maar net na deze boei viel de wind compleet weg. Een hele poos stond er geen wind, lekker voor onze handicap, maar gelukkig kwam even later de wind terug. Wel 180 graden gedraaid dus kon de spi er weer op. We finishten nog geen halve meter voor de sterk zeilende 'houtNsteen', het Waarschip ¼ ton van Cees Vos die de Pampus Regatta knap won. Uiteindelijk eindigden we op een derde plaats en wonnen daarmee met een minimaal verschil de DQTC 2015. Ons doel was behaald!

Dutch Quarter Ton Cup 2016

Vrij snel na de Pampus Regatta hebben we als team bij elkaar gezeten en hebben we nagedacht over het volgende seizoen. Onze voorkeur zou zijn om één grootse DQTC te varen met de ¼ tonners. En dan bedoelen we één evenement van drie of misschien wel vier dagen met alleen maar op en neer banen en een goed walprogramma.

Als locatie het liefste op wiersvrij water dus vanuit Enkhuizen, Medemblik of Lelystad. Voor de Zeeuwen moet het natuurlijk wel te varen zijn. Voor de bootjes uit Engeland zou IJmuiden of Scheveningen misschien interessanter zijn, maar daar hebben te weinig Nederlandse ¼ tonners zin in denken we. Eerst maar eens de boel goed op de rit krijgen in Nederland.

Wij hebben er al weer zin in!
Jos Kroon





AQUAHOLIC

Type: Westerly GK24

Schipper: Xander Bianchi

Vaste ligplaats: Naarden



BLUE BELL

Type: Westerly GK24

Schipper: John Molenaar

Ligplaats: Den Bommel



BLUE NOTE

Type: Drifter 25

Schipper: Danny Kronenburg

Ligplaats: Scheveningen



COOL KID

Type: Starbuck

Schipper: René en Ron Sepers

Vaste ligplaats: Monnickendam



ENDEAVOUR

Type: Proto ¼ tonner (ontwerper onbekend)

Schipper: Ruud Westerbeek

Vaste ligplaats: Huizen



FURIE

Type: Dehler Sprinta

Schipper: Ben Hoefsloot

Vaste ligplaats: Wageningen



FURY

Type: Extra Paulette

Schipper: Jasper de Swert

Vaste ligplaats: Sint Annaland



HEBBUS

Type: Waarschip ¼ ton

Schipper: Hans Colenbrander

Vaste ligplaats: Huizen

HUNTER

Type: Waarschip ¼ ton
Schipper: Jankorf Gerssen
Vaste ligplaats: Urk



Jan Gerssen is 29 jaar oud en woont op Urk. Hij is getrouwd met Melissa Gerssen en samen hebben ze twee kinderen, een jongen en een meisje. Jan heeft leren zeilen van zijn vader, thuis kreeg iedereen standaard zeilles. Zo groeide de familie op met zeilen, en de meeste familieleden werken ook in de watersport. Of als matroos, scheepsbouwer of sloopstimmerman.

Lang geleden kocht Jan voor een mooi prijsje een Centaur. Twee jaar zeilde hij met veel plezier met de boot, maar gezien het vaarwater (IJsselmeer) werd het snel tijd voort iets groters. Na de verkoop van de Centaur begon de zoektocht naar een kajuitboot rond de acht meter die zeewaardig genoeg was voor het IJsselmeer. Na lang zoeken kwam hij in 2010 op de wal in Noordschans een Waarschip ¼ ton met aan gehangen roer tegen. Op de foto's zag de boot er uit als een complete racer 'met wat werk'. Na wat wikken en wat wegen werd een bod gedaan. Al snel kwam de reactie dat de boot voor dat bedrag kon worden opgehaald. Dus een trailer gehuurd en in de auto gestapt. Bij aankomst zag de boot er alleen helemaal niet zo mooi uit als op de foto's. De boot was op meerdere plaatsen rot. Op een paar plaatsen ging de autosleutel zo door het vlak waarna er water uit liep. Aangezien Jan van huis uit timmerman is zag hij er toch wel heil in en kreeg de boot na een laatste bod mee naar Urk. Het werd nog een hele reis terug, omdat de trailer eigenlijk te kort was voor de 1,50 kiel. Na aankomst verdween de boot de schuur in om klaargemaakt te worden voor de rest van het zeilseizoen. De boot zeilt als de beste, kreeg de naam 'Hunter' en een ligplaats bij WSV Zuiderzee waar Jan al jaren lid is.

In 2013 kreeg Jan lucht van de eerste Dutch Quarter Ton Cup, en kreeg zin om mee te doen. Lelystad is maar een uurtje varen en dus om de hoek. Lekker racen tegen veel verschillende boten, maar toch close racing. Het was een mooi evenement. Er werd veel geleerd en vrienden werden gemaakt. Ook in 2014 zeilde de 'Hunter' de Lenco Regatta, en wat clubwedstrijdjes.

In het voorjaar van 2015 werd de boot stevig onder handen genomen. Om gewicht te besparen en de bemanning meer ruimte te geven werd de hele kuip er uit gezaagd en kreeg de 'Hunter' een grote open kuip en een kleine scoop. Bij de Lenco Regatta van 2015 was de 'Hunter' weer te aanschouwen. De boot zag er super uit.

Zo zeilde Jan in augustus 2015 ook het ONK Waarschip vanuit Andijk. Een ontzettend leuk evenement waarbij iedereen heel gastvrij was en op het water zeer competitief werd gestreden. Het hoogtepunt was een dikke surf van 11,2 knopen onder spi! Alleen jammer dat de andere Waarschepen ook zo hard gingen. Jan hoopt in 2016 aan meer wedstrijden mee te kunnen doen. Ze gaan in ieder geval trainen om in de top tien te komen. Tot op de lijn!







HOUTNSTEEN

Type: Waarschip ¼ ton
Schipper: Cees Vos
Vaste ligplaats: Huizen



IMPULS

Type: Dehler Sprinta Sport
Schipper: Cock Baas
Vaste ligplaats: Weteringbrug



J & A

Type: Oceaan 25
Schipper: Jille de Kleine
Vaste ligplaats: Ketelhaven



LARISSA

Type: Zeeton
Schipper: Jos Kroon
Vaste ligplaats: Schellingwoude



MANTISSA

Type: Eygthene 24

Schipper: Karim Kat

Vaste ligplaats: Vinkeveen



MIROIR DU FOU

Type: Robber 3E

Schipper: Edmond Ofner

Vaste ligplaats: Lisserbroek



N'IPPER

Type: Albin Accent

Schipper: Jan Leerling

Vaste ligplaats: Durgerdam



PANIC

Type: Dehler Sprinta Sport

Schipper: Hans R. Behr

Vaste ligplaats: Emmerich

PURA VIDA

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



In 2005 was Hylke met zijn vriendin Sonja op zoek naar een kajuitzeilbootje voor de Friese Meren. Het moest een ruim bootje zijn voor een gezin met kleine kinderen, en het moest lekker zeilen. Veel bootjes passeerden de revue, maar door de mooie lijn, de stoere korte opbouw en de ruimte binnen werden ze op slag verliefd op een donkerblauwe Ecume de Mer die vlakbij Sneek te koop lag. De boot werd gekocht en verhuisde naar de jachthaven in Balk, het geboortedorp van Hylke. Vanuit Utrecht is dit iedere keer wel even rijden, maar het vaargebied is met kinderen perfect.

Even iets over de boot. De Ecume was het eerste in serie gebouwde model van jachtontwerper Finot. Finot tekende de boot in '67 en bezocht met de bouwtekeningen onder de arm vele Franse werven. Geen enkele werf had interesse, en uiteindelijk bouwde de Nederlander Wolter Huisman in het voorjaar van 1968 het aluminium knipspant prototype. Huisman had wel de voorwaarde gesteld dat de boot binnen de ¼ ton klasse zou vallen, en dat de boot de Quarter Ton Cup van 1968 in Breskens zou varen. De boot eindigde daar als zevende. Ook de Quarter Ton Cup van 1969 werd gezeild, en de boot eindigde toen als vierde.

De boot bleek een succes en vanaf 1969 werd een polyester versie bij Mallard in La Rochelle gebouwd. Het succes werd alleen maar groter toen 'Fleur d'Ecume' de Quarter Ton Cup van 1970 in Travemünde won. In 1971 kon de boot het al niet meer bijslaffen (de beste Ecume eindigde op plaats 13) en voor de Cup van 1972 werd een speciale wedstrijdversie met een houten flushdeck gebouwd. 'Petite Fleur' (zie onderstaande foto) won in 1972 meteen de Cup met Laurent Cordelle aan het roer.



In 1975 is, naar aanleiding van de ervaringen met het eerste model, het dek geheel veranderd en werd de romp met 10 cm verlengd. De Ecume werd in 1975 zelfs verkozen tot 'Boot van het Jaar'. Het was de eerste keer dat deze prijs in Frankrijk werd uitgereikt. In 1976 is de kajuit verlengd om meer stahoogte bij het toilet te krijgen. Deze boot werd geproduceerd tot en met 1980. In Frankrijk, Australië en Japan zijn uiteindelijk bijna 1.400 boten gebouwd. Voor de eerste Tour de France à la Voile werd in 1978 de Ecume gebruikt. Het succes kan worden verklaard door de goede zeileigenschappen, de ruimte benedende, de goede constructie en het eenvoudige onderhoud. Het ontwerp heeft destijds goed gereageerd op een behoefte in de markt.

In Nederland liggen ruim zeventig exemplaren. Hylke organiseerde in 2010 voor het eerst een treffen in Naarden. Daar konden eigenaren kennis met elkaar maken, elkaars boten bekijken en een rondje zeilen. Een informele Ecume de Mer club was geboren, en deze club sloot zich al snel aan bij de Federatie voor PolyClassic zeiljachten (www.polyclassics.nl). Voor die club organiseerden Hylke en zijn vader Evert, die regelmatig wedstrijdleader was bij de Koninklijke Watersportvereniging Sneek, op het IJsselmeer voor Stavoren de allereerste PolyClassic Cup. Het werd gecombineerd met een Ecume de Mer treffen en zo lagen er maar liefst twaalf op een rij aan de steiger, een geweldig gezicht.

De afgelopen jaren is er het een en ander aan de 'Pura Vida' gebeurd. Zo is de romp geverfd, is de elektriciteit vervangen, is er een nieuwe kombuis geplaatst en zijn alle zeilen vervangen. Voor haar leeftijd is het nog een prima boot, en het blijven goed ontworpen en goed zeilende bootjes. Vanwege het hoge gewicht en het beperkte zeiloppervlakte heeft het schip wel wind nodig, maar dan treint hij ook lekker door.

Normaal gesproken worden de weekenden met lekker weer doorgebracht op het water, maar met kinderen op voetbal en hockey en andere drukke bezigheden wordt het wel minder. En daarom zijn de weekenden van de Dutch Quarter Ton Cup zo fijn. Een lekker weekend raggen en op de steiger een gezellig biertje drinken met leuke mensen. Met opgroeiende kinderen wordt de ruimte binnen wel kleiner en wordt de wens voor mooi weer wel steeds groter. Soms droomt Hylke nog wel eens van een stoere Westerdijk Zeeschouw van een meter of negen. Dit jaar vaart er maar één ZC schouw mee met het Nederlands Kampioenschap, dat kan natuurlijk niet de bedoeling zijn. Wellicht een nieuwe uitdaging op termijn....

Groeten en tot op de lijn,

Hylke

Ecume de Mer 'Pura Vida' (NED 230)





SECOND WAVE

Type: Robber 3E

Schipper: Bart Snel

Vaste ligplaats: Almere



SLOW MOTION

Type: Extension 24

Schipper: Ben Steffen

Vaste ligplaats: Tholen



SPOOM

Type: Waarschip 1/4 ton

Schipper: Leo Loman

Vaste ligplaats: Naarden



TRY TRY TRY

Type: Kievit 680

Schipper: Ton van Maarseveen

Vaste ligplaats: Roelofarendsveen



YAMAHOELA

Type: Yamaha 24

Schipper: Thomas Lefahrt

Vaste ligplaats: Sint Annaland



ZEFIER

Type: Drifter 25

Schipper: Laurens de Jong

Vaste ligplaats: Kerkdriel

31



www.varendoejesamen.nl

Varen doe je samen!

‘Varen doe je Samen!’ heeft tot doel de verkeersveiligheid op de Nederlandse vaarwegen te vergroten. Als beroeps- en recreatieschippers meer kennis hebben van elkaars gezichtspunten, mogelijkheden en beperkingen als verkeersdeelnemer, en daar rekening mee houden, draagt dat bij aan de veiligheid op onze drukke vaarwegen.

‘Varen doe je Samen!’ biedt kennis, informatie en voorlichting over veilig vaargedrag. Speerpunten zijn de technische reisvoorbereiding en veiligheid op het water. Door zich meer bewust te zijn van veiligheidsaspecten en daaruit voortvloeiend veiliger gedrag, meer oplettendheid en anticipatie kunnen recreatievaart- en beroepsvaart veel ongevallen voorkomen.

Is technisch gezien alles in orde?

Uit onderzoek blijkt dat de techniek vaak de oorzaak is van ongevallen. Voorbeelden zijn motorstoring, onbetrouwbare of onveilig gebruik van een gasinstallatie, ondeugdelijke tuigage, onjuist gebruik van trailers en onveilig hijsen. ‘Varen doe je Samen!’ geeft voorlichting over de technische voorbereiding van varen en het belang daarvan.

Veiligheid op het water

Bewustwording als verkeersdeelnemer. Weet wat je positie is op de vaarweg, kijk regelmatig achterom en wees je bewust van de grootte van de dode hoek van een binnenvaartschip, zowel aan de zijkant als voor het schip. Kennis van de vaarregels, bewust veilig vaargedrag vergroten de veiligheid op het water. ‘Varen doe je Samen!’ geeft informatie over veilig varen, en helpt vaarscholen, verhuurders en opleidingsinstituten bij hun informatievoorziening en opleidingen.

Goed voorbereid op reis

De actuele toestand op het water verandert continue, ‘Varen doe je Samen!’ houdt de knooppunten waar beroeps- en recreatievaart elkaar passeren actueel en inzichtelijk. Hoe kan men elkaar en kunstwerken veilig passeren?

Op www.varendoejesamen.nl vindt u digitale knooppuntenboekjes, folders en nieuwsberichten. Die geven aanwijzingen en tips voor een veilige vaart. Ook kunt u de app downloaden waarmee alle knooppunten makkelijk te raadplegen zijn.

Scan de QR code om de app te downloaden

‘Varen doe je Samen!’ is een samenwerking van Rijkswaterstaat, provincies, Unie van Waterschappen, havenbedrijven Amsterdam en Rotterdam, BLN - Koninklijke Schuttevaer, KNRM, Reddingsbrigade Nederland, ANWB, HISWA Vereniging, Nederlands Platform voor Waterrecreatie, Sportvisserij Nederland, Waterrecreatie Nederland en het Watersportverbond, met ondersteuning van de Nationale Politie.



CREEK

SAILS & SERVICE

Dealer & Servicepunt van :
 **Hagvoort Sails**

- * Zeilmakerij
- * Tuigage
- * Reparaties
- * Allround service
- * Onderhoud
- * Trim & zeil advies

**RACE**
HIGHTEC



**CRUISING**
TOURLINE

**OFFSHORE**
PERFORMANCE

Thijs van der Beek
Boulevard 2
4697 BC Sint Annaland

info@creeksails.nl

T 00 31 (0)6 19634007



www.creeksails.nl