

DUTCH QUARTER TON CUP

regatta book

2020



Voorpagina. De Extra Paulette ¼ tonner 'Black Pearl' van zwagers Joost Ensink en Hylke Steensma in actie bij de Zuiderzee Regatta - tevens het NK ORC 4 2019 - op het IJmeer voor Muiden.

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



Voorwoord

In navolging op de revival, die vanaf 2005 in Engeland gaande is, organiseerden enkele enthousiaste Nederlandse ¼ ton eigenaren in 2013 de eerste Dutch Quarter Ton Cup (DQTC). Deze werd tijdens de Lenco Regatta 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 toen helaas niet kunnen halen. Het evenement was desondanks een groot succes en de organisatoren besloten snel hier enthousiast mee verder te gaan.

Vanaf 2014 werd een competitie opgetuigd van vier tot zes bestaande evenementen van de wedstrijdkalender verspreid over het land. In 2013 en 2014 werd de DQTC verzeild onder een door de organisatie berekende mix tussen ORC en SW. Op het water werd fanatiek gezeild, maar op de steiger werd vooral gediscussieerd over de handicaps. 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 rompfles van oude meetbrieven kon voor een jaar een gratis globale ORC-meetbrief worden aangevraagd. Hierdoor kon de DQTC laagdrempelig, eerlijk, overzichtelijk en begrijpelijk onder ORC worden verzeild. Vanaf 2016 waren het leuke competities, de velden groeiden en er verschenen een paar 'nieuwe' ¼ tonners aan de start. De Zuiderzee Regatta 2019 in Muiden was tevens het NK ORC 4 en – voor de ¼ tonners – het laatste evenement dat mee zou tellen voor de DQTC. In totaal kwamen er 24 ORC gemeten boten op af waarvan maar liefst 15 ¼ tonners! Uiteindelijk konden een paar ¼ tonners het de Marieholm IF's knap lastig maken, maar ging de wimpel met een IF mee naar huis. Het klikte goed tussen de verschillende ORC 4 boten en het informele ¼ ton bestuur besloot om met de ¼ tonners meer aan te haken bij de ORC 4. Liever zeilen in een veld van 20 ORC 4 boten dan tegen een paar ¼ tonners. Voor de DQTC worden de ¼ tonners uit de ORC 4 uitslag gefilterd.

Door Corona kon in 2020 natuurlijk bijna niet gezeild worden. Gelukkig konden in september de Pampus Regatta en de Zuiderzee Regatta (tevens NK ORC 4 2020) wel worden verzeild. De Samourai ¼ tonner 'White Spirit' van Geert Nell en bemanning wist in Muiden knap de titel in de wacht te slepen. In oktober stond de Van Uden Reco nog gepland in Medemblik maar daar waren onvoldoende aanmeldingen. Maar dus gelukkig wel een kleine DQTC die Bart Snel, met zijn Robber 3E 'Second Wave', wist te winnen.

Inmiddels hebben meer dan 50 ¼ tonners een of meerdere evenementen van de DQTC gezeild en we hopen ieder jaar weer dat er 'nieuwe' boten bij komen!

Op naar 2021, ¼ ton rules forever!

Hylke Steensma

Aan de totstandkoming van dit boek hebben vele personen een bijdrage geleverd waaronder Bart van der Wal, Dick Bellinga, Erik Snijder, Geert Nell, Karim Kat, René Kemps, Robbert Dieperink en Thomas Lefahrt. Niets uit dit boek mag worden overgenomen zonder schriftelijk toestemming van de maker via kwarttonzeilers@gmail.com.

Bronnen en interessante links:

www.kwarttonzeilers.nl

website van de Dutch ¼ ton fleet

www.noordzeeclub.nl

website van de Nederlandse klassenorganisatie voor ORC en IRC

www.watersportverbond.nl

website van het Watersportverbond

www.histoiredeshalves.com

website over IOR-racemachines

www.quartertonclass.org

website van de Engelse ¼ ton fleet

www.quartertoncup.org

website van de Quarter Ton Cup op de Solent

INHOUDSOPGAVE

Geschiedenis van de 1/4 tonners	6
IOR was hot!	7
Winnaars Quarter Ton Cups	8
Bruce Farr 1/4 tonner	10
Eygthene 24 1/4 tonner 'Mantissa'	12
Extension 1/4 tonner 'Overdrive'	14
Hevige strijd om Kwart Ton Cup	16
Extension 1/4 tonners 'Satisfacton'	20
Oceaan 25 sport 1/4 tonner 'Suntiki'	22
Samourai 1/4 tonner 'White Spirit'	24
Foxhound 24 1/4 tonner 'Yellow Fox'	27
De 1/4 tonners van Pim Visser	28
Team Comodo	30
Yamaha 24 1/4 tonner 'Yamahoeela'	34
Deelnemers DQTC 2019	36

Schitterende poster gemaakt door de Japanse illustrator Tadami Takahashi met verschillende beroemde 1/4 tonners uit het verleden zoals de 'Petite Fleur' (gele Ecume de Mer, winnaar Quarter Ton Worlds 1972), 'Eygthene' (zwarte prototype van de Eygthene 24, winnaar 1973), 'Accent' (houtkleurige Accent 1/4 tonner, winnaar 1974), '45 South' (Farr 727, winnaar 1975), 'Magic Bus' (blauwe 1/4 tonner, winnaar 1976), 'Manzanita' (witte Manzanita, winnaar 1977) en 'Magician V' (wit met rode bies Yamaha 24, winnaar 1978) en meer.



BELEEF TWEE GROOTSE VAARGEBIEDEN VOOR DE PRIJS VAN ÉÉN LIGPLAATS!

Een ligplaats kiezen is altijd moeilijk. U wilt een interessante omgeving, een uitgebreid vaargebied en topvoorzieningen aan de wal. **Jachthaven Waterland** en **Marina Port Zélande** hebben de oplossing voor u. Heeft u namelijk een vaste ligplaats bij één van deze twee havens, dan mag u **30 dagen per jaar** in de andere haven liggen. **Geheel gratis!** Dan geniet u dus in één jaar van het **IJsselmeer** en het **Grevelingenmeer**! En niet te vergeten de toplocaties in de nabije omgeving zoals de Brouwersdam, of de nabijheid van Amsterdam vanuit Monnickendam. **Bekijk de voorwaarden op www.mpz.nl of www.jachthavenwaterland.nl**



Riant vakantie vieren vanuit mooi Monnickendam aan het IJsselmeer

Gezellig toeren langs de Zuiderzeehavens, een dagtrip naar Marken en Volendam? Genieten van Monnickendam of met de bus naar Amsterdam? U mag het zeggen! Kom langs, geniet van de faciliteiten (zoals ons vernieuwd toiletgebouw) en proef de sfeer. Uw adres voor sportief zeilen en riant vakantie vieren!



- **Waterland Yacht Charter:**
Dehler en X-Yachts
- **Dagbootverhuur & abonnement:**
Fox22, J/80
- **CWO jeugd- en kajuitjacht zeilschool**
- **Appartementen**
'Slapen op de haven.nl'

Zeilen vanuit Zeelands mooiste en modernste jachthaven

Onze jachthaven staat voor optimaal genieten. Voor jong en oud, het gehele jaar door of alleen tijdens uw vakantie: Uw vaarvakantie is voor u als vaste ligplaatshouder of als passant net als een beetje thuis komen.



- **Noordzeestrand op loopafstand**
- **Kitesurfen, suppen, windsurfen**
- **Subtropisch zwemparadijs**
- **Vele horeca-gelegenheden rondom de jachthaven**
- **Centraal gelegen in de Delta**

Geschiedenis van de ¼ tonners

1967 – 1996

In deze periode functioneert de quarter ton class als een van de meest succesvolle zeilklasse 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.

In Nederland zijn het onder andere Klaas T. Kremer (Jachtwerf Waarschip), 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 in Nederland. Grote velden van 20+ waren in de jaren '70 geen uitzondering.



Van links naar rechts: De door Michel Dufour ontworpen Dufour 1300 ¼ tonner 'Terroriste' (F-6850) in actie bij de Balears Week van 1976. Haar bemanning (van gemiddeld 20 jaar oud) zeilde haar over vanuit Antibes. De Jacques Fauroux ¼ tonner 'MNEFi' (F-9121) werd 2e bij de Quarter Ton Worlds van 1985 in Ajaccio (Frankrijk) en zeilde ook de Worlds van 1986 (4e), 1987 (3e) en 1990 (25e). Ze zeilt, als het goed is, nu in Portugal. De Bruce Farr ¼ tonner 'Nenufarr' (F-7819) werd 14e bij het WK van 1979 in San Remo (Italië) en werd 3e bij de Worlds van 1985 in Ajaccio.

Engeland: 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. In 2017 komt Berry voor het eerst met zijn geheel ge-upgrade Stephen Jones ¼ tonner 'Wings' aan de start. Berry hoopt in 2021 weer mee te zeilen op de Solent.

Nederland: 2013 - heden

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 Hylke Steensma met zijn Ecume de Mer ¼ tonner 'Pura Vida' aan en samen organiseren ze, in nauwe samenwerking met de organisatie van de Lenco Regatta, de eerste DQTC op het IJsselmeer voor Lelystad. Sylvia ter Meulen wint met haar team met de Westerly GK24 'Racykaltrant' heel knap de eerste editie.

In 2013 staat een artikel over de ¼ tonners in [Zilt Magazine](#), in 2015 in de [Waterkampioen](#) en in 2018 in het blad [Zeilen](#). Mooie PR voor de klasse! Tot en met 2020 is de DQTC jaarlijks verzeild. Acht edities, vijf verschillende winnaars: Een Westerly GK24, een Zeeton 24, een Robber 3E, een Waarschip ¼ ton en een Sprinta!

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 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 1/4 ton klasse werden de IOR-regels een aantal keer bijgesteld, waardoor de bootjes aanzienlijk veranderden: ze werden vooral groter en sneller.

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 hefkieren kregen een zware penalty. Bij de Quarter Ton Cup van 1978 in Japan zonk er zelfs een 1/4 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, bijvoorbeeld door het 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 1/4 tonners kregen ook een leeftijdscorrectie zodat ze langer competitief konden blijven. Zo won door Alain Jezequel ontworpen 'B & BV' (I-8810) de Quarter Ton Worlds van 1994, terwijl ze in 1979 als 'Paola V' (linker boot op de foto) al zevende werd. De boten kregen in de loop der jaren vaak wel een modernere tuigage.



Winnaars Dutch Quarter Ton Cup

2013	Lelystad	RACYKALTRANT (Westerly GK24)	Jack Laurent Giles	Sylvia ter Meulen
2014		SPOOM (Waarschip ¼ ton)	Klaas Kremer	Leo Loman
2015		LARISSA (Zeeton 24)	E.G. Van de Stadt	Jos Kroon
2016		SECOND WAVE (Robber 3E)	Peter Stähle	Bart Snel
2017		LARISSA (Zeeton 24)	E.G. Van de Stadt	Jos Kroon
2018		SECOND WAVE (Robber 3E)	Peter Stähle	Bart Snel
2019		FURIE (Sprinta)	E.G. Van de Stadt	Ben Hoefsloot
2020		SECOND WAVE	Peter Stähle	Bart Snel

Winnaars Quarter Ton Cup

1967	La Rochelle	SPIRIT (België)	E.G. Van de Stadt
1968	Breskens	PIRANHA II (Nederland)	André Mauric
1969	Breskens	LISTANG (Duitsland)	Klaus Feltz
1970	Travemünde	FLEUR D'ECUME (Frankrijk)	Groupe Finot
1971	La Rochelle	TEQUILA (Frankrijk)	Philippe Harlé
1972	La Rochelle	PETITE FLEUR (Frankrijk)	Groupe Finot
1973	Weymouth	EYGTHERNE (Amerika)	Ron Holland
1974	Malmö	ACCENT (Zweden)	Peter Norlin
1975	Deauville	45 SOUTH (Nieuw Zeeland)	Bruce Farr
1976	Corpus Christi	MAGIC BUS (Nieuw Zeeland)	Paul Whiting
1977	Helsinki	MANZANITA (Engeland)	Ron Holland
1978	Sajima	MAGICIAN V (Japan)	Ichiro Yokoyama
1979	San Remo	BULLIT (Frankrijk)	Jacques Fauroux
1980	Panmure	BULLIT (Frankrijk)	Jacques Fauroux
1981	Marseille	LACYDON PROTIS (Frankrijk)	Jacques Fauroux
1982	Melbourne	QUARTERMASTER (Australië)	Laurie Davidson
1984	Nieuwpoort	COMTE DE FLANDRES (Frankrijk)	Philippe Briand
1985	Ajaccio	ROYAL FLUSH (Zuid-Afrika)	Angelo Lavranos
1986	Copenhagen	COMTE DE FLANDRES (Australië)	Philippe Briand
1987	Crosshaven	MCDONALDS (Duitsland)	Tony Castro
1988	Travemünde	MCDONALDS (Duitsland)	Tony Castro
1989	Falmouth	MERIDIAN (Italië)	Massimo Paperini
1990	Bayona	AVE (Spanje)	Pepe Gonzalez
1991	Porto Carras	MARFRIO PIRANHA (Italië)	Giovanni Ceccarelli
1992	Chioggia	JONATHAN VI (Italië)	Alessandro Vismara
1993	Bayona	GEN-MAR (Italië)	Alessandro Vismara
1994	Warnemünde	B & BV (Italië)	Alain Jezequel
1995	Gdynia	PER ELISA (Italië)	Giovanni Ceccarelli
1996	Travemünde	PER ELISA BLOWTHERM (Italië)	Giovanni Ceccarelli
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
2016	Cowes	BULLIT (Engeland)	Jacques Fauroux
2017	Cowes	AQUILA (Engeland)	Judel / Vrolijk
2018	Cowes	AQUILA (Engeland)	Judel / Vrolijk
2019	Cowes	PROTIS (Engeland)	Jacques Fauroux



Versleten, uitgezeild grootzeil? Klaar voor een cableless Code Zero?
Overweeg je om van een 110 naar een 135 of zelfs een 150% te gaan?
Een diepe A2 toevoegen aan je voordewindse inventaris?

Quantum Sails helpt je graag met nieuwe zeilen op maat.
Informeer naar de mogelijkheden of vraag direct een offerte aan.

QUANTUM SAILS NEDERLAND
Marina Muiderzand, Almere
+31 (0)36 536 94 59
nederland@quantumsails.com

 **QUANTUM SAILS®**
TO THE NEXT CHALLENGE.
QUANTUMSAILS.COM

Bruce Farr 1/4 tonner

In een oud Nederlands watersportblad stond ooit een artikel over een mooi gelijnde door Bruce Farr ontworpen 1/4 tonner. Het ging om ontwerpnummer 85, het eerste ontwerp van een 1/4 tonner nadat de IOR-regels in november 1978 waren aangepast. De boot was specifiek ontworpen voor deelname aan de Wereldkampioenschappen van 1979 in San Remo (Italië). Een uitgebreide computeranalyse stelde Farr in staat een boot te ontwerpen die binnen de nieuwe regels optimaal zou kunnen presteren in de verwachte lichtweersomstandigheden. Ten opzichte van het eerdere Farr ontwerp was ontwerpnummer #85 iets zwaarder en iets breder maar had ze aanzienlijk meer zeiloppervlak.



In San Remo voeren de Franse 'Nenufarr' (14e) en de Italiaanse 'Piccola' (16e) mee. Ze bleken uiteindelijk niet opgewassen tegen de langere en lichtere door Alain Jezequel ontworpen 1/4 tonners. 'Nenufarr' zeilde ook de Wereldkampioenschappen van 1981 in Marseille (Frankrijk, 29e door materiaalpech) en Ajaccio (Frankrijk, 3e).

Bruce Farr kwarttonner

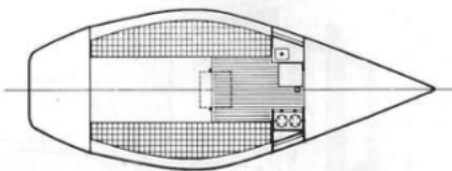
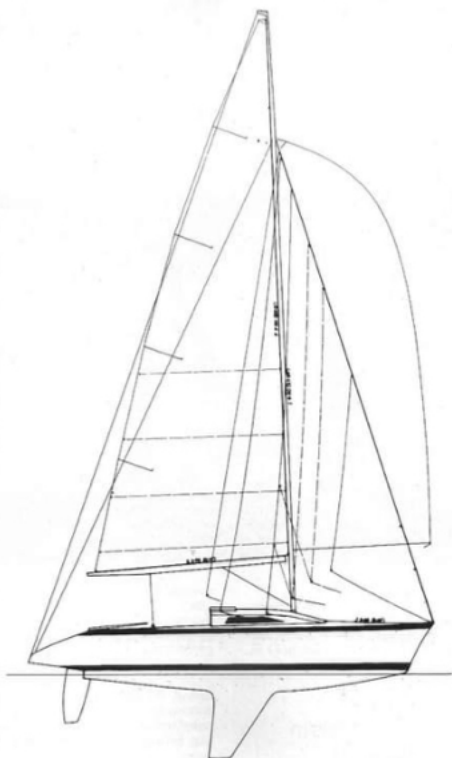
Na de ingrijpende veranderingen in de International Offshore Rule is dit het eerste IOR ontwerp van Nieuw Zeelander Bruce Farr, wiens lichte schepen wellicht het meest van alle door die veranderingen werden getroffen. Het hierbij afgebeelde ontwerp werd op tekening gezet met het oog op de kwartton cup wedstrijden in Italië dit jaar. Ze is dan ook een echte 'licht weer' boot geworden, getekend naar weerbeeld dat in de zomer in Italië overheerst.

De computer werd gebruikt om rating met bekende zeileigenschappen te vergelijken en hierdoor was het mogelijk een goede DLF-waarde te bepalen, om een optimale prestatie te kunnen leveren in het te verwachten licht weer; zo schreef Bruce Farr ons. De DLF-waarde zit veel dichterbij 1.00 dan eerdere kwarttonner ontwerpen van hem. De nieuwe kwarttonner is daarom ietsje zwaarder uitgevallen dan vorige, met een grotere breedte en beduidend meer zeiloppervlakte. Sinds vier jaar is dit weer eens een kwarttonner van deze Nieuw Zeelandse ontwerper. Een periode die hij heeft gebruikt, volgens zijn zeggen, om naast het ontwerpen van andere boten aan onderzoek te doen. Hij verwacht dat dit scheepje in alle opzichten betere prestaties zal leveren dan welk eerder ontwerp van hem in deze categorie. Het ontwerp kan overigens op eenvoudige wijze worden aangepast aan zwaardere weersomstandigheden.

In Nieuw Zeeland gaat men dit scheepje in polyester bouwen, maar de ontwerper heeft specificaties klaar liggen voor andere constructiematerialen. Het kan worden opgevraagd bij Bruce Farr, P.O. Box 2678, Auckland 1, New Zealand. De prijs is uiteraard afhankelijk van het soort bouw materiaal, de werf, eventuele kosten voor verschepping etcetera.

Hoofdgegevens

Lengte over alles 7,70 m
Lengte waterlijn 5,90 m
Breedte 2,80 m
Diepgang 1340 kg
Ballast 590 kg
Zeilplan:
I = 8.50, J = 2.60, P = 9.30 en E = 3.70.



JACHTHAVEN GROEP

LEKKER VAREN, LEKKER LIGGEN

AMSTERDAM
MARINA

ROTTERDAM
MARINA

REGATTA CENTER
MEDEMBLIK

MARINA
STELLENDAAM

MARINA
SCHOKKERSTRAND

Eén ligplaats,
vijf
jachthavens



Ligplaatshouders liggen **gratis**
in de zusterhavens

www.jachthavengroep.com | info@jachthavengroep.com | 020 631 07 67

Eygthene 24 ¼ tonner 'Mantissa'

"Heb je een kwarttonner? Weegt 'ie maar 250 kg?"

Haha, dat was letterlijk de eerste vraag die ik kreeg toen ik mijn bootje op ging halen. Eigenlijk de schuld van mijn vrouw Iranda, dat mijn oog op deze boot viel. Wij hadden een landje op Vinkeveen, blokhutjes niet toegestaan en toch leuk als je op je landje kan blijven slapen. "Dan koop je toch een bootje waar je in kan slapen?", zei Iranda. Dat hoefde ze natuurlijk maar een keer te vragen. De dag erna stond er een Eygthene 24 te koop op Marktplaats, zag er verwaarloosd uit, had al ruim een jaar op de kant gestaan, maar ik werd meteen getroffen door rompvorm, lekkere bolle buik, druppelvorm, smal spiegeltje, etcetera. Lang verhaal kort, de deal werd gesloten voor een handelsprijsje van € 2.500 en ik had vier slaappleatsen waar je ook nog mee kon zeilen!



Wie ik ben? Karim Kat, inmiddels 56 jaar, praktijkhouder Fysiotherapeut in Amsterdam en zeiler in hart en nieren. Alles wat met boten, varen en met name zeilen te maken had is de rode draad in mijn leven. Ook Iranda ontmoette ik bij een zeilvriend. Inmiddels bijna 25 jaar getrouwd, twee kinderen van 15 en 22, en ze willen nog steeds mee zeilen, hoewel mijn zoon meer van de PK's is, hmm...

Begonnen in kleine zwaardbootjes, 420 en Simoun 485 en altijd competitief, samen met mijn broer Matthijs. In de jaren '80 fanatiek in de Windsurferklasse en toen dat instortte verder in de Dart 18 en later samen met Iranda. Rondjes Texel, NK's, EK's, WK's, een mooie tijd geweest.

Logisch dus dat onze drijvende slaappleatsen ook geschikt gemaakt moesten worden voor wedstrijdjes. Begonnen met het onderwaterschip renoveren, in de gelshield gezet, investeren in nieuwe zeilen en verder was er niet zoveel noodzakelijk om te starten. De Bon avondcompetitie is een begrip op Vinkeveen en een goede start om samen te leren racen in deze boot, de 'Mantissa'.

Ondertussen hoorde ik al de verhalen over de revival van de kwarttonklasse en begon het verder te prikkelen om van de plas af te gaan naar het Markermeer. De Pampus Regatta gaan zeilen en ja, dat is toch wat anders dan Vinkeveen. Heerlijk om niet elke minuut overstag te moeten gaan op groot water. Geen wonder dat we inmiddels lid zijn van ZV Het Y en dat de boot nu in Durgerdam ligt. Bij Het Y ben ik actief in de wedstrijdcommissie en organiseren we onder andere de dinsdagavondcompetitie, de Y-torenrace en de Pampus Regatta. Sinds vorig jaar ook Jury (niveau 3) geworden en ben ik jurylid in het protestcomité bij verschillende evenementen.

Mijn motto met wedstrijdzeilen is altijd geweest: "voor zo min mogelijk geld zoveel mogelijk lol". Ik ben een typische budgetzeiler. Hoewel het natuurlijk een stuk makkelijker is om overal geld in te pompen, als je het hebt dan, vind ik dat investeringen wel altijd in relatie moeten zijn met de hoeveelheid tijd die je ervoor hebt om ervan te genieten. Als fulltime praktijkhouder is dat helaas wel beperkt. Ook vind ik het belangrijk dat je je passie kunt delen met je partner en daarom moet je je ook goed kunnen aanpassen aan elkaars ambities en mogelijkheden.

De Mantissa is van 1979 en dat betekent dat de boot aan zijn grenzen komt van zijn belastbaarheid, om in fysiotherapietermen te spreken. De boot zou eigenlijk gerefit moeten worden en ja, dat gaat geld kosten. Het plan is om dit jaar de boot niet te zwaar te belasten, deze winter het water uit en dan het hoofschot met maststeun te versterken of te vervangen, spanten nalopen, mast nalopen, repareren, nieuwe vallen, wanten, giekbeslagen, kielbouten, en dan moet ik oppassen, want voor je het weet is de hele binnenkant gesloopt en dek/romp kaal. Dat wordt dus spannend of de boot op tijd in orde is voor 2021. Een andere boot kopen? Ja, daar denk ik ook wel aan. De Pionklasse trekt ook mijn aandacht en door meer binnenruimte is de Pion ook interessanter om langere tochten te maken. Toch besloten om dat voorlopig niet te doen. De 'Mantissa' kunnen we samen goed handelen en dat is prima voor clubwedstrijdjes en weekend evenementen. De boot is dan geen must voor de vakanties en houden we tijd over voor andere leuke bezigheden.

Over een nieuwe ontwikkeling gesproken, de Windsurfer is met een nieuw jasje opnieuw in productie genomen en inmiddels is er een groeiende belangstelling om weer met 'oude deuren' ofwel longboards te windsurfen. De Nederlandse Winsurferklasse is recent weer opnieuw opgericht en de eerste NK's en WK's zijn alweer gehouden. In Nederland wordt de Windsurfer LT nu ook goed verkocht. Ik heb mijn eerste rondjes alweer gesurft. Ook wel weer ontzettend leuk dit en ik heb mij dus ingeschreven voor de Oude Deuren Cup in Aalsmeer.

Volgend jaar met een versterkte 'Mantissa' weer lekker varen op de club en als het even kan een paar evenementen meedoen is een goed vooruitzicht. We hopen dat de Corona deze pret niet zal verstoren en dat we komend seizoen weer een mooie wedstrijdkalender tegemoet kunnen zien voor iedereen.

Karim en Iranda Kat
'Mantissa' (NED-8559)



Extension ¼ tonner 'Overdrive'

De 'Overdrive' (H-2762) is de laatste Extension 24 (MKII) die de werf van Jim Lensveld in Middelharnis verliet. De boot werd gebouwd voor de inmiddels overleden Rob de Graaf, die er meerdere wedstrijden op de Oosterschelde mee won. Het prototype van deze, door Koos de Ridder ontworpen ¼ tonner, werd gebouwd in de verlengde (extended) garage van de Engelse opdrachtgever George Stead, vandaar de naam Extension. Het prototype was helaas niet op tijd klaar voor het ¼ Ton WK van 1973 in Weymouth (Engeland) maar zeilde wel de het WK van 1974 in Malmö (Zweden, 19e). De meest bekende Nederlandse Extensions waren de 'Slow Motion' (het prototype dat Jim Lensveld voor zichzelf bouwde) en de 'Balletent' die Lensveld in 1977 voor Harry Maronier bouwde. Maronier zeilde de WK's van 1977 in Helsinki (Finland) en San Remo (Italië) met de boot. De laatste zeilde een paar jaar als 'Bolle' voordat Anneke van Leeuwen haar kocht. Ze noemde haar 'Lady Lion' en zeilde het WK van 1984 in Nieuwpoort (België). Waar de boot nu is is helaas niet bekend, ze is voor het laatst gezien in Hindeloopen. Maar nu terug naar de 'Overdrive'.



De 'Overdrive' was jaren zoek, maar een paar jaar geleden kwam Hylke Steensma via via in contact met Cornelis van der Have, die de boot in 1981 van De Graaf had gekocht. Een jaar eerder had Van der Have op 29-jarige leeftijd leren zeilen van Tonny van der Have, een neef van zijn vader. Cornelis werd steeds fanatieker en ging ook wedstrijden zeilen. Hoeveel wedstrijden ze gewonnen hebben weet hij niet meer maar op zolder kwam hij nog een doos vol prijzen tegen. Een van de mooiste overwinningen was de Verbondsbezem in 1987 in IOR-klasse 6. Ook zeilde hij een keer de Cowes Week maar daar eindigden ze, door gebrek aan lokale kennis, in de middenmoot. De eerste jaren was het vinden van bemanning een probleem en regelmatig werd iemand de avond voor de wedstrijd in de kroeg geronseld. Vanaf 1985 zeilde Van der Have met zijn toenmalige partner en met zeilende studenten. Vervolgens werd de boot in een schuur gezet in Zeeland en kwam daar pas weer uit toen de zoon van Van der Have oud genoeg was om zelf te zeilen.

Omdat Van der Have een redelijke kennis had van de IOR-regels vroeg Twan de Loos hem destijds om te kijken of het mogelijk was zijn oude ¼ tonner te verbouwen en sneller te maken. De boot was in 1984 als 'Furax' ontworpen en gebouwd door Joep Straus (zie ook DQTC-regatta boek van 2013). Het bootje was ondertuigd en het achterschip zakte wat in waardoor er bemanning voor de mast moest zitten en de boot daardoor een dikke hekgolf trok. "Voor een betere trim hebben we de kiel 20 centimeter en mast en kajuit 30 centimeter naar voren geplaatst. Om het zeiloppervlak te vergroten moesten we de meetpunten veranderen en daarom hebben we de boeg wat meer geknepen en de romp achterin wat meer vloeiend gemaakt en de IOR-bobbels op de meetpunten verwijderd. Omdat Twan de bestaande voorzeilen wilde gebruiken hebben we de ratingverbetering in het grootzeil gestoken en ging de P-maat van 9,05 naar 9,60 m en de E-maat van 3,30 naar 3,65 m. We wonnen er bijna de Deltaweek. We voeren drie eerste en een tweede plaats. De andere dagen ging er iets stuk aan het tuig. De Fauroux ¼ tonner 'B-for' ging er met de hoofdprijs vandoor. Deze zeilt tegenwoordig als 'Fool Proof' op Zeeland. Het was de bedoeling om met de 'Spigotti' naar het ¼ Ton WK te gaan maar omdat we onvoldoende voorbereidingstijd hadden en het feit dat we dachten dat we toch niet snel genoeg waren (we liepen gemiddeld slechts 50 seconden per uur uit op de 'B-for') hebben we besloten niet mee te doen. Ik heb begrepen dat de 'Spigotti' (donkerblauw inmiddels maar met nog steeds het dunne mastje) tegenwoordig te koop ligt in Arnemuiden."

In het voorjaar van 2020 was samen met De Loos het plan opgevat om het Deltaweekend met de 'Overdrive' te zeilen maar door Corona ging dat helaas niet door. Toen de grens dicht ging dacht Van der Have het dek en de lekkende ramen in de kajuit onder handen te nemen maar toen kwam het verbod van de haven om naar de boot te gaan. Jammer maar helaas.



De 'Overdrive' achtervolgt de 'Hagar' tijdens een Deltaweek in de jaren '80. 'Hagar' (B-755) was een door Andries Zwanepoel ontworpen houten ¼ tonner waarmee hij, samen met Johan en Luc Teuwen en Herman Vandormael, het ¼ Ton WK van 1984 in Nieuwpoort (België) zeilde.

Na twee maanden kon van der Have weer naar zijn boot en is hij begonnen met gaten dicht te maken en te schuren en te plamuren. Daarom besloot hij het bootje dit jaar niet meer te water te laten. Het doel is om in 2021 wel een keer mee te doen met de ¼ tonners!

Groeten en tot op het water,
Cor van der Have



Hevige strijd om Kwart Ton Cup

Overgenomen uit een Nederlands watersportblad uit 1978. Tekst van Peter van Sniep.

Het onlangs verzeilde kampioenschap om de kwart ton cup, nabij Yokosuka zal de historie in gaan als één van de meest spectaculaire level rating series ooit gezeild. Een week lang werd er gezeild onder ruwe omstandigheden, harde wind en hoge golven, waarbij het jacht 'Magician V' uiteindelijk uit de bus kwam. Niet geheel onverwacht, want de Japanners hadden kosten nog moeite gespaard dit voor hun zo belangrijke evenement op hun naam te brengen.

Alle geselecteerde Japanse schepen waren uitzonderlijk goed gezeild, waarbij de bootcontrole alle buitenlandse deelnemers groot respect afdwong. Bovendien waren de Japanners vertrouwd met het wilde onvoorspelbare water van Sagami Nada, waar de weersomstandigheden dusdanig waren, dat één schip naar de bodem zonk, en vele anderen met gebroken masten gescheurde dekken en kapotte zeilen de races voortijdig moesten opgeven. Tijdens de serie zat Japan vastgeklemd tussen een zware depressie in het noorden en hogedruk gebieden in het zuiden. Het gevolg voor de wedstrijden bleef dan ook niet uit: winddraaiingen van 30 graden en sterk variërend van windkracht. Dan was er ook nog een niet te onderschatten stroom van 4 knopen die het watert de grilligste golven deed maken. Bovendien moesten de deelnemers tijdens de offshore races diverse malen één van 's-werelds drukst bevaren scheepvaartroutes oversteken. Ondanks de zware omstandigheden werd 'Magician V' zeer constant gezeild. Haar bemanning bestond uit twee Amerikanen, Gary Gavin en Roy Cundiff en twee Japanners, zeilmaker Makoto Kikuchi en Yasuuki Hakomori, die voor Yamaha werkt, de bouwers van de winnaar. Zij wonnen de korte offshore van 120 mijl in zeer harde wind, waar bij zij lange planneerrakken (dus géén surfen) meemaakten die de voorsprong op de concurrenten onoverbrugbaar maakte. 'Magician V' is een light displacement jacht met vaste kiel, gebaseerd op de Yamaha 24, hoewel ze daar weinig meer van weg heeft. Van binnen geheel leeg, versterkte romp, verlengde spiegel en een flush dek. De boot was voorzien van een T&M mast waar erg fraaie (Japanse) North zeilen aan hingen

De tweede plaats was weggelegd voor een andere Japanse deelnemer, 'Kamikaze Express', gezeild door Mikio Tokano. Eveneens een light displacement met midzwaard ontworpen door Toshio Kihara. Het Paul Whiting ontwerp 'Seaply' (genoemd naar haar sponsor) kreeg een protest op grond van regel 26 en was genoodzaakt de naam te veranderen in 'Seaflyer' wat Jamie Wilmot er niet van weerhield de boot naar de derde plaats te sturen. Waren de omstandigheden wat rustiger geweest, dan was deze vederlichte boot (1.083 kg) ongetwijfeld op de eerste plaats geëindigd. De enige race met weinig wind won ze dan ook overtuigd. '4 Samurais' ontworpen en gestuurd door de Duitser Axel Mohnhaupt, maakte een goede allround indruk en kon zodoende de vierde plaats voor zich opeisen. 'Wings', het drie jaar oude Stephen Jones ontwerp, gestuurd door de Engelse journalist Bob Fisher, was steeds snel genoeg om contact met de kopgroep te behouden en zodoende op de vijfde plaats te eindigen.



De zesde plaats was voor 'Ooh Vind' (J-2330), ontworpen door Groupe Finot, uitgerust met een verstelbare kiel, die het mogelijk maakt de hoek tussen kiel en waterlijn te veranderen, waardoor dit schip in de aan-de-windse-rakken hoger liep dan alle andere deelnemers. Ze zou ongetwijfeld hoger op de ranglijst zijn geëindigd wanneer ze in de korte offshore wedstrijd in barre omstandigheden niet was platgegaan. De bemanningsleden, die allen met life lines aan de boot vast zaten, werden overboord geslingerd en hadden naderhand grote moeite weer aan boord te komen. Een Japans bemanningslid kreeg hierbij zoveel water maar binnen dat hij bijna verdronken was.

クォーター・トン・カップ'78

日本艇<マジシャン5>優勝

レベル・レースとしても大きな意味を残して終了...



オメガトウノ<マジシャン5>。

勝利は4名のセーラーの苦闘の結果であるとともに、2年間という長い準備期間と資金を投入したファクトリー「セマハ」の長期プランニングの成果でもある。

写真は競天下の旗5レースを航く<マジシャン5>と表彰式でのクルー。(Photo by K. Soehata, and H. Okamoto)

Grote foto: De winnende Yamaha ¼ tonner 'Magician V' full speed!

Al met al kostte het zoveel tijd dat zij op de laatste plaats finishten in deze race. Stuurman van 'Ooh Vind' was de winnaar van de zilveren medaille in de Soling bij de Olympische Spelen, de Amerikaan John Kolius.

Na deze hachelijke affaire kreeg het kampioenschap bijna een rampzalige afloop toen na de lange offshore twee jachten werden vermist. Een ervan, het voor Hong Kong zeilende schip 'Gremlin' kwam 36 uur na de laatste deelnemer over de finish, met het Nederlandse bemanningslid Dick Bellinga in een noodverband. Tijdens een onverwachte gijpmanoeuvre had Bellinga de giek tegen zijn hoofd gekregen. Doordat hij veel bloed verloor, had de bemanning veel tijd verloren met het oplappen van de ex FD-zeiler waarbij het schip door de sterke stroming enorm was afgedreven.

De bemanning van een ander jacht werd opgepikt door een Amerikaanse tanker, die twee man in een reddingsvlot had gesignaleerd en twee andere in zwemvesten in het water. Ze hadden 17 ½ uur in het water gedreven voordat ze werden gered. Gelukkig was de temperatuur van het water 23 graden.

Het door Doug Peterson ontworpen jacht 'Paradise' kreeg eveneens een onverwachte klapgijp terwijl de grootschoot in de klem zat en het grootzeil werd tegengehouden door een bakstag. Met een opgetrokken zwaard had dit tot gevolg dat de boot helemaal rondging, waarna het zwaard uit de zwaardkast gleed. Een van de bemanningsleden kon nog vlug duiken en het reddingsvlot losmaken, voordat het schip in de golven verdween naar de 600 meter dieper gelegen bodem.

Al met al een zeer zware serie wedstrijden die van de deelnemende schepen en hun bemanning het uiterste vergde. Zo waren door winddraaiingen in de met harde wind verzeilde korte offshore alle rakken aan de wind. Op het voorgenoemde woelige water dus geen pretje. De organisatie was in handen van de Nippon Ocean Racing Club, die van de marine vier mijnenvegers ter beschikking had gekregen als merktekens bij de boeien van de olympische banen.

De enige Nederlandse deelnemer, de H-2322 'Yellow Marie', een Van de Stadt ontwerp, gestuurd door Willy Peters en Cees van Tongeren eindigde op een 26e plaats.



De Dubois 1/4 tonner 'Shiny Shovel' (KH-777, 11e), de Stephen Jones 1/4 tonner 'Wings' (K-6343, 5e) en de Kihara 1/4 tonner 'Kamikaze Express' (J-1564, 2e). De 'Wings' is momenteel van de Nederlander Berry Aarts. De boot staat op de kant in Cowes (Engeland) maar wellicht zien we haar in de toekomst nog eens op de Nederlandse wedstrijdbanen.



Waarschip

Waarschip 27 CR

• SNEL • ERG STABIEL • SPORTIEF • ZEER HANDELBAAR

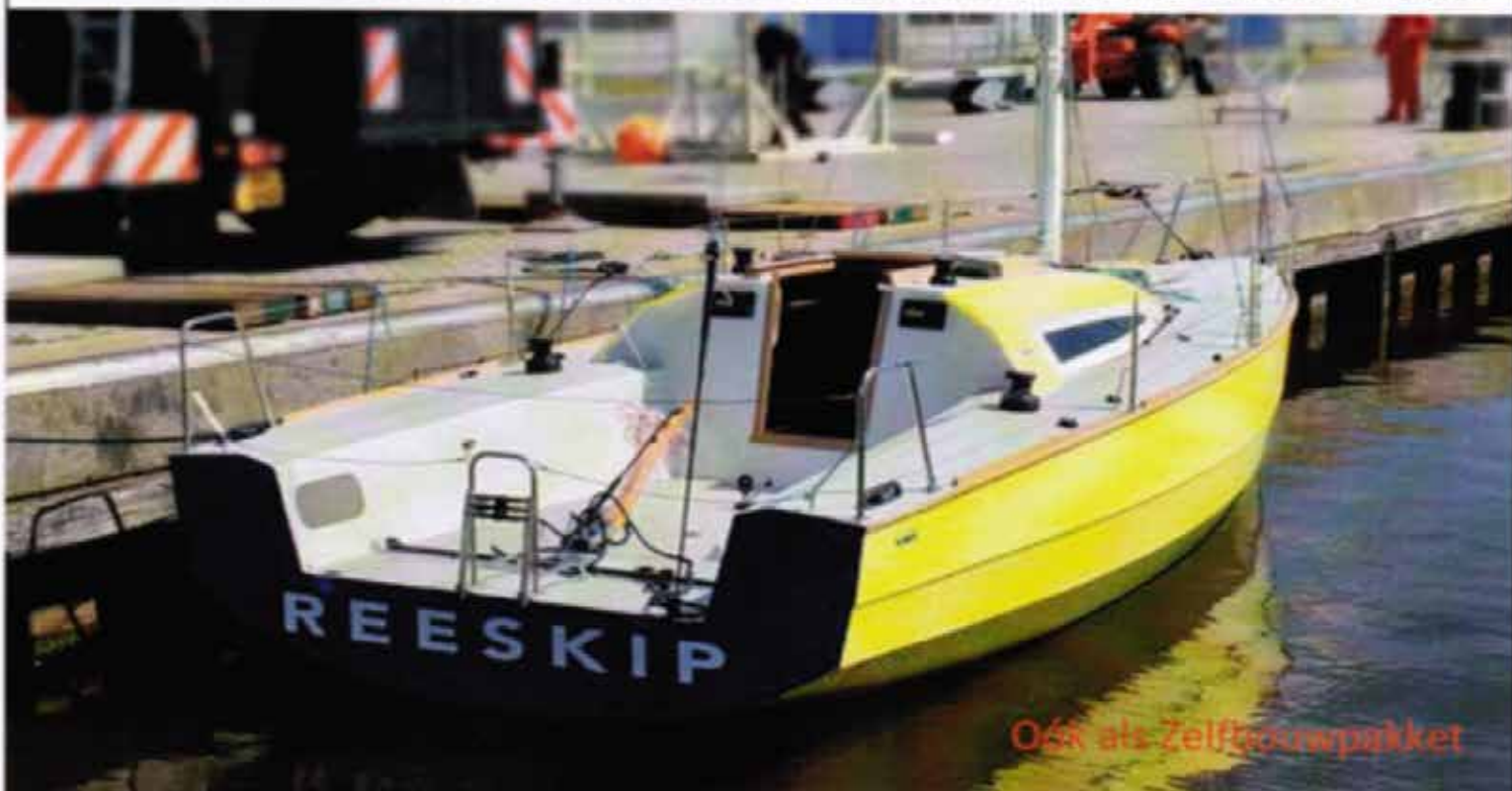
De W27 is het kleine zusje van onze internationaal winnende 'Formule 1 Bolide' W36 Worlds Edition "Hubo". Alle opgedane kennis in de hoogst haalbare klasse zit verwerkt in het DNA van de W27 en ze is daardoor snel [+10 Kn], erg veilig en zeer stabiel.

De W27 CR is uitermate geschikt voor races met crew en/of voor ontspannen met het gezin.

Info: sales@waarschipyachts.com

• LOA: 8,25 m • Breedte: 2,896 m • Diepgang: 1,87 m • Gewicht: 2509 kg • Ballast: 950 kg • Ballast ratio: 45 %
I: 10,40 m J: 3,00 m P: 10,20 m E: 3,65 m

Oók dit Waarschip is duurzaam, sterk en licht gebouwd middels onze innovatieve, unieke hout/epoxy methode.



Oók als Zelfbouwpakket

Extension ¼ tonners 'Satisfacton'



Toen ik (Hylke Steensma) als klein jongetje lange zomervakanties met mijn ouders (ze werkten in het onderwijs) door Nederland voer, speurde ik in havens die we aandeden altijd meteen de steigers af naar dunne verjongde mastjes. Ik weet niet meer precies waar het was maar ik kwam zo ooit terecht bij een knalrood eigenaardig stoer ontzettend racy bootje. Ze had een overloop speciaal voor de neerhouder die ik enkel kende van foto's van de Olympische Star. Ik heb geloof ik wel een uur op de steiger gezeten en onderzocht welke lijn waar uit de mast of de giek kwam en waar die naartoe liep. Pas jaren later, toen ik voorzichtig was begonnen met de revival van de ¼ tonners, kwam ik erachter dat het een Extension 24 ¼ tonner was geweest. Via een post op het Zeilersforum kwam ik erachter dat het ging om de 'Mustang (H-2216)' en later wam ik in contact met de eerste eigenaar Aart Veelenturf.

Halverwege de jaren '70 had Veelenturf de boot als 'Satisfaction' laten bouwen door Jim Lenveld van Jachtwerf Middelharnis. Veelenturf zeilde wedstrijden op het Haringvliet en werd ooit tweede bij de Conny van Rietschoten wedstrijd op de Noordzee. De start was voor Stellendam en de finish was voor Hoek van Holland. Na de finish voeren de deelnemers de Nieuwe-Waterweg op naar het Hulstkampgebouw aan de Maaskade in Rotterdam waar de prijsuitreiking was. De vaarweg was toen voor beroepsvaart tijdelijk afgesloten, dat kon toen nog. In Willemstad en Strijensas werd Veelenturf kampioen, en liet de 'Balletent' en de 'Slow Motion' toen achter zich. 's Avonds was hij naar huis gegaan om spullen op te halen en te slapen en toen is er ingebroken in de boot. De geruchten waren dat iemand dacht dat, om gewicht te besparen, de binnenboordmotor uit de boot was gehaald maar die zat nog gewoon in de boot.



Na een paar jaar verkocht Veelenturf de boot aan Rob van Mourik. De boot kreeg de naam 'Mustang', een langere mast en een klein kajuitje. Van Mourik zeilde ook jaren fanatiek met de boot. Zo zeilde hij diverse keren de Deltaweek en de Haaks-Waddenweek en ook wedstrijdjes vanuit Gorinchem. Nadat hij een tijd niet aan zeilen toe was gekomen heeft hij de boot te koop gezet. Helaas kwamen er geen geïnteresseerden en in 2011 heeft hij de 'Mustang' voor een symbolische euro verkocht aan Bootsloperij 't Ankertje.... Daar is de boot gedemonteerd en zijn de bruikbare spullen opgeslagen. Ben Steffen, die met vrienden de Extension 'Slow Motion' aan het opknappen was, zocht een nieuwe mast voor de boot en in 2013 haalde hij, onderweg naar de eerste Dutch Quarter Ton Cup in Lelystad, de tuigage op. Het waaide erg hard in Lelystad en niet alles bleef heel maar het team had de smaak te pakken en nam de boot flink onder handen. Er werd fanatiek met de boot gezeild maar er werd vooral geklust. De plannen zijn helaas niet allemaal gelukt en of de 'Slow Motion' ooit weer op de wedstrijdbanen bewonderd mag worden is de vraag.



CREEK

SAILS & SERVICE



Dealer & Servicepunt van :

Hagoort Sails

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

RACE
H I G H T E C



Voor wedstrijdzeilers



Voor de toerzeiler

CRUISING
T O U R L I N E

OFFSHORE
P E R F O R M A N C E

THIJS VAN DER BEEK

VEILINGWEG 20A
4697 RR SINT-ANNALAND

INFO@CREEKSAILS.NL
M: 0031 6 19634007
WWW.CREEKSAILS.NL



Voor sportieve zeilers
en zwaardere schepen

CREEK

Oceaan 25 sport ¼ tonner 'Suntiki'

Het is april 2020 als ik, Bart van der Wal (30), op Marktplaats de in 1977 gebouwde Oceaan 25 sport 'Suntiki' tegenkom. Na jaren als wedstrijdzeiler mee te hebben gevaren als bemanning is het nu tijd een eigen, snelle boot die in principe in m'n eentje te zeilen valt, waar een race met bemanning mee te winnen valt en waar ook wel een rondje mee te toeren is. Een aardige eisenlijst dus.



De zoektocht op tweedehands sites was al een tijdje latent aan de gang, maar 'Suntiki' verscheen op Marktplaats evenals twee andere mogelijk interessante schepen (nog een andere ¼ tonner en een ½ tonner). Allemaal gelegen in Friesland, dus met vriendin in de auto gesprongen om de boten datzelfde weekend te gaan bekijken. Op dat moment was het merk Oceaan mij totaal onbekend, maar dat mocht de pret niet drukken. De advertentie schreef dat het een ¼ tonner betrof en de klasse was mij bekend. Het groeiende aantal boten op de startlijnen en de variëteit van aantrekkelijke gelijnde, snelle boten spraken tot de verbeelding. Aangekomen in Friesland was 'Suntiki' de eerste boot die we bezochten.

Uit gesprekken bleek dat ze daar al jaren op de kant stond en de huidige eigenaar kon door omstandigheden een geplande restauratie niet afmaken. De boot was op dat moment door de jaren heen al meerdere malen van hand tot hand gegaan en was een duidelijk geval the Good, the Bad, the Ugly.

- The Good: het spuitwerk van de romp was zeer vakkundig gedaan en de binnenkant van de boot was in goede staat. Daarnaast zat er een zeer uitgebreide zeilgarderobe bij de boot.
- The Bad: dat er hier en daar wat rotte plekjes zaten en dat de helft van de inventaris was verdwenen, was door de inmiddels opgezette roze bril niet meer te zien. Ook het dek was in redelijke staat, zo leek.
- The Ugly: de mast lag al die jaren in weer en wind naast een loods op twee houten schragen tussen de struiken (maar leek zo waar compleet) en de inboard benzinemotor was een aantal jaar ervoor wel geserviced, maar moest nog "even" ingebouwd worden in de boot.



Maar toen liet de eigenaar de “heritage” zien aan de hand van uitgebreide documentatie over gewonnen races in Nederland en Engeland, de bouw van de boot en oude foto's van haar onder zeil. Tsja, teruggekeken was de bezichtiging van de andere twee boten totaal overbodig. Dat deze andere schepen praktisch drijvend wrakhout betroffen, hielp de situatie ook niet bepaald. Een ouderwets geval van liefde op het eerste gezicht voor ‘Suntiki’. Achteraf gezien stond uitkomst van de dag stond na de eerste bezichtiging al vast. Onderweg naar huis werd besloten om de eigenaar van ‘Suntiki’ te bellen en hem een bod te doen. De volgende dag werd ik teruggebeld en werd de zaak beklonken.

De vijf weekenden die daarop volgden is met man en macht geklust om de boot zeewaardig te krijgen voor de tocht naar Hellevoetsluis, wat meer in de buurt van de woonplaats Moordrecht. De boot ging het water in, de mast erop en via de vorige eigenaar werd een “mannetje” geregeld die de motor vakkundig heeft ingebouwd. En ineens lag daar een schip in het water, in plaats van een treurige boot op een bok op de kant. Maar de race tegen de klok begon hiermee gelijk, want de boot kon niet lang bij de werf blijven liggen en moest binnen afzienbare tijd weg zijn.

Maar het harde werken werd beloond en de eerste zeiltocht via het Heegermeer en IJsselmeer naar de tijdelijke ligplaats in Hoorn was een feit. Niet per se dichterbij huis, maar wel een goede uitvalsbasis om óf de staande mastroute te nemen óf de boot over zee naar de nieuwe ligplaats in de Tramhaven in Hellevoetsluis te varen. Het juiste weer om over zee te gaan diende zich na twee weken wachten aan en in twee lange dagen hebben we haar van Hoorn via IJmuiden en Scheveningen naar haar nieuwe box in Hellevoetsluis gevaren. De lessen die we uit de tocht getrokken hebben:

- 1.) Het is een top zeilboot en zelfs na 10+ jaar in de mottenballen zeilt ze ontzettend lekker;
- 2.) Op de motor is ze een ramp, zeker als deze tussen de pieren van IJmuiden uitvalt of ze besluit het gekozen toerental eigenhandig te verlagen;
- 3.) Had ik al gezegd dat ze fantastisch lekker zeilt?

De aankomst in Hellevoetsluis betekent overigens niet het eind van de lijst met klussen. De roze bril is inmiddels weer opgeborgen en realiteitszin heeft weer de overhand. In het dek zitten enkele rotte plekken. Een mastblok dat tijdens de overtocht ongevraagd met bouten en al uit het dek kwam moet nog even netjes teruggezet worden. Een groot deel van het beslag moet teruggeplaatst worden. Oh ja, en het schilderwerk op het dek laat los en moet van de winter geheel opnieuw gedaan worden. De boot heeft achterstallig onderhoud van vele jaren en dat komt bij gebruik steeds meer naar voren. Geen verrassing, maar het moet wel geadresseerd worden.

Het belangrijkste is dat de boot structureel “goed in elkaar zit”. Zowel met veel als met weinig wind zeilt de boot solide en snel en dat smaakt naar meer. Het plan is dit jaar de boot te leren kennen, de bijgeleverde zeilen uit te proberen en vooral lekker te gaan varen en haar van de winter verder op te knappen. Maar het bloed kruipt langzaam waar het niet gaan kan en de eerste plannen voor wedstrijden in 2021 beginnen in het achterhoofd te spelen. Omdat de boot in Hellevoetsluis een ligplaats heeft, ligt het voor de hand liggend om in die omgeving de eerste wedstrijden te varen. Denk hierbij aan woensdagavondwedstrijdjes, Deltaweekend, Mosselrace, etcetera. Een concreet programma met invulling voor bemanning moet van de winter vorm gaan krijgen. Maar voorlopig eerst nog een zomer genieten. O ja, en een winter klussen.

Groeten en tot op het water,
Bart

Najaar 2020: het dek wordt kaal gehaald in Hellevoetsluis.



Samourai ¼ tonner 'White Spirit'

Geert Nell, woonachtig te Aalsmeer, Technical sales consultant bij een turn-key kassenbouwer met klanten over de hele wereld.

De 'White Spirit' (WS) is in 1984 gekocht door mijn ouders van de eerste eigenaar die er fanatiek wedstrijden mee zeilde. De boot zelf is in 1971 gebouwd. Mijn moeder wilde een boot waar ze, als ze zat te sturen, over de kajuit heen kon kijken en ze moest makkelijk bij het water kunnen om een dweil uit te spoelen (laag vrijboord). Mijn vader wilde een sportieve zeiler. Wij zijn in het begin er nog mee op vakantie geweest met zijn vieren, later gingen mijn ouders samen.

We kochten de WS inclusief 2 spinakers en de eerste spi-ervaring, in 1984, was met weinig wind. Ik kan mij nog goed herinneren dat wij versteld stonden van de snelheid! Eerst ging de spi tot en met windkracht 3 omhoog, later tot en met 4, maar nu tot 5 a 6 beaufort. 12 knoop op de GPS in de surf op het IJsselmeer is tot op heden ons snelheidsrecord. Eerder dat rak mijn eerste nose-dive meegemaakt! Ook hebben we een jaar of 10 geleden de Chinese gijp uitgeprobeerd, leuk om een keer mee te maken, maar probeer die zoveel mogelijk te voorkomen...



Toen we de WS kochten was ze uitsluitend gebruikt als wedstrijdboot, dus geen toilet en geen gootsteenafvoer. Een toilet hebben we nog steeds niet (wel een emmer) maar mijn moeder wilde toch al snel een gootsteenafvoer. In de loop der jaren is de basis setup redelijk gelijk gebleven. Uiteraard zijn de originele stalen vallen inmiddels vervangen voor Dynema en zijn ook de stagen vervangen. De zeilen worden ongeveer elke zeven jaar ververs. Het enige zeil van de vorige eigenaar die wij af en toe nog gebruiken is een blooper, een zeil dat je vliegend aan de lijzijde naast de spi hijst. We hebben al een aantal keren met een foto in de zeilen gestaan met spi en blooper op. Omdat de WS al een beetje bejaard begint te worden hebben we er elke winter wel wat onderhoud aan, maar nog te overzien tot op heden.

Mijn broer en ik hebben de WS geërfd en we zijn nu beide trotse eigenaar. We gebruiken hem nu om er een rondje Westeinder mee te zeilen. Zelf probeer ik minstens twee keer per week een rondje te doen. Ik zeil vanaf 2 tot en met 7 beaufort, bij elke windkracht en richting het beste uit de boot halen blijft leuk! We zeilen de woensdagavondwedstrijden op de Westeinder, proberen de 6 uren van de Westeinder te varen, en nog enkele zaterdag wedstrijden georganiseerd door de watersportverenigingen van de Westeinder. Daarnaast staan het rondje om Noord-Holland en de 24 Uurs Race elk jaar op het programma. Het rondje om Noord-Holland hebben we meerdere keren in de SW-klasse gewonnen en we wonnen ook ooit de toerklasse van de 24 uren. Mijn gaafste tocht met de WS was toch wel heen en weer naar Engeland. We hadden supermooi weer met vooral terug weinig wind. De oversteek naar Harwich duurde 27 uur met de spi continu op, de terugweg naar IJmuiden was 37 uur kruisen. Mijn spannendste tocht was tijdens een rondje Noord-Holland kruisen van Den Helder naar IJmuiden in 25 knopen wind. Golven van een kleine twee meter in een pikdonkere nacht. Je zag de golven niet aankomen en een paar keer donderden we van een golftop in een gat. De hele boot schudde, kraakte en wrong. Die winter hebben we een extra schot in de voorpunt geplaatst... De wind was niet het probleem (op de Westeinder hebben we wel met 35 knopen wind gezeild) maar die golven op zee zijn toch van een ander kaliber. Het leukste evenement was de Duo Handed in 2019, een prestatietocht van circa 250 mijl in vier dagen ergens half oktober. Stempels halen in havens en in het donker op het Wad door onverlicht geultjes. Superleuk!

De boot gaat er (begin) maart in en blijft in het water tot nulde kerstdag. Vooral het najaar is wat mij betreft de mooiste tijd van het jaar, lekker rustig op de plas, vaak alleen, zeilen in het donker. Heerlijk! Er is een ding leuker dan zeilen, en dat is nachtzeilen! Ik kan de WS in mijn eentje makkelijk zeilen, ook met spi, wat dus ook vaak gebeurt. Maar ik vaar ook veel samen met mijn broer of een vriend. Tijdens de wedstrijden proberen we met zijn 2 of 3-en te zeilen.

De samenstelling wisselt. Vorig jaar na veel aandringen van Hylke onze eerste NK ORC 4 gezeild, geweldig leuk weekend. Vooral ook omdat je een groot startveld hebt met redelijk gelijkwaardige boten, dat maakt het spannend! Dit jaar is het plan om weer deel te nemen.

We zijn opgegroeid in Aalsmeer en ik woon er nog steeds, vandaar dat de WS op de Westeinder ligt. De Westeinder heeft een mooi groot zeilwater, en heeft ook hele leuke slootjes, poeltjes en eilandjes. Je ligt altijd wel ergens beschut als je even niet aan het zeilen bent. Door onze strijkbare mast zijn we in 5 uur door Amsterdam, dus dat is ook geen probleem!

Mijn zeilcarrière begon met meezeilen met de Felucca kornati van mijn ouders (de boot voorafgaande aan de WS), Optimist, Leukothea (soort polyester zeeverkenners vlet), een Solo (we hadden een groep van circa zes Solo's die elkaar elk weekend opzochten op de Westeinder) naar de WS. Daarnaast vaar ik ook mee met vrienden op allerlei verschillende schepen.

Voor de Westeinder is de WS een ideale boot, handelbaar, niet te diep (120 cm) en meestal sneller dan de rest. Ik merk op (grotere) boten van vrienden dat de krachten op de vallen en schoten veel groter zijn. Mijn spi vaar ik meestal met de schoten in de hand, gaat het te hard is het snel, zelfs in mijn eentje, weer binnen te halen. Probeer dat maar eens met een spi van 80 m². Wel is een grotere boot op groter water met veel wind comfortabeler, maar omdat ik de meeste mijlen op de Westeinder afleg is de WS ideaal!

Wensenlijst materiaal: een betere stuurautomaat dan de huidige ST1000+, gekoppeld aan een windrichtingsmeter.

Wensenlijst tochten: nog een keer naar Engeland, en een keer naar de Faeröer eilanden. Maar daarvoor is de WS wellicht wat te klein....

Zeilersgroeten van Geert

Foto: Geert Nell, Jan Smeele en Arjan Roodenrijs op weg naar de winst bij het NK ORC 4 2020 voor Muiden!



We make the world smaller



Sevenstar Yacht Transport
Head Office Amsterdam, The Netherlands
Phone + 31 20 448 8590
welcome@sevenstar-yacht-transport.com
sevenstar-yacht-transport.com



**SEVENSTAR
YACHT
TRANSPORT**

Foxhound 24 ¼ tonner 'Yellow Fox'

Mijn naam is Robbert Dieperink, ik ben woonachtig in Breukelen en werkzaam als accountmanager bij een watersportgroothandel. Ik ben een aantal jaren geleden met de revival van de ¼ tonners in aanraking gekomen via de media.

In 2007 was ik op zoek naar een 22/24 voeter en kwam de 'Yellow Fox' tegen. Ondanks wat achterstallig onderhoud kocht ik haar toch. Dus eerst veel klus- en poetswerk voordat ik kon varen. De Foxhound 24 is in 1975 ontworpen door de Engelse ontwerper Uffa Fox (bekend van de Flying Fifteen). Ze is degelijk en zwaargebouwd en gedraagt zich met veel wind en golven niet nerveus. Maar bovenal is ze sneller dan dat ze er op het eerste oog uit ziet! In de afgelopen jaren heb ik een nieuw grootzeil, een nieuwe genua en een highaspect aangeschaft. Tijdens de Pampus Regatta van 2014 kon ik een goede gebruikte spinaker lenen die ik na het evenement kon overnemen.

Mijn boot ligt op de Loosdrechtse plassen bij WV De Eerste Aanleg, een klein clubje in Breukelen. In de zomer doe ik mee met de clubwedstrijdjes en tot 2 à 3 jaar geleden zeilde ik daar ook winterwedstrijdjes maar helaas is de animo hiervoor verdwenen. Verder vaar ik om te recreëren en ook om lekker voor anker te liggen bij een eiland. Zwemmen en een boekje en een wijntje erbij. Kortom te genieten van de mooie dagen op het water.

De meeste wedstrijden – en zeker die op het IJsselmeer – zeil ik met mijn neef Aart. Als kleine jochies zijn we ooit begonnen met zeilen in een Flits in Friesland waar hij toen woonde. Samen hebben we vele wedstrijden gezeild in de Sailhorse en Tornado (catamaran) en later ook in de Spanker en de FD. Van 1976 tot 1984 ben ik overgestapt op het windsurfen en heb toen ook wedstrijden in binnen- en buitenland gesurft.

Vorig jaar zeilde ik in september het WK Sunfish op Bonaire in de Grand Masters. Het waait op Bonaire bijna altijd maar nu helaas niet. Gelukkig de laatste wedstrijddag wel waardoor ik toch nog een podiumplek kon bemachtigen. Een leuke ervaring op een bloedheet (als het niet waait) Bonaire.

Dit bijzondere jaar wil ik nog de Zuiderzee Regatta vanuit Muiden en de Van Uden Reco vanuit Medemblik zeilen.

Wellicht dat we elkaar daar als ¼ tonners treffen!

Met sportieve zeilersgroet,
Robbert Dieperink



De ¼ tonners van Pim Visser

De in 1943 geboren Pim Visser zeilt al zijn hele leven. Toen hij 10 jaar oud was kreeg hij zijn eerste bootje. Een roeiboot waarmee hij twee jaar met veel plezier op de Bergse Plas roeide en speelde. Maar al snel kreeg het zeilvirus hem te pakken en fabriceerde hij een mast en zeilen op het bootje. Op bezeilde koersen werkte alles prima maar aan de wind ging het niet echt goed. Het gevolg was dat een Twaalfvoetsjol werd aangeschaft. De boot was voor een jongetje van 12 jaar zwaar overtuigd en lastig te zeilen. Bij gebrek aan zeilscholen in die tijd was er maar één alternatief, de Door Schade en Schande Wijs Geworden School; het zogenaamde DSSWGS-onderwijs. Na een paar jaar zeilen in deze en nog een andere, gemeten jol werd de jol verkocht en werd een snelle, door Van de Stadt in Zaandam gebouwde, Vaurien gekocht. Visser zeilde er veel wedstrijden mee maar toerde ook door het land totdat hij een Kolibri 560 vond en kocht. Ook daarmee werden vele mooie tochten gemaakt. Na drie jaar zeilen met de Kolibri gezeild te hebben werd het tijd voor iets anders en werd zij met een leuke winst verkocht.

De volgende boot was een bijzondere, namelijk de 'Pandoer'. Ze was gemeten als ¼ tonner in IOR Klasse VII en een One-Off gebaseerd op het ontwerp van de Trotter Pandora. Ze was aangepast door de schoonzoon Cees van Tongeren die voor ontwerp bureau Van de Stadt werkte. Het scheepje was binnen, op een paar pijpkozien en een 1 pits gasbrander na, volledig kaal. De standaard kiel van 1,10 m was vervangen door een 1,60 m diepstekende T-kiel waarmee ze haar tijd vele decennia vooruit was. De op het kajuitdak rustende mast was vervangen door een doorgestoken mast die rechtstreeks op de kiel stond. De 'Pandoer' was voorzien van zeilen die door Uppie de Vries van zeilmakerij De Vries in Grouw zelf gemaakt waren. De Vries bemande regelmatig op de 'Pandoer' dus moesten de zeilen met zijn logo wel perfect zijn. Van Tongeren nam als kleinste scheepje ook deel aan het ¼ Ton WK van 1969 in Breskens en finishte op een knappe vijfde plaats.

Een betere of in ieder geval even goede zeiler als de 'Pandoer' heeft Visser nooit gehad en zelfs nooit gevaren. Het bootje liep hoog en hard en sneed dwars door de steilste golven, een genot voor iedereen die van zeilen op een ongeëvenaard niveau houdt. Toch verkocht Visser de 'Pandoer' na slechts een seizoen. Door het compleet ontbreken van enig comfort, was het toch een echte racer maar geen cruiser-racer.

Na de verkoop van de 'Pandoer' ging Visser op zoek naar een vervanger. In Nederland lag weinig te koop dat aan het wensenlijstje (een lengte van 23 voet of meer, vier slaapplekken, een keukenblok, een tafel (ook te gebruiken als kaartentafel) en een goede zeilgarderobe) kon voldoen. Na in Nederland een aantal scheepjes bekeken te hebben bladerde Visser door diverse Engelse watersportbladen. Door de lage koers van het Pond Sterling lagen de prijzen in Engeland beduidend lager dan hier. Een paar boten werden geselecteerd en een afspraak met Engelse makelaars werd gemaakt. In Southampton spraken ze af en samen bekeken ze een paar boten waaronder een Ruffian 23, een Chance 24, een Extension, een Rêve de Mer en een Quarto. Allemaal prima ¼ tonners maar stuk voor stuk in matige staat. De volgende dag met een andere makelaar een in Surrey nog een Rêve de Mer (het kleinere zusje van de Ecume de Mer, winnaar ¼ Ton WK van 1970 en 1972) bezocht. Dit type was qua uiterlijk een van mijn favorieten, een mooi Finot ontwerp met goede zeileigenschappen. De 'Revolution' (K-3478) was in prima staat. De Amerikaanse eigenaar was ook aanwezig en vroeg 7.000 Pond voor de boot. Volgens Visser was dat te veel maar, gezien de vele extra's en de goede staat, bracht hij een bod van 6.250 Pond uit. Dat bod werd helaas afgewezen maar, onder het nuttigen van een pint in de plaatselijk pub, liet de Amerikaan zich ontvallen dat hij over drie weken terug zou keren naar Amerika.

Visser sprak met de makelaar af dat hij de boot in de gaten zou houden. Na twee weken belde de Amerikaan de makelaar en vroeg hem of het bod nog geldig was. Dat was niet het geval en Visser voelde zich vrij een nieuw lager bod van 5.250 Pond uit te brengen. In eerste instantie kwam er geen reactie maar enige dagen later werd het bod, waarschijnlijk knarsetandend, geaccepteerd.



Na het ontvangen van de benodigde documenten en het vastleggen dat de boot in Ramsgate in het water afgeleverd zou worden werd de aankoopsom overgemaakt en werden de eigendomsapieren verkregen.

De boot werd door Pim en zijn goede vriend Peter overgezeild. Het was een geweldige tocht. Bij het ochtendgloren was het eerste wat ze zagen de vuurtoren van West Kapelle op Walcheren. Ze lagen niet op schema maar lagen er ver voor. De 'Revolution' heeft vervolgens 30 jaar in Willemstad gelegen en het was altijd een genot om met dit 7.15 meter lange scheepje grotere schepen voorbij te zeilen. Wat zij door haar korte lengte aan snelheid te kort kwam, werd meer dan goed gemaakt door de hoogte die zij aan de wind kon varen. Vele tochten werden gemaakt en er werden ook wedstrijden gezeild. Een enkele keer viel de 'Revolution' (met zeilnummer H-2507) in IOR-wedstrijden, te midden van een veld van semiprofs in de prijzen. Toen Visser na al die jaren door gezondheidsproblemen niet meer in staat was te zeilen werd de boot verkocht aan iemand uit Bergen op Zoom. De man had wilde plannen met de boot, hij wilde namelijk met haar rond de Wereld zeilen. Hij begon met opknappen en aanpassen maar maakte de klus nooit af. Uiteindelijk hoorde Visser dat zijn oude geliefde boot min of meer als een wrak in een kanaal bij Best is aangetroffen. Een ontzettend treurig einde voor een geweldige ¼ tonner.

Visser kijkt met veel plezier terug op de tijd met zijn twee ¼ tonners en volgt de revival in Nederland op de voet!

De 'Revolution' onder spinaker over de finish bij een Delta Race



Team Comodo

We zijn het exacte jaartal al kwijt, zolang is het geleden. René heeft sinds kort een grotere boot gekocht, een upgrade van de Dehler Dehlya die ze eerst hadden. Fijn zeilen met vrouw en twee kleintjes, een derde is onderweg. De boot is van alle gemakken voorzien: warm water, een douche, digitenne een veel plek voor luiers. Toch mist er iets. Zeilen met het gezin is als zeilen als een zondagsrijder. Bij windkracht 3 gaat het rif erin, bij meer dan 5 graden helling begint de Maxi-Cosi (met kind) te schuiven. Begrijpelijk, niemand kan een poepluier verschonen onder 35 graden helling met windkracht 5 op het IJsselmeer, maar wel saai. De boot lag in de haven van Naarden en René las over de woensdagavondcompetitie (WAC) van de vereniging. Perfect! Nu nog een team verzamelen...

Het team:

René: Kapitein, oorzaak van dit alles

Nicolaas (tot 2018): studievriend van René

Hanno (tot 2014): kitende buurman

Jurgen (vanaf 2014): ex-huurder

Erik (ondergetekende): man van jaarclubgenoot van vrouw

Op Hanno na hadden we allemaal ruime zeilervaring maar nooit wedstrijden gevaren.

Boot 1 – Een Compromis 888 Class

Je ziet meteen de volbloed racer in de lijnen van het schip. De glazen sprayhood die ons beschermt tegen het striemende opspattende water als we met 3 knopen door het water snijden, het hoge vrijboord zodat we ook zonder zeilen genoeg wind konden vangen en de rubber stootrand waarmee we bij de start alle risico konden nemen. De zeilgarderobe was nog origineel, het grootzeil had de vorm van zo'n opblaasbare tennishal, de fok van een tarp voor de tent. Allemaal geen probleem, we werken immers met het SW-handicap systeem waarmee we allemaal enigszins gelijke kans hebben. Het non-wedstrijdmateriaal compenseren we met gewoon extra inzet en een feilloze techniek. Hoe moeilijk kan dat racen nou eigenlijk zijn?



Een paar seizoenen verder... Goed, waar zullen we beginnen. Korte samenvatting: Varend booreiland maar wel gezellig. Paar steekwoorden: (veel) drop, korte spanningsboog, veel 'overleg', DNF (vaak), 'Oh, deden jullie ook mee?', BBQ als startschip.

Er moest iets veranderen. Konden we nou echt niet zeilen? Dat de boot niet meewerkte daar waren we van overtuigd, maar we moesten weten wat ons aandeel hierin was. De SW-handicap is ook nog eens niet gerelateerd aan windkracht dus bij weinig wind konden we sowieso meteen maar de drop pakken maar met midden en vooral hoge wind zouden we theoretisch iets moeten kunnen bereiken.

Er kwamen nieuwe zeilen voor het bestaande lakenpakket. Geen racezeilen, gewoon dacron. En we besloten een zeilcoach te vragen ons te begeleiden. We vonden Simon bereid ons te helpen. Op een paar zaterdagen is hij met ons aan de slag gegaan. Dachten wij een masterclass zeiltrim te krijgen was het toch anders. De belangrijkste leerpunten:

1. Vaste rolverdeling. Tot dan toe deed iedereen eigenlijk van alles. De nieuwe rollen:
 - a. Stuurman
 - b. Voorzeil/grootzeil trim bakboord/stuurboord
 - c. Tacticus / voordekker
2. Routine in de manoeuvres. Duizend keer overstag met nieuwe rolverdeling. Wide in, tight out. Gennaker zetten en droppen.
3. De start: Of je bent op tijd of je bent te vroeg. Te laat bestaat niet.

We kregen Simon ook zo ver om een WAC mee te varen. Het was 5-6 Bft, uiteraard een goede start door wat drastisch manoeuvres waar we redelijk van onder de indruk waren en vervolgens speelden we weer booreiland, maar nu een snelvarende! Als je erlangs wilde mocht je onderlangs en aangezien we een van de grootste boten in het veld waren ging dat de meesten never nooit niet lukken. Resultaat: 1e!

Daarmee was niet gezegd dat we niet konden zeilen en de boot toch racepotentie had, ook Simon werd redelijk verdrietig van de performance van de boot bij lage en middel wind. Ook zonder Simon aan boor voerden we nu aanzienlijk beter. Bij weinig wind nog altijd ver in de onderste regionen maar met meer wind schoven we naar boven. Toppunt was een fysieke (!!) eerste plek op een van de koersen op de pampusregatta! Uiteraard weer met 5Bft en veel golven, uitstekend voor onze tank-caravan.

Boot 2 – Baron 76

Privé werd er steeds minder gevaren met de Compromis en uiteindelijk besloot René deze te verkopen. Niet zonder met elkaar af te spreken om met z'n vieren een wedstrijdbootje te kopen. Na wat speurwerk en tips kwamen we op een prachtige Baron 76 'Raissa', onze eerste kwarttonner! De zeilen waren niet nieuw meer maar verder was alles aanwezig. Met een paar nieuwe blokken konden we op pad. We merkten al gauw dat het weer wat tijd ging kosten om dezelfde routines te krijgen als op de Comodo.

Sinds de aankoop hadden we nog geen kans gehad om onder boot te kijken. Aangezien we toch wat aangroei hadden ondanks dat de boot volgens de vorige eigenaar een paar maanden daarvoor in de antifouling was gezet hebben we haar eruit laten takelen. Bij het afspuiten kwam meteen de hele laag rode antifouling mee, het leek wel of er een blikje Flexa muurverf was gebruikt. De boot moest er echter weer terug in want in de Pampus Regatta vanuit Durgerdam kwam eraan. Van de winter gingen we wel de onderkant goed bekijken. De Pampus ging slecht. Enorm klieren met de voor ons onbekende bakstagen en een nog ontbrekende spinnaker... Kortom we moesten het maar compenseren op de dansvloer.

In de winter hebben we de boot eruit gehaald om de bodem te gaan bekijken. Gewapend met een bandschuurmachine en een haakse slijper pakten we alle plekken aan die er slecht uitzagen, voor een beetje osmose waren we niet bang. Na een paar dagen slijpen en schuren zag de boot er echter uit als de oppervlakte van de maan. We slepen zo diep totdat we geen geïnfecteerd materiaal meer tegenkwamen maar het was niet te doen. Shipshape erbij gehaald en zij gaven aan dat grote delen compleet gedelamineerd waren en dat de boot eigenlijk onveilig was om mee te varen. Het aandachtspunt veranderde van hoe 'krijgen we de boot weer tiptop' tot 'hoe komen we zo goedkoop mogelijk van de boot af!' Uiteindelijk een sloper uit Weesp gevonden die de boot voor nop komt ophalen, aantal onderdelen eraf gehaald en daar ging ze weer. Niet heel veel plezier van gehad. Saillant detail is dat iemand de sloper zag rijden met de Raissa en toen de boot weer heeft gekocht van hem. Wij wensen hem heel veel succes!

We waren weer bootloos maar nog niet verslagen! Op zoek naar een nieuwe boot dus. Geen bakstagen, dat is te moeilijk. Wel een kwarttonner, potentie voor meer wedstrijden en een gezellige club.

Boot 3 – GK24

Na de winterstop het speurwerk weer opgepakt. Paar boten bekeken en uiteindelijk de keus gevallen op een knalgele Westerly GK24 ¼ tonner van een tuiger uit Medemblik. Met zijn overuren uit zijn werkzaamheden bij een werf in Lelystad heeft hij een jaar ervoor de onderkant geschild, van een paar lagen glasvezel voorzien en knalgeel gespoten. Check! Staand en lopend want was ook in orde, hij was immers tuiger. Check! Dit heeft potentie!

Door schade en schande wijs geworden nu wel een echte keuring, alles zoals verwacht behalve een scheurtje in het koelwater gedeelte van het motorblok. Dat is niet iets wat je eenvoudig kan fixen en volgens de keurder is de motor daarmee economisch total loss. Nadat de prijs hierdoor wat was gezakt durfden we het wel aan. Er kwamen geen grote hoeveelheden water binnen en nadat de motor warm was hield het vrijwel op. Gekocht!



In juni 2019 de boot onder schitterende omstandigheden overgevaan van Medemblik naar Naarden. Plan was eerst wat wedstrijden as-is te gaan varen om dan in te winter de boel te tunen naar hoe wij het wilden hebben. In de wedstrijden zagen af en toe hoe hard ze kon en het was leuk om in ieder geval ergens midden in het veld te varen in plaats van helemaal achteraan.

De winterkluslijst bestond uit:

- Waterdicht maken kajuit dak. Het was een soort gatenkaas van vorige lay-outs maar die waren gevuld met butyl. Na een paar weken in de regen op de kant rook de binnenkant naar champignonkwekerij.
- De naam op de zijkant
- Instrumenten inbouwen. Voor de Raissa hadden we al een setje Raymarine aangeschaft. Dus diepte/speed geveer en windgeveer monteren en gaten voor de schermplaten.
- Alle bekabeling vervangen inclusief schakelpaneel. We konden geen kaas maken van de bestaande bekabeling en stroomdiagram, dan maar vervangen.
- Nieuwe overloop en kar. De bestaande overloop was zo'n systeem met knoppen die je moest vastdraaien, dat ging in een wedstrijd zeker niet werken. Ook nog voor de Raissa hadden we al een nieuw systeem liggen.
- Boot aan de binnenkant schoon (schoner...) en droog maken
- Helmstokverlenger monteren
- ...

We besloten ook meteen nieuwe zeilen erop te zetten. De bestaande waren van Aat Kool en prompt vonden we hem weer bereid een set te breien voor onze GK. We hebben met Aat en paar uur gesproken en ik moest mijn best doen al zijn tips op te schrijven en te snappen. Wat een bron van informatie is die man! Op aanbeveling van Aat gekozen voor een 125% (?) gelamineerd voorzeil en een redelijk standaard grootzeil.

Het klussen in de winter valt altijd tegen, voor je weet is het alweer voorjaar. Corona kwam ons zeker niet slecht uit... Eind april waren we pas klaar en kwam Aat de zeilen erop zetten vergezeld van nog wat nuttige trimp-tips. Vooral de stand van het leioog in combinatie met het laminaat zeil was een behoorlijk openbaring: Bij weinig wind eentje naar voren en bij harde wind eentje naar achter vanuit de middenwind positie. Kom maar door met die wedstrijden!

En de boot stelde niet teleur! Al tijdens de 'oefenwedstrijden' onder coronaregels zaten we er goed van voren bij. We zijn meteen routines gaan ontwikkelen voor alle manoeuvres en doen een betere voorbereiding. Toen in juli de echte wedstrijden begonnen merkten we dat we het nu zelf in de hand hadden (behalve het wier dan). Met een goede start en weinig fouten kunnen we hoog eindigen!

2021 wordt ons jaar! We hopen jullie te zien op het water!





★★★★★
Thuishavens
Enjoy the finest Dutch Marinas

*Ontdek de
mooiste vaargebieden
vanuit onze jachthavens*

- ⚓ *1 ligplaats, 3 vaargebieden*
- ⚓ *Makkelijk bereikbaar*
- ⚓ *Luxe voorzieningen*
- ⚓ *Gastrijke medewerkers*
- ⚓ *Familievriendelijk*
- ⚓ *Flexibele contracten*



WELKOM THUIS!
JACHTHAVEN NAARDEN

Yamaha 24 1/4 tonner 'Yamahoela'

Tussen de 1/4 Ton WK's van 1977 in Helsinki (Finland) en 1979 in San Remo (Italië) werd, zoals elders in dit boek te lezen is, om de titel gestreden in Japan. Aan de WK's van 1974 in Malmö (Zweden), 1975 in Deauville (Frankrijk) en 1976 (Amerika) hadden al eens Japanse teams deelgenomen en voor het WK in eigen land schreven een flink aantal Japanse boten in. In totaal 15 van de 32 boten. Gezegd moet worden dat op veel boten naast Japanse ook Amerikaanse of Nieuw-Zeelandse bemanningsleden voeren.



De aangepaste Yamaha 24 1/4 tonner 'Magician V' won het kampioenschap. Aan boord de Amerikanen Roy Cundiff en Gerry Gavin, en de Japanners Makoto Kikuchi en Hakomori San. Roy werkte voor North Sails California en Gerry voor North Sails Wisconsin. Voor het evenement werd geloot wie mocht sturen, en Roy trok het langste strootje. De fractioneel getuigde boot was een ontwerp van Yamaha's huisontwerper Ichiro Yokoyama, een minder bekende, maar - volgens Roy - misschien wel de beste IOR-ontwerper van die tijd. Yamaha bouwde twee versies en gedurende maandenlange trainingen werden, op aanraden van Roy, Gerry en bemanning, nog veel aanpassingen verricht. Beide zusterschepen waren goed, maar Roy en Gerry kozen 'Magician V' voor het evenement. 'Magician V' had dezelfde romp als de later in serie gebouwde Yamaha 24 maar dan met een scoop. Het waaide tijdens het evenement erg hard, tijdens de long distance (in die tijd zo maar 400 mijl...) is 55 knopen wind gemeten en stonden er golven van meer dan 3 meter. Diverse mastjes braken en er zonken zelfs twee 1/4 tonners.

In 1979 was Kees van Son op zoek naar een kleine kajuitzeilboot en zijn oog viel op een Sprinta Sport. De keuze was eigenlijk al gemaakt maar goede vriend Harry Kalverboer, destijds directeur bij Yamaha Nederland, maakte Van Son enthousiast voor de Yamaha 24. Naast de goede zeileigenschappen was ook de ruime kuip en de enorme binnenruimte een pré ten opzichte van de Sprinta. En dus kocht Van Son in 1979 bij importeur Van der Wansem Marine BV in Buitenkaag een Yamaha 24 1/4 tonner. Volgens Van Son de enige 24 in Europa, van het grotere zusje de 25 werden er wel iets meer verkocht.

De familie Van Son zeilden regelmatig wedstrijden in de NKK-klasse met de 'Yamahoela' maar gingen ook op vakantie naar onder andere Frankrijk en Zuid Engeland. Van Son weet nog dat twee Japanse zeilers uit de Olympische ploeg een weekend meezeilden. Japan boycotte - net als veel andere landen - de Spelen van 1980 in Moskou en de zeilers kregen ter compensatie van Yamaha de trip naar Nederland aangeboden. Een zeer leerzaam en leuk weekend was dat.



Rond 1990 werd de boot verkocht aan Chris Houbolt die ook wat clubwedstrijden met de boot zeilde. De volgende eigenaar was Robbert Brender à Brandis die haar later weer verkocht aan Thomas Lefarth. Toen de kinderen nog klein waren ging Lefarth met zijn gezin met de boot op vakantie en, toen de kinderen groter werden, samen met zijn vrouw. Lefarth zeilde ook regelmatig de clubwedstrijden van WSV Sint Annaland en ook meer dan 20 keer een Deltaweek. De laatste jaren zeilde Lefarth vooral solo, iets waar de boot ook zeer geschikt voor was. Na een lange periode op de kant werd ze in het najaar van 2020 verkocht. In het voorjaar van 2021 verhuist ze naar Naarden om daar de woensdagavondwedstrijden van de R&ZV Naarden en de wedstrijden van de DQTC in het midden van het land te zeilen. Mooi dat ze weer de wedstrijdbanen op gaat!



Varen is vrijheid



BELIZE

Type: Robber 3

Schipper: Dennis Scholtz

Vaste ligplaats: Nederhorst den Berg



BLACK PEARL

Type: Extra Paulette

Schippers: Hylke Steensma en Joost Ensink

Vaste ligplaats: Naarden



BLUE OCEAN

Type: Oceaan 25

Schipper: Femke Braaksma

Vaste ligplaats: Haarlem



CHIQUITINA

Type: Elvstrøm ¼ tonner

Schipper: André Vink

Vaste ligplaats: Huizen





Banks Sails Europe

"Since 1962.. Many World, European and National titels have been won using our designs and membrane sails."

Tell us your ambition.



COMODO

Type: Westerly GK24
Schipper: René Kemps
Vaste ligplaats: Naarden



COOL KID

Type: Starbuck
Schippers: René en Ron Sepers
Vaste ligplaats: Monnickendam



ENDEAVOUR

Type: Proto 1/4 tonner (ontwerper onbekend)
Schipper: Ruud Westerbeek
Vaste ligplaats: Lelystad



FAIR WIND

Type: Beneteau First 27
Schipper: Xander Bianchi
Vaste ligplaats: Naarden





HAGOORT SAILS

GEMAAKT IN NEDERLAND

Hagoort Sails maakt al meer dan 40 jaar zeilen voor vele schepen. Of het nu toerzeilen betreft of wedstrijdzeilen, alle zeilen worden op maat ontworpen en gemaakt in onze eigen zeilmakerijen in Nederland. Door onze langdurige relaties met doekleveranciers beschikken wij over een breed scala aan doeksoorten uit de beste kwaliteit.

Naast het maken van zeilen heeft het Hagoort Sails team een grote passie voor zeilen en is vaak op het water en op de wedstrijdbanen te vinden. Zo is Bas Sijsma, zeilmaker in de nieuwbouw, de laatste jaren actief in de 1/4 ton klasse. Bas heeft in 2020, samen met Team Entanglement, een unieke in Polen gebouwde Conrad 777 1/4 tonner overgenomen en van een volledige refit voorzien. Er wordt volgend jaar gevaren met een gewoven Fibercon Polykote grootzeil en een laminaat voorzeil. Er is voor deze combinatie gekozen om het maximale rendement uit de zeilen te halen. Met deze combinatie is de prijs/kwaliteit verhouding erg hoog, zowel in levensduur als in prestatie. Meer weten? Kijk op onze website of kom langs op de zeilmakerij.

www.hagoortsails.nl

Facebook, Instagram & LinkedIn @Hagoort Sails
#PoweredByHagoort #HagoortSails #JeZeilmaker

Er varen diverse 1/4 tonners met zeilen van Hagoort. Hier de schitterende Starbuck 1/4 tonner (Dick Zaal ontwerp) 'Cool Kid' (NED-2810) van de familie Sepers op snelheid tijdens de Zuiderzee Regatta van 2019. René Sepers aan het roer, Erwin Sikking aan de spiner en Ron Sepers in de pit.



FUN-RUN

Type: Gibsea 80 plus

Schippers: Frank Jan Smits en Gerrit Gortzak

Vaste ligplaats: Naarden



FURIE

Type: Sprinta

Schipper: Ben Hoefsloot

Vaste ligplaats: Wageningen



KLAVER 4

Type: Van de Stadt 25

Schipper: Maurice van der Putten

Vaste ligplaats: Naarden



SECOND WAVE

Type: Robber 3E

Schipper: Bart Snel

Vaste ligplaats: Almere Haven





Handgemaakte soft shackles, soft links en andere
Dyneema producten van hoge kwaliteit.
Bezoek de website voor meer info!

 <https://www.softshackleshop.com/>



Scan me!



Ga jij je RVS harpen deze winter
ook vervangen door soft shackles?

- Net zo sterk als RVS
- Licht van gewicht
- Roest niet
- Geen tikkende harpen meer
- Materiaal dat geen schade veroorzaakt

Naast de standaard
producten op de website
zijn wij ook gespecialiseerd
in het maken van producten
op maat gemaakt van
Dyneema.

- Vallen
- Schoten
- Verstaging



WHITE SPIRIT

Type: Samourai 740

Schippers: Geert en Marco Nell

Ligplaats: Aalsmeer



YELLOW FOX

Type: Foxhound 24

Schippers: Robbert Dieperink

Vaste ligplaats: Breukeleveen



Voor winnaars

Het verschil tussen winnen of verliezen is soms maar een paar seconden. Of wel of niet het juiste materiaal.

Met je stuurmanskunsten kunnen we je niet helpen, maar met goed materiaal wel. We hebben veel op voorraad en ook nog eens scherp geprijsd. Bestellen kan bij ons natuurlijk gewoon online.



Sydneystraat 72
3047 BP Rotterdam
T 010 - 285 71 77

www.kokwatersport.nl

KOK
WATERSPORT