

ETC Nieuws

Rondje Oost-Engeland
Laveren tussen grote schepen en plezier in de modder

Vakmanschap en passie
De succesformule van Dazcat

Doorvaren tot je honderd bent

19 november • ALV en najaarsbijeenkomst • Lelystad



26



4



16



10



21

www.multihull-online.nl**Redactie CTC-Nieuws**

redactie@ctcnederland.nl

Ariëlla Bijl, 036 - 53 84 225

Maarten Bakker, 06 - 53 70 52 41

Medewerkers aan dit nummer

Rif Hoogenboom, Maarten Klinkenbijl, Bram de Vries, Bart Buwalda, Cora de Haas, Ger en Inge Bayens, Jan van der Veen, Paul Hofman, Wim van Houdt, Doddy van Leeuwen-Assink, Robert de Vries

Kopij is altijd welkom!

Uitgave nummer 277 - oktober 2022

Het CTC-Nieuws verschijnt viermaal per jaar, ongeveer in maart, juni, oktober en december. We verzamelen kopij in de maand voorafgaand aan verschijning. Het zomernummer wordt alleen uitgegeven als digitaal magazine.

Het copyright van de inhoud van het CTC-Nieuws blijft bij de CTC.

Met bronvermelding is, na verkregen toestemming van de schrijver van een artikel, overname toegestaan.

Ledenadministratie

Ellenoor Brenninkmeijer, 06 - 10 91 03 45, ledenadministratie@ctcnederland.nl

Internationale contacten

Nico Boon, 050 - 57 78 505, nicoboone1926@gmail.com

Ereleden

Nico Boon, Leon Bart, Henk de Velde

Bestuur

voorzitter Jan-Willem van Crevel, 030 - 23 69 652, voorzitter@ctcnederland.nl

secretaris Ellenoor Brenninkmeijer, 06 - 10 91 03 45, secretaris@ctcnederland.nl

penningmeesters Roos Cox, 0243 - 22 62 46 en Fetske de Glee, 023 - 54 72 595,

penningmeester@ctcnederland.nl

algemeen bestuurslid Harald Kemper, 06 - 22 01 52 92, bestuurslid@ctcnederland.nl

Regionale activiteiten

noord Ronald Mors, 06 - 33 56 95 33, regio noord@ctcnederland.nl

midden Eric Mullink, 06 - 29 51 09 22, regio midden@ctcnederland.nl

zuid Paul Hofman, 06 - 53 35 28 09, regio zuid@ctcnederland.nl

De Catamaran en Trimaran Club Nederland bestaat sinds 1968 en heeft ten doel het zeilen met meerrompschepen te bevorderen. De CTC doet dit door het organiseren van bijeenkomsten, wedstrijden en tochten, het verstrekken van informatie en adviezen en het uitgeven van het CTC-Nieuws en de site: www.ctcnederland.nl.

De belangrijkste verenigingsactiviteiten vinden plaats in combinatie met de ledenvergaderingen in voor- en najaar in het centrum van het land en in de regio's Noord en Zuid. De bijeenkomsten (lezingen, presentaties enz.) worden georganiseerd door het bestuur en de regiocommissarissen. De wedstrijden om de Henk Eggink Wisseltrofee en het Zeelandkristal en de WOK-wedstrijden worden gespreid over het land georganiseerd.

De aankondigingen van alle verenigingsactiviteiten worden gepubliceerd in het CTC-Nieuws en op de website. Meer informatie over lidmaatschap, het verkrijgen van oudere uitgaven en het jubileumboek vindt u op de site.

4 Helgolandrace 2022
Rif Hoogenboom

10 Malle pret in de 'glorious mud'
Maarten Klinkenbijl

14 HET was bijzonder leuke ervaring
Bram de Vries

16 Het wonder van Millbrook Creek
Maarten Bakker

20 Bart & Cat
Column

21 Waddentocht wordt puzzeltocht
Cora de Haas

22 2 To Tango zeilt naar Griekenland
Ger en Inge Bayens

24 Schippers gezocht
Jan van der Veen

25 Zeelandkristal 2022
Paul Hofman

26 Hoe kun je zo lang blijven varen?
Doddy van Leeuwen-Assink

28 Notulen ALV 26 maart 2022
Najaarsbijeenkomst en ALV

31 Van het bestuur
Schoon
Robert de Vries

32 Een ode aan de puts
Jan van der Veen

Op de omslag: De Corsair 31UC Brainwave is weer schoon. Foto: Robert de Vries

voorwoord

Les feuilles mortes

Zachtjes, bijna majestueus, glijden de rompen over het water van het Markermeer. Het kabbelende geluid van de golfjes klinkt als muziek in de oren, een beetje zoals de melancholieke klanken van *Autumn Leaves* de geest weten te beroeren. De beroemde jazzbalad weerspiegelt bij uitstek de emotie van het onontkoombare afscheid van deze mooie zomer op het water. De uitvoering van, de veel te jong gestorven, Eva Cassidy kan wedijveren met de iconische stem van Nat King Cole. Zoek beide maar eens op... Nat King Cole is mijn favoriet, al kan ook Yves Montand met de oorspronkelijke tekst mij zeer ontroeren. Maar ik dwaal af... Het seizoen is voorbij. De laatste mijltjes van het jaar brengen de boot definitief naar de vertrouwde plek voor de winter op de werf van Rhebergen in Amsterdam. Met nadruk schrijf ik hier Rhebergen, want Simon neemt, nu zijn pensioen nadert, wat vaker vrijaf van het werk op de werf dat hij met vertrouwen aan zijn zoon Wisse kan overlaten. Het is nog geen einde van een tijdperk maar wel een hint, een nieuwe akte in het stuk. We horen er nog wel meer over.

Ook het leven zelf kent dus seizoenen en het is zaak daar, tot de laatste vorst het water definitief tot stilstand brengt, van te genieten. Bram en Doddy zijn er meesters in, ze zeilen door zolang het kan, tot op hoge leeftijd, misschien wel tot ze honderd zijn. Dat is een aanlokkelijk perspectief en Doddy deelt hun ervaringen in een aanstekelijke handleiding. Doe er uw voordeel mee...

Het mooie aan de herfst zijn de zomerverhalen en die zijn er in overvloed. Zo nemen Ger en Inge Bayens ons mee op hun voorspoedige reis langs Europese kusten, de golf van Biskaje op reis naar de Mediterranée. Het weerzien met Griekse wateren bevat hen zeer, daar zullen we ongetwijfeld nog vaker over lezen. Een ander reisverslag, in geestige stijl geschreven, is van de hand van Maarten Klinkenbijl. Met zijn Lola II struint hij langs de Engelse Oostkust en maakt daar kostelijke avonturen mee die regelmatig leiden tot hilarische taferelen. Dat geestrijke schrijven is ook van toepassing op Jan van der Veen. Twee aardige bijdragen van hem deze keer, één over de Compaen, bijzonder schip, en een taalkundig hoogstandje in de rubriek 'Bespiegelingen' op de achterflap. Leuk hoor!

Heel anders maar minstens zo inspirerend is het werk van MultiMarine, de beroemde bouwers van Dazcat in Cornwall. De werf ademt eenzelfde sfeer als die van Rhebergen. Ontstaan vanuit passie, niet institutioneel maar pragmatisch, ogenschijnlijk wat rommelig, tegelijkertijd doelgericht en efficiënt. Gedreven door vakmanschap en liefde voor het metier. Tijdens onze reis verbleven we er een paar dagen en ik was diep onder de indruk van de kwaliteit van het werk en het team. Van mijn hand een reportage. Samen met al het clubnieuws, het Zeelandkristal, de HET, de Waddentocht, die spreekwoordelijk in het water viel, de ALV op 19 november - gezellig! - is het een boordevol nummer. Geniet ervan en bedenk alvast: over twee maanden ligt het kerstnummer alweer op de mat. Dan zijn alle blaadjes gevallen, is de herfst echt voorbij en kunnen we verwachtingsvol uitzien naar een nieuw seizoen. Daar wordt een mens blij van!

Mede namens Ariëlla die weer een formidabele klus heeft geklaard, veel leesplezier!

Maarten Bakker



Helgolandrace 2022

Oostende – Helgoland – Oostende

De zeilrace van Oostende naar Helgoland en terug geniet minder bekendheid dan andere Vlaamse sportmonumenten zoals de Ronde van Vlaanderen en de zesdaagse van Antwerpen. Desalniettemin is de zeilwedstrijd een ware klassieker. Zeventien jaar voor de eerste editie van Vlaanderens mooiste en achtendertig jaar voor de eerste zesdaagse ging in de zomer van 1896 de eerste editie van de Helgolandrace van start. Sinds 1900 wordt de race georganiseerd door de Royal North Sea Yacht Club Oostende. Dit jaar keerde de race terug van een 20 jaar durende afwezigheid. Een dubbele mijlpaal want het was tevens de eerste editie van de tocht waarbij multihulls welkom waren.

Rif Hoogenboom

De dobberende start voor de haven van Helgoland



Helgoland bleek ondanks het geringe formaat een ontzettend leuke bestemming voor een tweedaagse vakantie

Op 9 juli verschenen twee trimarans aan de start: Het Verstand van Poeh van schipper Karst Hoogenboom en Triki van schipper Bart Gabriel. Dit verslag is afkomstig van Het Verstand van Poeh met de bemanning Karst, Martijn en Rif Hoogenboom. Aan boord van Triki voeren Bart, zus Sarah, neef Niels en familievriendin Astrid.

Naar Helgoland

Zaterdagochtend vroeg startten de twee tri's met zo'n zeventien knopen wind uit het noordnoordwesten aan de tocht van tweemaal tweehonderdvijfzeventig mijl. Hoog aan de wind liep eerst het Verstand uit van het verbijsterde veld kieljachten die zichzelf op hoogte en snelheid geklopt zagen door de kleinere tri's. De vierenveertigjarige boot kreeg al snel gezelschap van Triki, en ter hoogte van Walcheren lagen we zij aan zij. De dag ging voorbij zonder demarrages; de bemanningen konden elkaar goed in de gaten houden en er werd uitgebreid gezwaaid. De wind bleef stabiel, pas in de nacht zou hij toenemen richting de 25 knopen.

De keuken kwijt

Aan boord van het Verstand deed zich wel een opvallend incident voor. Na een bijzonder geniepige golf werd het steeds natter binnen. De eerste druppels werden nog toegeschreven aan een doorlekkend dek of terugspattende golf, maar na nadere inspectie kwam een andere oorzaak aan het licht. We waren de keuken kwijt. De emmer waarin de gasbom aan de boot hing was weggeslagen en door het gat spatten de golven geregeld naar binnen. Het lek was zo gedicht; de pannendeckel werd op het gat geschroefd. Maar het was gedaan met warm eten. In plaats van curry masala stond er salade op het menu.

Pizza in IJmuiden

Gedurende de dag passeerden we de Nederlandse kustplaatsen en trok de wind langzaam aan. De voorspelling voor de nacht verslechterde ook en Bart en Karst besloten rustig te overnachten in IJmuiden. Bij zonsondergang liepen we IJmuiden binnen. Het Verstand lag dertig seconden voor op Triki. We bestelden gelijk pizza en de volgende avond stond koude pizza op het menu. De volgende morgen herstartten we, maar scheidden onze wegen snel. Triki besloot om dicht langs de Waddeneilanden te zeilen en wij zeilden verder door naar het noorden.

Star Wars

De dag ontvouwde zich als een inhaalrace, de mono's hadden de nacht doorgepakt en voelden nu onze hete adem in hun nek. De wind was aardig gaan liggen, er stond nog een knoop of twaalf en de dag vloog voorbij. In de invallende duisternis zagen we het grootste windpark van Europa opdoemen mijlen ten noorden van het Duitse Wad. De eindeloze rijen ritmisch knipperende rode lichten leken nog het meest op het decor van een sciencefictionfilm en het boothotel, drie fel verlichte verdiepingen boven het roodknipperende wijndonker was direct uit Star Wars geplukt. In de loop van de dag had Triki een flinke voorsprong gepakt, maar die liepen we 's nachts beetje bij beetje in. Op screecher scheurden we richting Helgoland waar



De Jan van Gentenkolonie op Helgoland. Ze waren tot op één meter afstand te benaderen.



De twee trimarans naast elkaar in de haven van Helgoland. Het interieur van Het Verstand ligt te drogen aan dek.

*Het was een sport zo lang mogelijk op een golf te surfen
en in een rush uit het water getild te worden*



De screecher wordt tijdens de terugrace gerepareerd



De bemanning van Triki pronkt haar placemats tijdens de barbecue op Helgoland, met van links naar rechts: Sarah, Bart, Astrid en Niels



De bemanning van Het Verstand van Poeh na de finish in Oostende, van links naar rechts: Karst, Martijn en Rif

we slechts één kieljacht en Triki voor ons moesten dulden. We finishten in het kanaal tussen Helgoland en Düne bij zonsopkomst. Na een welverdiend finishbiertje bleek op de wal zelfs dat we Triki op handicap waren voorbijgestevend.

Op Helgoland

Na een paar uur slaap, toen de laatste boot de haven was binnengelopen, werd er aan boord van een van de kieljachten geproost op een mooie tocht. We dronken gin-tonics. Het was elf uur 's ochtends. Slechts eenderde van de kieljachten had de finish gehaald. We finishten op maandagmorgen en de terugreis startte pas op woensdagochtend. Het was een gelukkig toeval dat Helgoland ondanks het geringe formaat een ontzettend leuke bestemming voor een tweedaagse vakantie bleek. De wandeling rond het eiland duurt twee uur en leidt langs rode kliffen, Jan van Gent-kolonies, zeegezichten en het schattige stadje. De organisatie had ook alles in het werk gesteld om ons een prettig verblijf te bieden; de eerste avond zijn we met z'n allen uit eten geweest en de tweede avond was er een barbecue geregeld op het nabijgelegen Düne, waarbij we gelijk de zeehondenkolonie hebben bezocht.

De terugweg

Vier dagen na de start in Oostende vertrok de vloot weer richting België, vol goede moed en met een nieuw gecomponeerd liedje: *Helgo, Helgo, op kosten van Pierro*, ter ere van de oudste deelnemer aan de tocht. Organisator Jan Gabriel, wiens eigen schip op de heenweg met roerpech was uitgevallen, sloot zich aan bij de bemanning van Triki. We hadden een dobberende start en met wind uit het zuidwesten dobberden we rustig richting het Duitse Wad. Vrij snel draaide de wind noordwaarts en trok hij aan. Het Verstand liep iets weg bij Triki, al bleef de voorsprong beperkt. Pas 's nachts zakte de wind er weer uit, maar dat was met de volle maan als geleidelicht nauwelijks een straf. Langs Vlieland en Texel voeren we rustig, en toen we de Noord-Hollandse kust naderden begon het alweer te dagen.

Eindsprint

Overdag bleef het licht weer. Pas in de loop van de middag draaide de wind terug naar een noordwest 4. Dit werd onze screecher al snel te veel en hij scheurde af aan de tackhoek. Gelukkig was er naald en draad aan boord en binnen het uur had Karst de screecher in elkaar genaaid. De voorsprong was in de loop van de ochtend opgelopen tot vijf mijl, maar in de middag bleef de vliegensvlugge opmars van Triki onopgemerkt aan boord van het Verstand. Vanaf de Nieuwe Waterweg ging het hard. Daar kwam Triki, schijnbaar uit het niets, langzij en werd op beide boten de spinaker gehesen. De eindsprint was ingezet. Op spi raasden de twee tri's over de golven, waarbij de sport was zo lang mogelijk op een golf te surfen en in een *rush* uit het water getild te worden. Dit lukte heel aardig en de snelheid kwam geregeld boven de 17 knoop. In de loop van de avond nam het Verstand een kleine voorsprong, maar het bleef tot het laatste uur spannend.

Het Verstand passeerde enkele minuten voor twaalfen de finish voor de haven van Oostende. Triki finishte een dag later, minuten na middernacht. Eenmaal gefinisht, aangemeerd bij de jachtclub en gedoucht liepen de bemanningen van de twee boten, nuchter doch als dronkenmannen, naar de kroeg. Daar deden we ons tegoed aan bier, kaas en worst en vierden we de mooie tocht. Een week later volgde de prijsuitreiking, waar heerlijk werd gegeten en nagepraat.

De organisatie was zeer tevreden over de herboren Helgolandrace en sprak de hoop uit dat er bij de volgende edities nóg meer multihulls aan de start zouden verschijnen. Deze hoop delen wij, en wij hopen met veel CTC'ers aan de start te verschijnen van de volgende editie van Oostende-Helgoland-Oostende in 2024.

Multihull- en ander nieuws

Maarten Bakker

Eco 6, de nieuwste kleine cat van Kohler



Het ontwerp van de Eco 5.5 staat al sinds 2003 in het ontwerpportfolio van Bernd Kohler, daarvan zijn er al enige tientallen verkocht en gebouwd. Handzaam en trailerbaar maar wel erg klein. In 2019 kwam hij met een wat grotere versie van de kleine minicruiser, de Eco 6. Een halve meter langer en met 34 cm meer breedte biedt dat ontwerp veel meer boot en leefruimte. Op de kleine 'coastal cruiser', zoals Bernd hem noemt, kun je echt wat langere weekenden of weekjes vertoeven. Het interieur zit ingenieus in elkaar, elke centimeter is benut. Een belangrijk verschil met de Eco 5.5 is de met een deur afsluitbare wc/badkamer in de bakboordromp, daar is ook de extra enkele kooi te vinden. Daartussen is voldoende plek om je staand om te kleden. In de rompen is de maximum stahoogte 164 cm. In de dekkajuit, op het brugdek, is de zithoogte maximaal 98 cm. Daar bevindt zich de 'salon' die kan worden omgebouwd in een ruim tweepersoonsbed. In de stuurboordromp zit de kombuis en een klaptafel. Ook aan dek is er meer leefruimte dan op de 5.5, zowel in de kuip met de uitklapbare zijpanelen als op de zittingen op het voordek. Hoe je daar komt is altijd wat lastig bij de kleine ontwerpen van Kohler. Door het luik of bovenlangs? Dat zal ook bij het aanleggen een issue zijn maar toch, juist daarom karaktervolle scheepjes. De performance is in potentie indrukwekkend, niet in het minst door het lage gewicht:

leeg weegt de catamaran 360 kg. De relatief slanke rompen spelen ook een rol. Met 15-20 knopen wind zijn dubbele cijfers genoteerd, Kohler spreekt over 15 knopen. Er zijn zeilfilmpjes te vinden met zeer overtuigende beelden. Ook de aandewindse eigenschappen zijn goed, dankzij het enkele zwaard in de bakboordromp, naast de toilet-ruimte is de zwaardkast ingebouwd. Effectief. De maximum waterverplaatsing bedraagt 750 kg. Je kunt kiezen tussen een sloep- en een spriettuig. De laatste is handig als je wil traileren omdat 'het rondhout' beperkt is tot zeer handzame lengten. Het grootzeil heeft een oppervlakte van 15 m² en de fok 4,9 - 5,8 m².

Volgens Kohler zullen de materiaalkosten 4000 euro bedragen. Daar kunnen we op dit moment wel 25% bij optellen, maar dan nog is dat redelijk overkomelijk. Voor het tuig, dekbeslag en een 6pk-buitenboordmotor kom je op ongeveer hetzelfde uit. Tweedehands kan veel schelen. De geschatte bouwtijd komt neer op 800 uur, ongeveer twee keer zo veel als de Eco 5.5. De bouwplannen kosten 180 euro. Dat hoeft geen belemmering te zijn.



Marlin 33 Multihull of the Year 2022

De Marlin 33, de onverslaanbare carbon tri uit Denemarken is verkozen tot Multihull of the Year. Sinds een paar jaar heeft Dragonfly er een serieuze concurrent bij, notabene ontwikkeld in Denemarken zelf. Jan Anderson, de Deense ontwerper uit Fyn, bekend van zijn racewinnende trimarans Barracuda en Black Marlin, is de man achter het ontwerp van de Marlin 33. In een samenwerkingsverband met de Duitsers Roland Gäbler en Jürgen Teriete (allen succesvolle zeilers) wordt het schip geproduceerd in Bulgarije op de superinnovatieve werf Elica Yard. De vouwbare en trailerbare trimaran wordt gebouwd in cnc-gefreest schuim, carbon sandwich en gelamineerd d.m.v. epoxy-vacuüminfusie en is extreem licht. De waterverplaatsing zeilklaar varieert van nog geen 1450 kg leeg tot 1950 kg in cruiseconditie.

De tri wordt geleverd met twee mastlengtes. Voor de cruise-uitvoering blijft de mast beperkt tot 13,5 meter en voor het racetuig staat een mast van 15 meter op het programma, met een grootzeil van 46 m² en een fok van 20 m². De code zero is 39 m². Een bruut tuig voor een tri van deze afmetingen. De Marlin is een geduchte tegenstander op het wedstrijdveld. Het geheim van de tri is, naast het beperkte gewicht, het hoge volume van de drijvers, het zeilen op één romp gaat makkelijk en dat maakt het mogelijk om hoge snelheden te bereiken.

Tegelijkertijd biedt het interieur een bijzonder elegant ontworpen en comfortabele accommodatie. Kortom, racen én cruisen op stand. De breedte van de hoofdromp is 2,54 meter en dat levert behoorlijk wat leefruimte op. De stahoogte is 1,94 meter en er is slaapplek voor vier bemanningsleden (plus eventueel twee in de kajuit). De romp is 9,6 meter lang (l.o.a. is 10,0 m), ingevouwen is de lengte 11,5 meter. De breedte is 7,8 en ingevouwen 3,55 meter. De diepgang varieert tussen 0,4 en 2,1 meter. Voor het traileren van de boot moeten beams en drijvers gedemonterd en onder de hoofdromp op de trailer geplaatst worden. De trailer en de boot wegen samen ongeveer 2200 kilo. Prijs op aanvraag.



Twaalfde Route du Rhum van start

De Route du Rhum bestaat nu 44-jaar. In de 12de editie van deze uitdagende transatlantische race in november verschijnen deze keer 138 deelnemers aan de start. De race vertrekt vanuit Saint Malo op weg naar de finish in Guadeloupe. Voor multihulls zijn de Ultim 32/23, de belangrijkste categorie maxi-multihulls met acht deelnemende schepen van meer dan 32 meter lang, zonder maximale grootte, het meest tot de verbeelding sprekend. De Idec Sport, de boot van titelhouder Francis Joyon zit in dat segment. Maar ook de Ocean Fifty: multihulls van 50 voet (15 meter lang) die allemaal tot dezelfde klasse behoren, levert veel spektakel op. Er doen dertig soloracers mee, zestien in de monohullklasse en veertien in de Rhum Multi. De laatste is de verzamelklasse van verschillende schepen tussen 39 en 63 voet. Bijzondere schepen en avonturiers. Dat belooft een spannende competitie te worden. Eén daarvan is Philippe Poupon die in 1986 won en al vier deelnames op zijn naam



Titelhouder Francis Joyon op de Idec Sport

heeft staan. Hij gaat racen met Pierre-1er, de illustere boot waarmee Florence Arthaud in 1990 won. De Acapella-La Chaîne de l'Espoir, de tri die een tijd in Nederlandse handen was, doet ook mee.

Nog wat interessante weetjes: zeven van de deelnemers is vrouw (5%) en 20% is van

niet-Franse nationaliteit. Een record... De race gaat 6 november om ongeveer 13.00 uur in Saint Malo van start. Tot die tijd zijn de deelnemende schepen op verschillende dagen tussen 25 en 29 oktober aan de kades in de haven te bewonderen.

Nieuwe koers Rhebergen Multihull Yachts

Dit jaar werden Simon en Alida Rhebergen beiden 65 jaar en dat is aanleiding voor veranderingen in de leiding van de bekende werf in Amsterdam-Noord. 7 mei jongstleden vierde het paar met familie, vrienden, medewerkers, werfliggers en zelfbouwers van het eerste en laatste uur een 'officieel' afscheid van de werf. Simon blijft wel betrokken bij de werf maar de dagelijkse leiding

komt in handen van hun zoon Wisse die reeds een aantal jaren steeds meer werkzaamheden overneemt en nu, ondersteund door Josan, de nieuwe office manager, zich ook ontfert over de bedrijfsvoering. Simon en Alida kunnen het na veel intensieve jaren nu eindelijk wat rustiger aan doen en andere plannen verwezenlijken.

De werf van Rhebergen heeft veel betekend in de multihull-wereld in Nederland en doet dat nog steeds. Simon begon met de bouw van de eerste Spider in Nederland, een acht meter lange cat van Malcom Tennant maar de groei van bedrijfsactiviteiten kwam echt op stoom met de bouw van de Havkat 31. Alan Veth zette Simon op het spoor van Lars Oudrup en zijn

ontwerpen in epoxy sandwich. Dat paste goed bij zijn expertise. Na de bouw van de mallen en de productie van vijf Havkats zouden nog veel schepen volgen. Onder andere de trimarans van Tony Grainger, de grote K13 en vervolgens de Zeeman voor Henk de Velde, eveneens naar een ontwerp van Kohler. Ondertussen nam het zelfbouwen bij de werf een grote vlucht. De werf in Amsterdam-Noord werd een trekpleister en kraamkamer van ideeën en initiatieven. Een van de specialiteiten van de werf werd het bouwen van omvangrijke sandwich dekken en onderdelen van grote luxejachten in geavanceerde vacuümtechniek. Deze activiteit werd verzelfstandigd in Rhebergen Composiet Constructies en later afgestoten. Rhebergen Mutihull Yachts ging door en verhuisde enkele honderden meters naar de noordoostzijde van het terrein. In de nieuwe bedrijfsgebouwen concentreert de werf zich op winterstalling, reparaties, bouwprojecten en faciliteert nog altijd zelfbouw en onderhoud.



Malle pret in de 'glorious mud'

Michiel en Maarten voeren deze zomer naar Engeland met de Lola II, een TRT 1200. In twee weken maakten ze van alles mee.

Maarten Klinkenbijl

Gisteren gingen we bij IJmuiden vol goede moed de zee op en in het begin was dat flink wennen, de golven waren net buiten de haven hoog en wisselden van richting waardoor we echt alle kanten op slingerden. Na een half uurtje konden we echter koers zetten richting Engeland maar helaas, na twee uur zeilen werd ik gebeld door de Nederlandse kustwacht met het vriendelijke maar uiterst dringende verzoek me onmiddellijk uit de verboden zone te verwijderen en terug te keren naar IJmuiden. Wat?!? Het blijkt dat ik niet de goede kaart in mijn boordcomputer had staan. Vreemd, want toch heb ik de meest recente kaarten digitaal gekocht en ingeladen, twee maanden geleden. Niet getreurd, we voeren richting Zandvoort en vanaf daar richting Hoek van Holland. Daar maakten we een haakse hoek in westelijke richting. Na nog een waarschuwing en twee mijl omvaren vonden we rond 23 uur eindelijk een vrije doortocht richting het westen. We zijn wel de hele avond bezig geweest met kaarten laden en zenuwachtige kustwachten via de telefoon en marifoon te woord staan. Alles gered met een beetje charme en (gespeelde) onschuld.

Grote schepen

Bij de aanloop van Engeland kwamen we veel grote containerschepen tegen van soms wel vierhonderd meter lang! Een snelle telling van de containers bracht ons tot vijftienduizend containers op een zo'n schip.



Dat zou een file vormen van vijfhonderd kilometer vrachtwagens. Na een zeiltocht volgens het boekje op de River Orwell waarbij we alle Engelse zeilschepen Lola's elegante kontje hebben laten zien, vonden we een fijne mooring en waren we binnen een half uur klaar en vol goede moed om de modder van Pin Mill te trotseren. Je kan met de bijboot naar de kant tot je bij het door eb drooggevallede gedeelte komt. Dan zul je wadend door de modder verder moeten, kuddes woedende zwanen trotserend, terwijl je bijboot ergens aan een paal vastgeknoopt ligt. Na een paar lekkere glazen bier en een nog lekkerder maaltijd van schelpdieren en gerookte makreel moesten we op het inmiddels gestegen water de bijboot gaan zoeken. De broeken gingen uit, en in onderbroek zochten we gierend van het lachen naar de bijboot. Nu zitten we weer op de Lola en zijn klaar voor een goede nachtrust, na nog een kleine gin-tonic.

Down and under in Pin Mill

Na de krijgsraad van vanochtend die slecht twee minuten duurde besloten we in de morgen naar Chatham te zeilen. Dat werd een dag vol met kleine avonturen. Eerst klussen, en dus de mast in, want Maarten had voor zijn vijftigste verjaardag een heus ankerlicht gekregen zodat zijn bootje te allen tijde zichtbaar zou zijn. Boven gekomen bleek er ook nog een lijn flink versleten te zijn en dat was nou net de lijn waarmee Michiel Maarten de mast in gehesen heeft. Niks aan de hand, gewoon een lijntje om de mast leggen en de andere even vervangen op 'slechts' twintig meter boven water. Iets wat nog best te doen zou zijn als er geen zeeschepen van honderd meter vlak langs zouden varen waardoor de mast een meter heen en weer slaat. De kapiteins op de zeeschepen negeren de woedende gebaren van Michiel volkomen. Na deze klus gaan we met de bijboot over de Orwell naar een jachthaven om een lijn en vier boutjes te kopen die we nodig hebben voor enkele reparaties. Op de terugweg zoeken we een oude eik die hier in de buurt zou staan. De bijboot knopen we bij hoog water aan een hek en gaan op weg door een prachtig maar droog, typisch Engels landschap. Na een half uurtje bereiken we het eikenbos. Het ligt zo dicht bij de rivier dat het er zo erg naar vis ruikt dat de viskraam van Kostunrix een bloemenstalletje lijkt. De eiken in het bos zijn prachtig, het lijkt wel of ze onder hun eigen

gewicht bezweken zijn en als een taart in elkaar gezakt. Sommige bomen vallen letterlijk in het water. Op de terugweg gaan we via de jachthaven. Vandaar naar Pin Mill moet je een stukje door het overloopgebied van de rivier en hier ontdekken we hele koloniën zeekraal en lamsoren. Meteen een hoedje vol geplukt voor de avondmaaltijd. Daarna vinden we ook nog op een net geoogst aardappelveld genoeg aardappelen om ons de rest van de week te voorzien.

Eenmaal terug op de Lola II is het ruim tijd voor een biertje maar bij het uitladen van de bijboot blijkt dat we een lijn van £80 bij de winkel hebben laten liggen. Dus maar terug met de bijboot: zes kilometer tegen de ebstroom in. Gelukkig is de winkel nog open en had een van de medewerkers, die niet onderdeel was voor 'The Dude' uit The Big Lebowski, de lijn bewaard. In volle vaart terug en nu echt tijd voor een biertje. Aan boord heerlijk gegeten met een tom ka kai soepje vooraf en een salade van gesauteerde zeekraal met lamsoren en gebakken aardappeltjes met een salade van boontjes enz... Na het eten heeft Michiel nog een dappere poging gewaagd een zeebaars te vangen maar kwam tot de ontdekking dat ze met afgaand tij niet langs de boot zwemmen.

Modder

Naast ons kwam inmiddels een Nederlands jacht aan de mooring liggen met maar liefst zes mensen aan boord en duidelijk net overgestoken vanuit Nederland. Om de bijboot op te blazen moesten de drie mannelijke bemanningsleden toch eerst de gebruiksaanwijzing lezen. Toen het ding eenmaal in het water lag, kwamen ze al snel tot de ontdekking dat in Pin Mill aan land gaan niet zo eenvoudig is en dat bij laag water de modder niet zomaar te overwinnen is. Na twee dappere pogingen keerden ze terug naar hun zeilboot. Wij hadden inmiddels het diner achter de kiezen en kregen weer zin in een beetje beweging en besloten de modder van Pin Mill te lijf te gaan. Zo gezegd zo gedaan. Eerst met de bijboot naar de dichtstbijzijnde mooring om daar de bijboot te verlaten en overboord te springen. Meteen staan we tot aan het kruis in de modder, niet te doen en er is zeker niet vooruit te komen. Na een paar minuten lijken we verslagen, toch ontdekken we dat je op handen en voeten langzaam maar zeker een paar meter kan afleggen. Na een kwartiertje ploeteren, klunen of modderkruipen hadden we eindelijk vaste grond onder de voeten. Vandaar konden we de honderd meter naar het terras van de Butt and Oyster afleggen. Het hele terras liep uit om de twee totaal onder de modder, onherkenbare malloten te aanschouwen. We



mochten niet naar binnen maar er waren vrijwilligers genoeg om voor ons een biertje te halen en uiteindelijk heeft de lieve bardame ze nog cadeau gedaan ook. Na twee biertjes terug door de modder geharkt en bij de Lola II uitgebreid gezwommen om een beetje schoon te worden. Het zal nog weken duren voordat we de modder en bijbehorende stank kwijt zijn en jaren voordat we dit avontuur vergeten zijn. Nu lekker met warme kleren aan en een biertje aan dek, Lola van de Kinks klinkt lekker, de volle maan rijst in volle glorie aan de horizon. We hebben een topdag gehad.

Chatham

In Burnham on Crouch waar, behalve theedrinken met mierzoete cake, echt niks te doen is, hebben we ons suf zitten rekenen op de route en de getijdenstromingen. Alleen de tabellen volgen is niet genoeg want die verschillen van elkaar. Na lang zoeken werd de oorzaak gevonden bij de tijdsverschillen tussen ons klokje en Greenwich Time, waar een uur verschil tussen zit. Eindelijk waren we eruit: we moesten om acht uur vertrekken om stroom mee te hebben om de rivier uit te komen waar de stroming ongeveer drie knopen is. En dat is heel wat als je het mee of tegen hebt. We zaten precies goed en hadden de stroom mee totdat we op zee aangekomen bijna 180 graden moesten draaien om de monding van de Theems op te varen. Ook hier hadden we stroom mee, de vloed kwam op en er was geen wind dus op de motor voeren we heel rustig met een behoorlijk vaartje tussen de nauwe zandbanken van de Theems door met het voornemen nu in Londen toch echt de goede kaarten te gaan kopen. Zonder kaart varen kan ook bij mooi weer zenuwslopend



zijn, het is een beetje als rijden op de Périphérique van Parijs en menen dat je de goede afslag naar dat ene kleine hotelletje nog best kan vinden als je het eenmaal ziet. Maar dan met enorme tankers om je heen... Maar het ging goed en na een paar uur voeren we heel rustig een zijrivier van de Theems op richting Chatham, waar we een fijne mooring vonden bij een 'powder-magazine'. Chatham, Maarten was er ooit geweest en kon zich eigenlijk alleen herinneren dat hier menig vrijgezellen-feest gehouden wordt en dat het hele dorp één grote pub is. We hebben ons kostelijk vermaakt maar geen pub gezien. Wel lang gelopen en werkelijk de achterkant van de Engelse samenleving gezien. Vrouwen die hun eigen lichaamsgewicht aan make-up dragen en zich in jurken hebben geperst die zeker vier maten te klein zijn. Mannen die bijna standaard in ontbloot bovenlijf lopen om de portretten van hun kinderen te showen die ze levensgroot op hun borst hebben laten tatoeëren door een bevriend tatoeëerder die eigenlijk steigerbouwer is.

Londen

Dan staat een dagje Londen op het programma: vroeg uit de veren om met de bijboot naar de overkant richting het station te gaan. Eerst met de bus en daarna met de trein. De trein maakt iedere vijf minuten een stop en na die stop gaat een dame alle 34 stations omroepen die nog komen met een volume waar de gemiddelde scheepstoeter lafjes bij afsteekt. Londen in het kort: veel lopen, naar de kaartenwinkel die heel veel kaarten van de Carieb had maar geen van de Noordzee, met de metro naar Camden om lekker te lunchen, terug naar de city om nog een beetje te wandelen en weer terug naar het station. Vier keer de Theems overgestoken en veel mooie gebouwen gezien. Wat een stad. Hidepark was een opluchting met veel eekhoortjes en parkieten. Op de terugweg zijn we gestopt in Rochester waar een kasteel staat en een van de betere visrestaurants is gevestigd. Het kasteel hebben we links laten liggen en we liepen lijnrecht naar het restaurant. Daar hebben we alle voorgerechten besteld die op de kaart stonden en ons tegoed gedaan aan heerlijke vis, softshell-krabben, oesters en uitstekende wijn. Met cognac en gin-tonic als toetje, wat een feest.

De bus terug

De terugweg was een heel avontuur. Na een eenvoudige treinreis naar Chatham zochten we een bus naar de marina waar we onze bijboot hadden gestald. De eerste buschauffeur die we vroegen snauwde ons de bus uit en dus gingen wij vol goede moed naar de tweede. Hij wist waar we moesten zijn en kwam er vlak langs. Onze Apple Pay deed het niet dus we mochten gratis mee. Na twintig minuten ging Michiel toch maar eens googelen waar we waren en helaas bleken we totaal de verkeerde kant op te zijn gereden. Bij navraag bleek dat in de wijde omtrek twee marina's waren en dat hij de verkeerde in gedachten had. Geen probleem, gewoon blijven zitten dan kwamen we vanzelf weer in Chatham. Onderweg nog een klein akkefietje: de bus was inmiddels leeg en opeens stopt de chauffeur op een donkere weg en rent naar buiten terwijl hij de leuning van zijn stoel afbreekt, zijn geld en papieren op de grond laat vallen en de bus open laat staan. Wat?!? Weg chauffeur. We hebben een moment getwijfeld of we zelf maar moesten rijden maar na een kleine vijf minuten kwam hij terug alsof er niks aan de hand was en vervolgde de reis naar Chatham. Op het station aangekomen vertelde hij dat hij nog zes minuten over had en ons in die tijd best even naar de boot kon brengen om het misverstand goed te maken. Zes kilometer in zes minuten door een dorp, het kan echt, gelukkig hadden we nog ergens vijf euro en konden we hem een fooi geven voor een busrit van een uur en zes minuten.

Ramsgate

Van Chatham naar Ramsgate was een rustige tocht zonder wind dus op de motor. Onderweg genoten we van de zee en zandbanken waar kolonies met zeehonden op lagen te zonnen. Tegen het einde van een prachtige dag kwamen de krijtrotsen in zicht en genoten we van het prachtige uitzicht. Om pakweg drie uur waren we in de haven van Ramsgate waar we diesel tankten en een mooi plekje vonden. Na een welkome douche en opfrisbeurt voor de boot hadden we trek en kwamen we terecht bij de Griek genaamd Papa George. Er was alleen nog binnen plek, we genoten van de familie George die voltallig aan het helpen was om alle bestellingen op tijd de deur uit te krijgen. Uiteraard te veel (vlees) gegeten maar het smaakte prima na een dag op zee. Papa George gaf ons zelfs een pakketje mee voor op zee, met instructie wat wel en wat niet in de oven moet. Na nog een biertje in de vergane glorie van een veel te sjieke maar oude jachtclub, hielden we Ramsgate voor gezien en doken we op tijd de kooi in om klaar te zijn voor de oversteek.

*Elke keer als we even dachten dat het rustig was
verscheen er weer een schip op ons computerscherm
met een koers die de onze zou kruisen*

De tocht terug naar de overkant

De voorspellingen waren matig met regen en weinig wind. Na enkele uurtjes aanmodderen en zeilen wisselen, we voeren gemiddeld vier knopen, trok de wind flink aan en konden we met een prima gemiddelde van negen knopen richting België. De hofmeester (Michiel) was ondertussen bijna door de complete overige bemanning gekielhaald wegens het serveren van bedorven muesli maar ook daar zijn we overheen gekomen. Onderweg ontweken we talloze tankers en vrachtschepen, elke keer als we even dachten dat het rustig was verscheen er weer een schip op ons computerscherm met een koers die de onze zou kruisen. Toch kwamen we er zonder kleerscheuren doorheen en kregen we zicht op een vrije doorgang tot de Belgische kust. We waren op tijd en volgens de berichten zou de wind tegen de avond gaan liggen, dus door naar Blankenberge voor de nacht. Michiel had hier net een week vakantie gevierd voor hij op de Lola aanmonsterde en er waren nog vrienden om gezellig mee op het terras te zitten. De volgende ochtend om zeven uur weer fris en fruitig klaar voor de tocht naar IJmuiden. Meteen na de haven is de scheepvaartroute naar de Schelde dus even flink uitkijken. Er staat een zwak tot matig windje en we lopen een knoop of zeven richting huis!

De laatste loodjes

Het vissen hebben we opgegeven, nog steeds hebben we geen grondig advies kunnen inwinnen over de vismethoden in de Noordzee en weet Maarten eigenlijk alleen hoe je een tonijn of iets dergelijks kunt vangen. Bijna elke dag zagen we wel ergens een zeehond, zelfs vlak voor de Maasvlakte. Michiel heeft nog een zeeekat gespot en Maarten twee dolfinnetjes. Maar de vissen hielden netjes afstand van onze lijnen en daarmee van de koekenpan. De tocht vanaf Blankenberge was druk met veel verkeer en jachten die dezelfde kant op gingen. We kregen al snel competitieve neigingen om alle zeilboten voor

te blijven of in te halen wat resulteerde in een keer of twintig wisselen van voorzeil tussen de genaker en de 150% genua. Uiteindelijk hebben alle (halve catamaran-) zeilers het toch moeten afleggen tegen onze snelheden van gemiddeld negen knopen met uitschieters tot meer dan twaalf knopen. En dat met vijftien tot twintig knopen wind. Net na de middag moesten we de Maasmond oversteken, een van de drukste scheepvaartplekken in de wereld! Na ons netjes gemeld te hebben mochten we meteen door om vlak langs een paar flinke vrachtschepen over te steken. Bij Scheveningen nog even een kitesurfwedstrijd ontweken. Hierna beseften we dat we nog voor het donker bij IJmuiden konden zijn en besloten we een poging te doen om nog thuis te komen. Van Scheveningen naar IJmuiden was het lekker rustig, we paktten vast de tassen in en hier en daar een beetje schoongemaakt. De tom kah kai van Michiel smaakte heerlijk en de eieren voor de eiersalade van Maarten moesten helaas wegens kwade reuk overboord. De vissterfte zal wel een hoogtepunt bereiken dit jaar in de omgeving van Bloemendaal.

Om zeven uur liepen we de sluis bij IJmuiden aan en vanaf dat moment was het een makkelijke doorgang door het Noordzeekanaal en de Oranjesluizen. Om half twaalf, na een kwartiertje zoeken, hadden we in het donker tussen de andere boten onze mooring in Durgerdam (ode and credits voor Brian) weer gevonden. Er volgde een logistiek hoogtepuntje: met de bijboot en alle bagage naar de haven, daar ging Michiel de auto halen en inladen terwijl Maarten de roeiboort ophaalde en de bijboot terug in de davids moest hijsen, hierna de Lola II in slaap brengen compleet met nacht/ankerlichtje en een muts over de salon en deuren, dan in het stikdonker naar het strandje roeien waar Michiel inmiddels gelukkig met een zaklamp de richting kon aangeven. Allemaal gelukt en na een rustig ritje naar Eindhoven en een warm welkom, konden we eindelijk lekker slapen. We hebben het goed gehad.



HET

was een bijzonder leuke ervaring



Na het enthousiasme van CTC-leden ervaren te hebben bij het lustrumevenement in 2018 in Hellevoetsluis en bij een lezingenavond dit voorjaar in Lelystad, was het ‘logisch’ voor Bram de Vries om ook deel te nemen aan het weekend van de Henk Eggink Trofee. Hoe was dat?

Tekst en foto's: Bram de Vries

Voor mij begon het met een rustige solotocht onder zeil met een lopend windje van Den Oever naar de Flevo Marina bij Lelystad waar mijn boot op vrijdagmiddag gewogen werd. Een grote mobiele kraan op de kade tilde haar moeiteloos uit het water en door de vele hulpvaardige handen was het ook voor mij een eenvoudig klusje. Met dank aan Jan Willem voor het organiseren en Zieger voor het wegen! Bij het doorvaren naar mijn ligplaats voor het weekend werd ik wederom prettig geassisteerd en ook op de steiger stonden weer hulpvaardige handen klaar om een lijntje aan te nemen. Eenmaal afgemeerd werd aan boord gezellig bijgepraat met wat mensen en heb ik mijn boot van binnen en van buiten kunnen laten zien. Leuk, zulke belangstelling en conversaties met mensen met verstand van zaken! 's Avonds lekker gegeten aan boord bij andere leden en daarna een veel te lekker toetje gegeten bij het restaurant. Dat was een mooi begin van het weekend!

Vriendschappelijk

De zaterdag begon met het palaver voor de twee wedstrijden, relaxed, wat later dan aangegeven ("dit is de CTC"). Omdat mijn boot er nog niet helemaal klaar voor was, zou ik niet meedoen maar als media-boot het water op gaan en had daarom toch dezelfde informatie nodig als de zeventien bemanningen die wél gingen racen. En ik kon mijn toeschouwer/opstapper oppikken die wel geïnteresseerd is in multihullzeilen, maar toeren leuker vindt dan racen. Daarna was het een uurtje varen naar de startlijn en konden we gewapend met diverse camera's het spektakel gaan bekijken.

Bij de wedstrijden die ik gewend ben, als deelnemer of comitélid, is het altijd dringen aan de startlijn en wordt de uitslag van de wedstrijd voor een deel bepaald door het tactische gemanoeuvreren op het scherpst van de snede voor de start. Zo niet bij deze wedstrijden, waarbij bij het startschot vrijwel alle boten tientallen meters van de startlijn waren. Vermoedelijk door de waarschuwendende woorden van de organisatie bij het palaver ("vriendschappelijk wedstrijden, geen schade veroorzaken alsjeblieft") en omdat het een ruimwindse start was. Wat de pret verder niet mocht drukken, want eenmaal gestart, deed de oostendwind met kracht vier à vijf zijn werk en schoten de boten vooruit.

Vooral bij de trimarans was dat een spectaculair gezicht door het opspattende water bij de ama's.

Gezellig

Na de tweede wedstrijd zijn we met een wat kalmer windje teruggezeild naar de haven en kon ik aan mijn opstapper uitgebreid vertellen over de positieve verschillen tussen multihulls en monohulls. In de haven aangekomen begon bij velen aan boord de borrel, die spoedig werd voortgezet op het terras van het restaurant. Drukke gesprekken, ongetwijfeld over het verloop van de wedstrijden, en gelach van alle kanten, mooi! De barbecue was goed georganiseerd en het was gezellig om ook daar (nader) kennis te maken met diverse mensen, waarbij het weer fijn was te constateren dat naast de gezamenlijke zeilhobby er vaak ook andere interesses gedeeld worden. Eric gaf een tussenstand van de wedstrijden en het bleek (natuurlijk?) dat de snelste boten niet noodzakelijkerwijs op de beste plaatsen waren geëindigd. Rating is important.

Uitdagend

Zondag was er opnieuw een pallaver, ditmaal voor slechts een wedstrijd, waarbij het twijfelachtig was of er wel genoeg wind zou zijn om te racen. De hoop/verwachting was dat het buiten de jachthaven harder zou waaien en gelukkig bleek dat inderdaad zo te zijn. Met windkracht twee tot drie werd weer met ruime wind gestart op een iets kortere baan, zodat de wedstrijd toch in iets meer dan een uur gevaren kon worden. Minder spectaculair dan op zaterdag, maar minstens zo interessant om te zien en te filmen en uitdagend voor de schippers om de vaart er in te houden. Omdat ik die dag nog graag zeilend op de Waddenzee uit wilde komen, ben ik niet meer teruggevaren naar de Flevo Marina. Wie gewonnen heeft weet ik daarom helaas niet en ik heb ook geen afscheid kunnen nemen van iedereen. Wat ik wel jammer vond, want ik heb het ontzettend naar mijn zin gehad en hoop velen van jullie weer te zien bij een volgend evenement. En hopelijk kan ik volgend jaar ook met de wedstrijden meevaren, want ik ben wel nieuwsgierig naar wat mijn boot kan.

Organisatie: veel dank!

Voor wie toch nieuwsgierig is: de uitslagen staan op de website.



Vrijdag werden er schepen gewogen



Serieuze gezichten tijdens het palaver



Sant Dorig van Bram en Doddy was het startschip



Weinig wind zorgde voor een rustige race op zondag



Eric Mullink, wedstrijdcoördinator

Het wonder van Millbrook Creek

Tijdens hun reis naar Zuidwest-Engeland hebben Maarten en Marianne het geluk een week door te kunnen brengen in Millbrook Creek. Terwijl het westen van het Engels Kanaal tijdelijk wordt geplaagd door depressies maken ze kennis met het Multihull Centre en de werf waar de Dazcats worden gebouwd.

Tekst: Maarten Bakker Foto's: Maarten Bakker en Multimarine



De werf, de steiger en de boten van allerlei soort en Plymouth 'around the corner'



De feeërieke omgeving



De regen klettert over het dek als we de Plymouth Sound doorkruisen op weg naar de Tamar om bij de eerste zijtak van de rivier Millbrook Lake op te varen. Het kaartje dat we per mail van de werf hadden ontvangen wijst ons de weg langs de boeitjes in de slingerende kreek tot aan de laatste bocht waar we de werf ontwaren. Ondanks de harde vlagen en de buien lukt het om zonder problemen aan te leggen langs de steiger. Er liggen meer multihulls en dat voelt verrassend vertrouwd. De rust daalt neer en we kijken om ons heen. Langzaam valt het droog, het gebied is van een adembenemende schoonheid, een unieke plek in een geografisch gezegend stukje land, net over de grens met Devon in Cornwall. Voor onze ogen ontvouwt zich rondom de meanderende kreek en de werf een feeëriek estuarium dat omgeven is door mooie, beboste hellingen en pittoreske dorpen. Plymouth ligt om de hoek. Hier wonen en werken betekent gelukkig zijn.

De werf

Het gebied is niet alleen qua natuur maar ook in sociale zin een bijzonder ecosysteem van multihullliefhebbers, -bouwers, -ontwerpers, -zeilers en passanten. Ooit zette Pat Patterson hier voet aan wal en richtte het Multihull Centre op. Hij bouwde er onder andere de Ocean Twins en tal van andere schepen. Begin jaren negentig kwamen Darren Newton en Simon Baker in beeld, uit hun activiteiten ontstond Multimarine Manufacturing, de productiefaciliteit waar de Dazcats worden gebouwd. Gaandeweg kwam een opvallende modellenreeks tot stand die wereldwijd indruk maakte door performance en kwaliteit. Zo'n onderscheidende reputatie is het gevolg van passie, vakmanschap en de compromisloze ambitie om iets moois te maken. Die gedrevenheid en expertise brengt nieuwe ontwikkelingen tot stand. En dát precies vormt het DNA van deze werf. Darrens enthousiasme is aanstekelijk. Hij is een creatieve geest, ontwerper en constructeur die voortdurend op zoek is naar nieuwe ideeën en oplossingen. Naast hem staan Simon en een toegewijd team met technisch, zakelijk en organisatorisch talent op elk terrein. Multihull Centre en Multimarine bieden een compleet pakket voor nieuwbouw, onderhoud en service.

Rondleiding

Na het weekend heeft Simon tijd om ons rond te leiden op de werf waar in een aantal loodsens wordt gewerkt aan de productie van de

verschillende modellen. De tour start in de mastenloods waar twee indrukwekkende draaibare carbon masten in verschillende stadia van afbouw liggen. Simon legt uit hoe met een iets dikker laminaat de zalingen en de diamantverstaging achterwege kunnen worden gelaten. De zeventien meter lange kolom met een koorde van 34 cm is stijf genoeg, het ontbreken van de zalingen levert een mooier en lichter tuig op met minder weerstand. De carbon masttop en de fittingen op de mast zijn werkelijk prachtig geconstrueerd en uitgevoerd. Een lust voor het oog. De masten draaien op een pin aan de achterzijde, daar zit het drukingspunt. Alle versterkingen en details zijn integraal uitgevoerd, aan de achterzijde is het laminaat onderin 15 mm dik, aan de zij- en voorkant 6 mm. De mast kost kaal ongeveer 30.000 pond. Afgewerkt met alle details, de versterkte en dubbel gezekerde sail-track en verstaging komt het in de buurt van de 50.000.

Vervolgens leidt Simon ons langs de bouwloods. We vallen met de neus in de boter, er staan twee Dazcats 12.95 op stapel, in de laatste fase voor de afbouw. Over een paar weken wordt de eerste opgeleverd. Er wordt met man en macht gewerkt aan de 'fitting out', het monteren van de elektronica, het beslag enz. Een geweldig inblikje in de productie. Een geolied team werkt aan de laatste details in het interieur en aan dek. Iedereen werkt door elkaar maar weet precies waar hij mee bezig is, niemand loopt in de weg. Een fantastisch gezicht. Tussen het gereedschap en de afgedekte delen is al iets te ontwaren van de minutieuze afwerking. Het interieur lijkt enorm. Simon: "Dat komt door het open space concept en de hoge vloer in de drijvers, het zicht van romp tot romp is op ooghoogte ongehinderd en dat geeft een groot gevoel van ruimte. Het laminaat aan de binnenzijde is glad afgewerkt, waar mogelijk geproduceerd met female mallen, isothalic gelcoat, geschilderd in 2kPU. Er zijn geen overbodige (plafond)panelen, dat spaart gewicht en ruimte." Hij wijst op de veelheid aan doordachte en subliem uitgevoerde details: de carbon schuifdeuren in het hoofdschot, en de idem omlijsting van schotopeningen en de mooi afgewerkte werkoppervlakken in kombuis en kaartentafel.

Construeren op gewicht

De Dazcats worden gebouwd in pvc-schuimsandwich met vinylstethers en multiaxiaal E-glass in vacuümtechniek met unidirectioneel-carbon versterkingen op de belangrijke stresspunten in de structuur. Het technisch ontwerp is buitengewoon zorgvuldig doordacht. Simon: "De belangrijke onderdelen van het interieur, de schotten, dwarsschotten, vloeren en (werk)oppervlakken maken deel uit van de integrale constructie en zijn zorgvuldig ingelamineerd. Alle elementen dragen zo bij aan de sterkte en stijfheid van het schip." Het resultaat is een lichte en extreem snelle boot. Het leeggewicht van de 12.95 bedraagt 5,5 ton en dat is een knappe prestatie voor een comfortabele cruiser van dit formaat. De gemiddelde productietijd van die maat komt



Simon Baker legt uit hoe de mast gebouwd wordt



We bewonderen de carbon mast en de minutieuze afwerking



Alle laminaten worden d.m.v. vacuüminfusie geproduceerd: schoon en duurzaam



De montage van cockpit en salondek in één stuk



Het interieur is strak, glad en smaakvol vormgegeven



Let op de mooie details, de stootrand voor het luik



De zorgvuldig ontworpen mastvoet



Darren Newton en een medewerker aan het werk met de mock up van de kuip



De Landau 25, een kleine, lichte motortri

Vakkennis en intensieve maritieme en wedstrijdervaring leiden tot perfectie

het produceren van beslag en technische onderdelen. En er is zelfs een eigen stoffeerderij. Zo kan alles in eigen beheer geproduceerd: minder afhankelijk van levertijden van anderen en meer regie op de kwaliteit en prijs. Over prijs gesproken. De Dazcats zijn relatief gunstig geprijsd in vergelijking met de grote Franse werven. Productie, kwaliteit, omvang en complexiteit vergen weliswaar een bepaald aantal bouwuren maar de focus op gewicht spaart ook materiaal. Voor schepen van twaalf tot veertien meter noemt Simon voor de vuist weg achtduizend uur. Een redelijk transparant verhaal. De arbeid is concurrerend, daarnaast speelt de lage stand van het Britse pond een rol.

Na deze gastvrije rondleiding bedanken we Simon. We blijven nog een paar dagen op deze bijzondere plek. Een heerlijke tijd, ook de regio biedt tal van bezienswaardigheden. De eigenzinnige werf heeft een unieke plek in de markt en een vaste schare fans en klanten. Het is wel duidelijk: ook wij zijn fan, al is de kans dat we ooit met een eigen Dazcat het ruime sop zullen kiezen niet zo groot. Onze Yamkat komt ook van deze plek dus voorlopig zijn we voorzien. Maar we vertellen de mare van Millbrook Creek graag door. U bent er van harte welkom!



Bart & Cat

DE BELEVENISSEN VAN BART BUWALDA MET ZIJN HIRONDELLE AMPHIELISSA

Een kano met zijspan, oftewel een prauw

Een zijspan is, zo heb ik als motorrijder ervaren, een onding. Je kunt je motor opeens niet meer schuin zetten om een bocht te nemen. Dus je wringt en stuurt het geheel door de bocht waarbij het zijspan de ene keer de neiging heeft om los te komen van de weg en in de bocht naar rechts als een soort zeeanker fungeert waar je omheen moet draaien. Angstzweet, gevloek en voorhoofdwijsende automobilisten, het liep goed af anders had ik dit niet geschreven. Maar voor mij geen zijspan meer aan mijn 'brommer'.

Afgelopen zomer was ik met mijn cat Amphiliessa bij Oerol op Terschelling en daar op het Groene Strand lag een zeilkano met een 'zijspan', een extra rompje/drijver met een houtje-touwtjeconstructie aan de kano gebonden. Oftewel een uitleggerkano, over de grens heet zo iets een proa, bij ons een prauw.

Er stond een kluitje mensen omheen, het bleek een 'natte voorstelling' te zijn over het bootje en de mensen die erop de Marshalleilanden mee varen en hun manier van navigeren. Behalve nat was het een interactieve voorstelling, na tekst en uitleg op het strand was het broek of jurkje uit of ver genoeg naar boven gesjord om met vereende krachten de prauw ver genoeg het water van de Waddenzee in te krijgen. Vervolgens klommen twee uitverkorenen op het zijspan. Ze wisten het niet, maar ze waren levende, en daarmee verplaatsbare ballast. De schipper klauterde als laatste aan boord, trok de schoot aan en regelde de koers bij met een minuscuul peddeltje vanaf de steven.

Na een paar honderd meter gingen ze 'overstag', de schipper liet de schoot los en balanceerde zichzelf van de achtersteven naar de voorsteven en pakte daar de driehoek mast, giek en zeil op en balanceerde met dat geheel naar voorheen de achterkant. De verhuizing werd ondersteund door een hulpmast halverwege de boot waaraan het tuig is opgehangen. De ballast kreeg de opdracht om nu midden op de boot plaats te nemen. De schipper pakte zijn stuurpeddeltje

er weer bij, trok de schoot aan en daar gingen ze weer, nu in tegen-gestelde richting met het zijspan als lijromp. Ik vond het verbluffend van eenvoud en geniaal, tenminste zolang je geen kruisrakken vaart.

En zo'n prauw is geen lullig mooiweerspeeltje want er is er al een rond Kaap Hoorn geweest, en ja die was een paar slagen groter dan het bootje uit de voorstelling.

Dat over het bootje. De Marshalleilanders die met de prauwen varen, navigeren zonder kaart, kompas etc. en ze doen ook niet aan gps'en. Maar hoe dan!? Want ze leggen wel grote afstanden af. Let op, ... 'ze lezen het water.'

Elk eiland langs de route vormt z'n eigen golfpatroon door de wind die altijd uit dezelfde hoek waait en de stroming, ze herkennen, zeg maar, het golfjes-ABC. Zo weten ze waar ze varen. Een postdoc-opleiding om het golvenalfabet onder de knie te krijgen hebben ze helaas niet. Het is erger, die kennis zit in een stel zo langzamerhand vergrijsde hoofden die hun kennis niet willen prijsgeven.

Dat zie je wel vaker, mensenkinderen willen zich nu eenmaal ook onderscheiden door kennis en kunde. Maar nu die Marshalleilanden en nog een heleboel andere atollen onder water verdwijnen door de stijgende zeespiegel is het belangrijk om hun cultuur, inclusief hun navigatiekunst, vast te leggen voordat er niks meer van over is. Hoe dat te fiksken weet een Rotterdamse dame.

Hieronder een paar linkjes naar haar site zodat je je daar verder kunt verdiepen in dit fenomeen.
www.estherkokmeijer.nl/Deep-Meaning-of-Voyaging
www.estherkokmeijer.nl/Climate-as-Artefact
www.estherkokmeijer.nl/The-Backbone-Swell
www.estherkokmeijer.nl/Regarding-the-Waves

Waddentocht wordt puzzeltocht

Cora de Haas

De jaarlijkse pinkstertocht naar de Wadden had dit jaar zijn start in de gemeentehaven van Makkum. In de loop van vrijdag arriveren er in totaal zes boten: Bora van Hennie en Arjen, One 2 Tri van Sijbrand en Elaine, Tabee van Bram, Aventurijn van Rinnert en Esther, Aquavite van Kees-Jaap en wij met Calypso. Na de avondmaaltijd in café de Prins aan de sluis wordt de vergadering geopend. De weervoorspelling is nogal onstuimig, dus we bespreken uitgebreid de opties. De Wadden worden anoniem verworpen als bestemming, op naar de Marker Wadden! Op zaterdagmorgen palaver op de steiger. Het blijkt dat barbecueën niet is toegestaan op de Marker Wadden dus we verleggen het doel opnieuw – nu gaan we naar Trintelhaven. Onderweg wordt afgemeerd in Stavoren voor een bakje koffie naast het vrouwtje. De rest van de tocht was een heerlijke ruimwindse koers. De uitgebreide barbecue in WOK-stijl was erg geslaagd, we konden een mooi luw plekje vinden voor de hele groep op de kant. De nacht was een ramp, er rolden na drie uur golven de havenkom binnen, dus ik deed amper een oog dicht. Omdat er voor zondag onweer voorspeld werd, vertrok iedereen redelijk op tijd. Wij waren net voor de bui weer terug in onze thuishaven. Het was een super gezellig weekend en volgend jaar laten we hopelijk het anker weer vallen in de blub voor Vlieland!



2 To Tango zeilt naar Griekenland

In het CTC-Nieuws van maart stelden Ger en Inge zich voor en vertelden dat ze met de 2 To Tango, een Fontaine Pajot Bahia 46, naar Griekenland gingen vertrekken. Nu, vijf maanden later, vertellen ze over het leven aan boord en hoe hun reis tot zover gelopen is.

Ger en Inge Bayens

20 april was het dan zover. We vertrokken met de 2 To Tango, op weg naar het zuiden. De eerste twee weken hadden we een vriend aan boord die het leuk vond met ons de oversteek over de Golf van Biskaje te maken. In Bretagne stapte nog een vriend op zodat we tijdens de oversteek goed bezet waren en met de wacht twee aan twee konden draaien. De wind kwam al een aantal weken uit het noorden, koud, maar wel comfortabel zeilen en ook tijdens de oversteek is het een noordenwind gebleven. En zo komen we 4 mei, na twee dagen/nachten en 380 mijl verder in Coruña (Noord-Spanje) aan.

Tijdsdruk

Hier stapten onze zeilvrienden van boord en zeilden wij samen verder langs de Spaanse kust met zijn mooie ria's (diepe baaien) waar leuke steden en ankerplekken zijn. In deze periode hadden we een probleem met de motor en met de elektronica. Gelukkig is dat door goede monteurs ook weer opgelost. Hierdoor moesten we weleens wat dagen in een haven wachten. Ook door harde wind lagen we weleens een paar dagen stil. Je zult denken: wat maakt dat uit als je een half jaar de tijd hebt, maar wij hadden een datum afgesproken om in Griekenland te zijn waar vrienden bij ons aan boord zouden komen. Je trekt er drie maanden voor uit om er te komen en denkt: tijd genoeg, maar je voelt

onderweg toch die druk om het ook te halen. Achteraf hadden we op mooie plaatsen wat langer willen blijven.

Portugal

De tocht gaat verder langs de Portugese westkust over de Atlantische oceaan. Een mooie kust maar lastig varen langs de vele kreeftenpotten die vissers hier in het water leggen. Die wil je liever niet aan je roer of in je schroef hebben. We hebben er daarom steeds voor gekozen bij daglicht te varen en soms lange dagen te maken om de volgende haven te bereiken.

In Faro is onze oudste dochter aan boord gekomen. Heel gezellig als je elkaar al een paar maanden niet hebt gezien. Met haar naar Cadiz (Spanje) gevaren waar zij van boord is gestapt en wij weer samen verder langs de Spaanse kust gingen. We waren al oplettend maar nu nog meer op de orka's die in dit gebied zijn en agressief reageren op jachten. Regelmatig hoorden we verhalen over jachten die waren aangevallen en roeren die waren beschadigd. We hebben goed de adviezen van de lokale zeilers opgevolgd, waar vooral wel en niet te zeilen, en hadden vanaf Noord-Spanje tot Gibraltar een Pal Wideband-geluidsterminal achter de boot hangen. Hier komt een hoog piepgeluid uit waar orka's niet van houden. Gelukkig hebben we geen orka gezien of gevoeld.

Een paar grote oversteken

De tocht gaat weer verder langs de Spaanse Costa's. Niet altijd even mooi vanwege de volgebouwde Spaanse badplaatsen langs de kust. In Alicante krijgen we weer een opstapper aan boord. Een Engelse jongeman die ons via Facebook had gevonden. We hadden weer een aantal lange tochten voor de boeg en vonden het fijn vooral de nachten met een mannetje extra te varen. Vanuit Alicante zijn we naar de Balearen en Mallorca gevaren, ruim 180 mijl in 28 uur. Hier een dag in een baai gelegen en vanuit de baai Santa Ponce op Mallorca naar Sardinië in Italië gevaren. Een tocht van een dag, een nacht en een dag hadden we berekend. We hadden er uiteindelijk 26 uur over gedaan toen we in het zuidwesten van Sardinië, in Porto Scuso, aankwamen. Alex had maar tijd tot Sardinië dus hier afscheid van hem genomen. Met ons tweeën deden we de oversteek van Sardinië naar Sicilië in dertig uur. We kwamen aan in Porto Tulada in het noordwesten van Sicilië.

Catamaran

Intussen zijn we erg tevreden over hoe onze catamaran zich op zee gedraagt. Aan de wind moeten we aan hoogte behoorlijk wat inleveren ten opzichte van de monohull die we gewend waren maar op de andere koersen vaart ze als een speer en zijn we blij dat de koffie op tafel kan blijven staan en we niet meer naar de hoge kant hoeven te klauteren. We krijgen meer vertrouwen in de boot met elkaar. We weten wanneer we moeten reven en hoe ze zich gedraagt met harde wind en we werken samen als een geoliede machine.

Van het noordwesten van Sicilië via het zuiden naar het oosten gevaren. Sicilië is een prachtig eiland met mooie ankerbaaien. Van hieruit zeilden we naar de hiel van de laars van het vaste land van Italië vanwaaruit we de oversteek naar Griekenland konden gaan maken. We hadden graag langs Italië nog wat meer naar het noorden gezeild zodat de oversteek naar Corfu wat korter zou zijn maar de wind bleef maar noord en hard. De keuze werd toen Kefalonia, een eiland wat zuidelijker in Griekenland. Een oversteek van 210 mijl waar we een dag, een nacht en een dag over gedaan hebben. Een vermoeiende tocht met op de tweede dag veel wind. Wat waren we blij toen we 13 juli in Griekenland aankwamen, ruim op tijd voor onze afspraak. De druk kon van de ketel, dagtochtjes maken en even bijkomen.

De eerste gasten

Aan de Ionische kant zeilden we wat rond en we bezochten de eilanden Zakynthos, Kefalonia, Lefkas en wat plaatsen op het vaste land. Ook kregen we hier twee weken lang onze eerste betalende gasten aan boord. Het waren er gelijk zes dus alle hutten waren in gebruik. De gasten en wij hebben twee heel leuke weken aan boord gehad. Eind augustus voeren we door het Kanaal van Korinthe naar de oostkant van Griekenland. Hier kregen we in de buurt van Athene weer een dochter met vrienden aan boord. Heerlijk een weekje samen. Zo'n week gaat veel te snel voorbij.

Zowel met de west- als oostkant van de Peloponnesos waren we al bekend om te zeilen en het is heerlijk om hier weer te zijn. Wel zien we dat het hier drukker en drukker wordt met chartervloeden die ook allemaal een plekje aan de kade en in een populaire baai willen. Je moet goed plannen om op tijd in een stadje te liggen of een minder populaire baai zoeken. Een catamaran heeft nou eenmaal iets meer plaats nodig.

Eind van het seizoen

Het is intussen eind september en we genieten nog volop van de Griekse wateren. We hebben ervoor gekozen in de Saronische golf te blijven en hier een werf te zoeken waar de boot op de kant kan overwinteren. 10 oktober gaat ze eruit bij een werf in het noorden van het eiland Aegina. Daar gaan we nog een weekje klussen en winterklaar maken. 16 oktober vliegen we naar huis en pakken we het leven en werken thuis weer op ...

We kijken terug op een fantastisch halfjaar. We hebben veel meegemaakt, veel leuke en soms ook minder leuke momenten maar hebben vooral genoten van het leven aan boord, de mooie zeiltochten, de zon en het blauwe water. Het plan is om in mei 2023 weer terug te gaan en weer een half jaar op de boot te blijven. We willen graag een paar weken betalende gasten meenemen en hen mee laten genieten van het mooie water, het heerlijke weer en het mooie zeilgebied dat Griekenland te bieden heeft. Als je interesse hebt, vertellen we je hier graag meer over.



Schippers gezocht

voor bijzondere tochten, met bijzondere gasten op een bijzondere multihull

Tijdens het afgelopen HET-weekend te Lelystad spraken we schipper Paul van de zeilprauw Compaen. Toevallig ligt Paul zijn kieljacht aan onze steiger te Makkum en het is dan een hele verrassing hem met een dergelijk bijzonder schip in de Flevo Marina te zien rondzwieren. Bovenstaande oproep is geplaatst omdat de Compaen op zoek is naar schippers en waar kun je die beter vinden dan in onze vereniging van mede-multihullers!

Een korte introductie

De Compaen is eigendom van stichting Zeilen met Visie, welke zeildagen verzorgt voor mensen met een beperking. De Compaen kan maximaal twaalf gasten ontvangen en er wordt gezeild op het IJsselmeer met als uitvalsbasis Flevo Marina. Zeilen met Visie is een non-profit organisatie die volledig wordt bemand door vrijwilligers en zeildagen worden kosteloos aangeboden. De Compaen is een bijzondere verschijning op het water, zelfs voor een multihull. Het is een zeilprauw met een vast brugdek, een kajuit en twee trampolines. Beide rompen zijn verschillend van vorm en hebben elk een eigen functie. Midden op de ranke, vijftien meter lange lijromp staat het ongestaagde Aerorig en alles wat met de zeilvoering te maken heeft is hier te vinden. De lijromp links en de loefromp rechts. De loefromp is breder van vorm en biedt plaats aan de kajuit en de deels overdekte kuip waar men beschut kan zitten. Op het brugdek staan twee stuurwielen waarmee de beide roeren worden bediend, één voor en

één achter! Varen met een prauw is dan ook een bijzondere ervaring, zo wordt er niet gegijpt of overstag gegaan, maar geshunt.

De oproep

Paul aan het woord: "Er wordt altijd gevaren met twee schippers. Vertrek vanuit Lelystad is om 10 uur en de dag eindigt plusminus om 17 uur. Boven de vijf Beaufort wordt er niet met gasten uitgevaren, maar wel getraind! Aanvankelijk is het schip gebouwd voor blinden en slechtzienden maar we nemen ook groepen mensen met andere beperkingen mee. Mensen van zorgboerderijen, dementerende ouderen, ADHD-mensen, mensen met het syndroom van Down etc. In het jaar 2022 zijn er al 28 trips gemaakt. Echter, het streven is 40, maar daar zijn meer schippers voor nodig, vandaar de oproep. Als je van zeilen houdt en het fijn vindt iets goeds te doen voor anderen, meld je dan!" Dus, heb je zin en tijd je multihullervaring in te zetten om mensen met een beperking een onvergetelijke dag te bezorgen, op een uniek schip, met een unieke doelstelling? Neem dan contact op via helpen@zeilenmetvisie.nl.

Meer informatie vind je op www.zeilenmetvisie.nl

Jan van der Veen

Bron tekst en foto's: website 'Zeilen met Visie' en Paul Gadiot.



Zeelandkristal 2022

Voor de tweede maal wordt het Zeelandkristal dit jaar gevaren op de Grevelingen. In de zeer gastvrije Jachthaven

Bruinisse verzamelt zich vrijdagmiddag en -avond een leuke groep multihullzeilers.

Tekst: Paul Hofman Foto's: Wim van Houdt

De titelverdedigers Marcel en Wilma brengen de Let's Tango op de trailer uit Tiel. Pieter en Dolf met NPG3, Hennie en Tineke met de Poison en Pieter en Mari-Anne van de Zazou komen van het Haringvliet en Hollandsch Diep. Jan en Ineke en Paul en Ellenoor brengen de Pas Seule en de Adelaide uit de Roompot. Vincent en Karen met de Tri4five, Tony met de Tri4T en Menno met Jalla Jalla spelen een thuiswedstrijd. Wim en Greet zijn met de Thundercat als foto-boot, zoals altijd, van de partij. De ouders van Karen bieden aan om startschip te zijn met hun motorschip Kemper.

Helaas kunnen onze hardcore wedstrijdzeilers, Karst met het Verstand van Poeh, Bart met de Triki en Rudolf met de Yippie Yo, deze keer niet deelnemen, maar het is heel leuk weer andere leden met hun schepen te ontmoeten.

Het zeer onvoorspelbare weer speelt een hoofdrol dit weekend. Henk Huizinga heeft het donderdag over een slepend front, waarin zich weer een klein lokaal laagje kan ontwikkelen. Vrijdag is een prachtige dag om de schepen aan te brengen. Vrijdagmiddag zijn alle modellen het er wel over eens. Zaterdag regen met nauwelijks wind uit het noorden of westen. Maak daar maar eens een baan op! Zondag droog met een lopend noordwestenwindje, onder invloed van een uitloper van het Azoren-hoog.

Na een gezellig weerzien en bijpraten op de steiger en in de kuip van de Pas Seule duikt iedereen zijn boot in als het regengebied voor het warmtefront Bruinisse bereikt. Het regent de hele nacht door zonder wind, maar net voor het palaver is het lagedrukgebiedje voorbij getrokken en wordt het droog. Bij de start staat er een straffe, buiige noordenwind van 18-22 knopen. Een aantal schepen besluit niet te starten.

De wedstrijd is een snel rondje rond de Mosselplaat en een stukje op de Grevelingen. De screachers en genakers blijven ongebruikt. De Tri4five probeert het even maar vindt het toch te riskant in het vlagerige weer. Op de Jalla Jalla breekt de mastvoet. Gelukkig

blijft de mast overeind en kunnen ze op de motor naar hun thuishaven in Herkingen. De Let's Tango is de enige die ongereefd vaart en wint dan ook de wedstrijd.

We gaan lunchen in de haven. De wind trekt nog wat meer aan en we besluiten om de tweede wedstrijd niet te varen. Later in de middag klaart het wel op en neemt de wind ook af. Om zes uur verzamelen we bij het havenkantoor en wandelen we met z'n allen naar De Meeuw waar Tony een mosselmaaltijd voor ons geregeld heeft. Egbert en Ants van de Twabak schuiven ook aan en zo wordt het met 25 personen een heel gezellige avond.

Zondagmorgen vroeg palaver. De zon is er wel, maar het lopende windje ontbreekt. We gaan het toch proberen. Het wordt een heellichtweer-wedstrijdje met een van noord naar westnoordwest draaiende wind die niet boven de vier knopen uit komt. Voor de Adelaide te weinig, maar de tri's kunnen nog varen. Het afkruisen gaat op de Adelaide weer verrassend goed, maar het is niet genoeg om de koplopers Let's Tango en Tri4five in te halen. Marcel en Wilma worden ook vandaag weer eerste en winnen overtuigend het Zeelandkristal. Tri4five wordt overall tweede en de Adelaide derde. Na de wedstrijd en prijsuitreiking komt het voorspelde lopende windje en vertrekt iedereen weer snel voor een mooie zeilmiddag naar zijn thuishaven. Maandag wordt er heel slecht weer voorspeld, dat er ook echt komt.

Het was weer een heel gezellig weekend waarin we een aantal nieuwe mensen mochten begroeten. Volgend jaar met Hemelvaart is iedereen van harte welkom bij de Zeeland Multihull Meeting voor wederom een leuke mix van wedstrijdjes en tijd om te socialiseren. De uitslagen staan op multihull-online.nl



Hoe kun je zo lang blijven varen?

Dat je ook op hogere leeftijd nog prima kunt varen, bewijzen Bram en Doddy met hun Catana 40 Sant Dorig.

Doddy schreef al eerder over de 'geriatrische' aanpassingen aan het schip. Afgelopen winter kwam er weer een bij.

Doddy van Leeuwen-Assink

Mensen vragen vaak hoe je zo lang kunt blijven varen als we vertellen dat Bram 82 is en ik 78 ben. Ons antwoord is dan natuurlijk: "Koop een catamaran!" Ik schreef al eens een artikel over Sant Dorig toen we haar net hadden gekocht en beschreef haar als een boot om oud op te worden en dat is in de twintig jaar daarna ook wel gebleken.

Het comfort bij het zeilen, het niet-schuingaan, de snelheid van het schip waardoor je lange dagtochten kunt varen en het bezit van een complete gastenromp voor als je een lange tocht echt niet meer met zijn tweeën kunt maken. Dat alles en het comfortabel ankeren van een multihull en droogvallen enzovoort, maken dat een catamaran de beste geriatrische aanpassing is die er bestaat.

Er zijn een paar voorwaarden

Ten eerste: je moet wel tijd hebben zodat je niet teveel met 'echtscheidingsweer' hoeft te varen, want je weet: een geduldige zeiler heeft altijd goede wind.

Ten tweede: je moet ook wel een beetje geld hebben om het werk aan je boot door anderen te laten doen. Wij liggen op onze leeftijd niet meer op de grond om de antifouling op twee rompen aan te brengen of poetsen ons een stijve schouder om de hele oppervlakte van onze catamaran in de was te zetten. Ook het grootzeil kunnen we niet meer zelf aan boord brengen en in de mast hijsen. Maar zelfs als die hulptroepen er

zijn, kunnen er nog problemen opdoemen. Namelijk een probleem van deze tijd: personeelsgebrek.

Zelf doen

Voor onze volgende geriatrische aanpassing (een deelbare zee-reling) moest er van alles aan de boot gebeuren. Allereerst waren twee nieuwe A-vormige scepters nodig. Die waren met Pasen al op de werf, maar ze bevestigen was niet eenvoudig. We wilden de sfeer op de werf niet verzieken door steeds te roepen: "Wat, nog niet klaar!?" Dus kozen we voor een andere insteek en zeiden: "Wat kunnen we nu zelf doen?" Die aanpak werkte dus werd er met ons meegedacht. Het vervangen van tien kleine Lewmar raampjes konden we misschien zelf doen en als ze de scepters gingen monteren konden wij dan het plafond uit de badkamers slopen zodat ze de zaken door en door konden bouten?

De raampjes moest je bestellen bij de bootruitspecialist in Nieuwegein, dus haalden we vijf raampjes uit de stuurboordromp, beschermden de boot met vuilniszakken en ducttape tegen de regen en met een aktetasje vol raampjes toog ik naar Nieuwegein. Op de werf hadden ze gezegd: "Zorg wel voor nieuwe rubbers om de ramen af te dichten." Maar die waren niet te krijgen. De bootruitspecialist deed zijn naam eer aan en vond op het internet een mogelijkheid in Amerika bij



We schroeven zelf het plafond uit de badkamer



Als de nieuwe scepters vastgeschroefd zijn, kan het plafond er weer in



Een oud raampje waar we nauwelijks nog doorheen konden kijken



Het verschil is verbluffend en alle raampjes kunnen nu open



Dankzij de deelbare zee-reling stappen we makkelijk op en af

de Catalina werf. Die hadden nog rubbers voor Lewmar raampjes van voor 1995. En dan blijkt maar weer hoe klein de wereld is. Op maandag via het wereldwijde web besteld en op vrijdag waren ze in huis. In het regenachtige hemelvaartweekend konden wij ze erin zetten. Echt een werkje voor senioren want de raamrubbers gaan er in met kit en als je ze er dus uithaalt moet je eindeloos veel kit uit de gleufjes halen. Met veel geduld en een keukenmesje lukte ook dat. Het resultaat is niet alleen fantastisch maar alle raampjes kunnen nu ook open en dat was in deze hete zomer heerlijk om een beetje frisse lucht in de boot te krijgen. Toen eind juni de zee-reling klaar was konden de plafonds ook weer in de badkamers. Klaar voor een nieuw seizoen.

Geriatriche aanpassingen

Ik had het al over onze geriatriche aanpassingen. Dat woord dat Klaas Parrel ons leerde toen hij een vaste buiskap op zijn Dragonfly monteerde, geeft ook weer aan wat je kunt doen om lang door te varen: zaken aanpassen zodat het gemakkelijker gaat. De eerste drie aanpassingen hebben we grotendeels zelf gedaan. Onze aanpassingen zijn:

Een tweede elektrische lier (de eerste was er al door de vorige eigenaar op gezet). Uiteindelijk bouwden we er een mooi kastje omheen dat we laten door onze onvolprezen meestertimmerman hebben laten perfectioneren.

Alle reefflijnen vanuit de kuip bedienen. Ik hoef met zwaar weer niet meer naar de mast om het voorlijk naar beneden te trekken. Daarvoor was ook een kraag aan de mastvoet nodig, waarop alle blokken en lijnen gemonteerd kunnen worden (voor die tijd zaten alle blokken en ogen in en op de mast zelf). Het achterlijk was altijd al vanuit de kuip kleiner te maken.

Elektrische vouwfietsjes. Zelfs de Lacross (voor mij later aangeschaft) met lage instap kan in het luik onder de kuip en we hijsen ze met de spinakerval uit de boot. Ik schreef er al eens over in een artikel over elektrische hulpmiddelen.

De deelbare zee-reling zodat je soms in een keer aan en van boord kan stappen.

Bonus

Er is nog een hulpje dat je alleen kunt gebruiken met een gehoorapparaat dat gekoppeld is aan je smartphone. Wij kunnen elkaar niet meer verstaan van voorpunt naar stuur. Je kijkt als dekknecht altijd naar voren en moet naar achteren roepen anders komt het niet over. Tegenwoordig bellen wij elkaar op (ons abonnement laat ons gratis met elkaar bellen). Telefoon mee (liefst in een waterdicht hoesje) en we kunnen gewoon met elkaar spreken zonder misverstanden. Zo heeft ieder nadeel zijn voordeel.



In de oude situatie zaten alle blokken en ogen in en op de mast



Schipper Bram bij de nieuwe mastkraag



Onze tweede elektrische lier



Martijn bouwt een mooi kastje om de lier



Het resultaat

In memoriam - Wil Laane

Wil Laane, CTC-lid vanaf het eerste uur, een enthousiaste promotor van het catamaranzeilen en zeer goede wedstrijdzeiler, is vertrokken voor de laatste soloreis. Hij werd geboren in 1924 en overleed 18 februari jongstleden na een lang en gelukkig leven.

Wil was al even bezig met het promoten van ‘Sail Craft’ meerrompschepen, voordat hij in 1968 intensief betrokken raakte bij de oprichting van de CTC. Vanaf dat moment was hij jarenlang lid van het bestuur en tevens vicevoorzitter. Het jaar ervoor verwierf hij de eerste Iroquois Mkl in Nederland, bouwnummer 6, om voor de werf als demoboot in te zetten t.b.v. de promotie in Nederland. Daarna volgde in 1971 de MkII en twee jaar later kwam hij in het bezit van bouwnummer 201, de Mallemok. Na bijna 50 jaar is het schip nog steeds in de familie en een genot om te zien varen.

Als agent heeft Wil vele tientallen Iroquoisen in Nederland verkocht en zelfs een enkele Apache en een Cherokee. En als gedreven wedstrijdzeiler en organisator heeft hij met zijn kennis en ervaring velen gestimuleerd in het wedstrijdvaren met catamarans. De multihullklasse in de Deltaweek en het Zeelandkristal zijn aan zijn inzet te danken. Een prachtig succes voor ‘t promoten was bij het huwelijk van Prinses Beatrix met Claus von Amsberg het ‘Admiraal zeilen’ bij Made en Drimmelen waar negen Iroquoisen aan deelnamen, dito in Zierikzee.

Het afscheid is een groot verlies voor de familie, waarbij ook wij in gedachten afscheid nemen. Bij de vele ontmoetingen was Wil als een famliliedid geworden. Wij wensen hem op zijn laatste reis ‘Eine Handbreit Wasser unterm Kiel’.

Harm Veenema



De Iroquois Mallemok is een aantal jaar geleden grondig verbouwd door de zonen van Wil.

Vacatures

Penningmeester

In verband met het aftreden van Fetske de Glee en Roos Cox ontstaat per 1 januari 2023 de vacature van penningmeester. Het bestuur heeft een kandidaat in de persoon van Ellen Jagtenberg. Mochten er evenwel andere leden belangstelling hebben voor deze functie: laat het ons weten, het liefst vóór 1 november as. Een uitgebreide omschrijving van de functie kan opgevraagd worden bij: secretaris@ctcnederland.nl

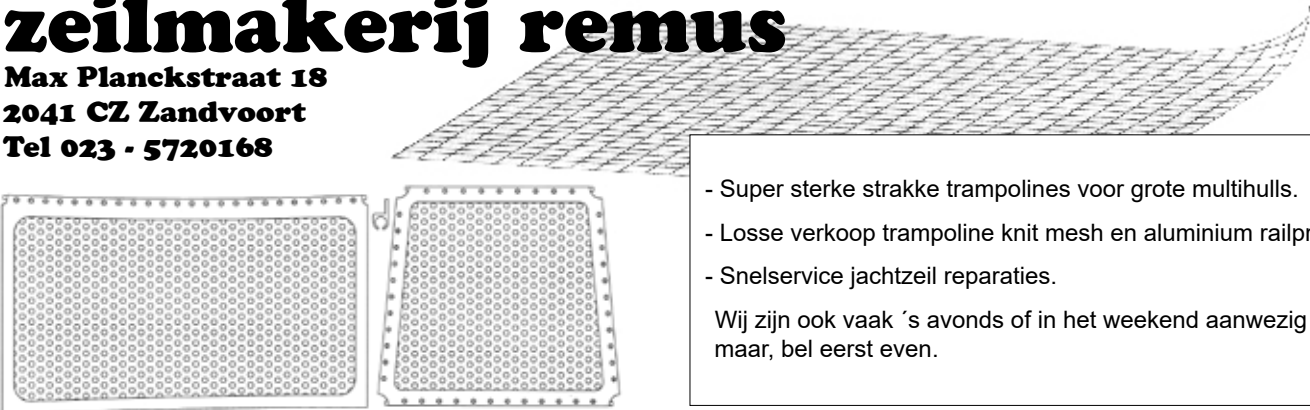
Vijfde bestuurslid

Voor ons bestuur zoeken wij versterking van een vijfde bestuurslid. Met name de ledenwerving en de linking-pin naar evenementen in de regio zullen aandachtsgebieden zijn van de kandidaat. Belangstellende kunnen contact opnemen met: secretaris@ctcnederland.nl

advertentie

zeilmakerij remus

Max Planckstraat 18
2041 CZ Zandvoort
Tel 023 - 5720168



- Super sterke strakke trampolines voor grote multihulls.
- Losse verkoop trampoline knit mesh en aluminium railprofiel.
- Snel service jachtzeil reparaties.

Wij zijn ook vaak 's avonds of in het weekend aanwezig maar, bel eerst even.

Van het bestuur

De drukbezochte Henk Eggink Trofee met het mooist denkbare zeil-, steiger- en barbecue-weer, veel nieuwe gezichten, prachtige wedstrijden, eindeloos praten over kajuit-multihulls en de inzet van veel verschillende vrijwilligers vormde een prachtige illustratie van de waarde en waardes (enthousiasme, expertise en gezelligheid) van de CTC. De vereniging voelde springlevend. Ook bij het Zeelandkristal voelde de vereniging springlevend: goedbezocht, een aantal nieuwe gezichten, veel gezelligheid en ondanks de lichte wind toch wedstrijdzeilplezier.

Bij de ALV afgelopen maart stelden we vijf doelen voor de komende jaren en een recente voortgangstoets gaf aan dat we met z'n allen best aardig op koers liggen. De aanwas van nieuwe vrijwilligers springt het meest in het oog. Essentieel voor de toekomst van de vereniging. Ondanks flinke aanwas zien we dit jaar helaas toch een lichte terugloop van het ledental. Ander punt van zorg is de geringe verenigingsactiviteit in de regio Noord-Oost. Daar zullen we deze winter extra aandacht aan besteden.

Die vijf doelen lijken nog steeds een passend antwoord op de ontwikkelingen binnen de CTC en breder, in de wereld van het kajuit-multihullzeilen. Maar veel verandert en veel is onzeker, dus we zullen goed op blijven letten en waar nodig onze plannen bijsturen.

Veel vaargenot in de seizoensstaart, misschien tot op de najaarsbijeenkomst en veel plezier/succes met het winteronderhoud.

Namens het bestuur,
Jan-Willem van Crevel

Schoon

Het schoonmaken van het onderwaterschip is altijd weer een heel gedoe met de hogedrukspuit en een hoop gespetter elk najaar, en bij 'ons soort' bootjes minimaal twee en vaak drie rompen! Eenmaal op de trailer en na de rit is het groene, aangegroeide slijmpul zo hard als beton en nog lastiger schoon te maken, vaak met als gevolg dat je de dure antifouling eraf staat te blazen. En het gaat nog onhandig ook want op trailer, dus slechter bereikbaar onderop.

Een goede tip van vrienden was: doe dat 'even' op ondiep water eind september, dan is het water lekker warm, 20-22 °C, en wrijf je hem zo met een spons en zachte bezem schoon. Er zijn in Nederland veel plekken waar dat kan, maar pas op met slijpende antifouling, dat geeft veel rotzooi in het water en mag dus niet. Met harde antifouling zoals bijvoorbeeld Interspeed of Copper Coat kan dat wel. Dat blijft (als het goed is) zitten. Doe het ook niet op onze mooie Wadden alsjeblieft, dat vindt de BOA van Rijkswaterstaat niet handig. Dus deze actie net buiten Andijk gedaan, er is daar een mooie zandbodem om te ankeren.

Robert de Vries



Een ode aan de puts



Mannetjesputers

Putsen, wat is het mooi werk! En wat is het ook goed voor schip en schipper. Helaas raakt het putsen een beetje in de vergetelheid, zelfs in het traditionele bolwerk der puters, de bruine vloot. Aan mannetjes geen gebrek in de watersport, maar echte mannetjesputers, ho maar.

Daarom even een korte opfrisser: putsen is het scheppen van buitenwater met een emmertje aan een lijn, vanaf boot of steiger. Vaak wordt (werd) putsen gebruikt bij het poetsen en spoelen van de boot. Nu is vooral dat spoelen mooi werk en als je de techniek goed beheerst is het zelfs een genot. Het principe is eenvoudig genoeg: de puts in het water gooien, met de lijn ophalen, achterwaarts zwaaien en dan, het mooiste van alles, met volle vaart over dek uitgieten. Splash! Heerlijk.

Als je het goed doet, gaat dit hele proces in één doorgaande beweging; ingooien, ophalen, zwaaien, uitgieten, klets! En als je de slag echt goed te pakken hebt, kun je vloeiend achter elkaar door blijven putsen en wordt het pas echt leuk. Hierbij is het essentieel om de puts op de kop te laten vallen en de lijn op de goede lengte vast te blijven houden, zodat je na het uitgieten meteen weer kunt ingooien ... ophalen, zwaaien, uitgieten, klets! Ingooien, ophalen, zwaaien, uitgieten, klets! Ingooien, ophalen, zwaaien, uitgieten, klets! ... alles in perfecte balans en kadans, puts na puts, klets na klets. Prachtig ontspannend werk en goed voor boot, lichaam en geest. Daar kan geen sproeikop of therapie tegenop. Nu zou ook nog betoogd kunnen worden dat putsen beter voor het milieu is. Je gebruikt immers geen leidingwater en stroom (ja, er zijn accuspuiters tegenwoordig). Daarnaast zou nog aangevoerd kunnen worden dat bewegen gezond is. Maar het is niet de bedoeling om hier iemand een slecht geweten aan te praten, of mensen te laten putsen uit schuldgevoel. Putsen is gewoon leuk!

Nog wel een technisch puntje van aandacht, speciaal voor onze doelgroep. Een goede puts is niet te groot maar wel aardig zwaar. Hij moet namelijk lekker in het water vallen en niet eróp. Een beetje gewicht en een stevig ijzeren hengel helpen daarbij. Maar dat zware, dat strookt niet zo met een lichtvoetige multihull. Wat wij nodig hebben is een lichte, maar stevige en goed gebalanceerde puts. In de zeilwereld hebben de ontwikkelingen de laatste decennia beslist niet stilgestaan, maar hier ligt nog een mooie uitdaging. Hoe gaaf zou dat zijn; een blitse, lichtgewicht, uitgebalanceerde, koolstofversterkte puts aan een hip lijntje! Een sieraad op elke multihull, *splash!*

Jan van der Veen

Catamaran en Trimaran Club Nederland • Nummer 277 • Oktober 2022

CTC Nieuws

Rondje Oost-Engeland
Laveren tussen grote schepen en plezier in de modder

Vakmanschap en passie
De succesformule van Dazcat

Doorvaren tot je honderd bent

19 november • ALV en najaarsbijeenkomst • Lelystad