

DUTCH QUARTER TON CUP 2014

Regatta book



Foto cover: **Klaas Wiersma Media**

De 'Racykaltrant' (Westerly GK24 van Sylvia ter Meulen), de 'Larissa' (Zeeton 24 van Jos Kroon) en de 'Itch' (Mohnhaupt proto 1/4 tonner van Berry Aarts) ronden de bovenboei tijdens de Dutch Quarter Ton Cup 2013.

De Dutch Quarter Ton Cup 2014 wordt georganiseerd in samenwerking met de organiserende watersportverenigingen en:



 **watersportverbond**



Voorwoord

Na de revival van de 1/4 tonners in Engeland hebben enkele enthousiaste 1/4 ton eigenaren in 2013 de eerste Dutch Quarter Ton Cup georganiseerd. Tijdens de Lenco regatta werd deze op het IJsselmeer verzeild. Vooraf hadden zich meer dan 30 1/4 tonners ingeschreven. Helaas gooiden de weergoden roet in het eten door de zeilers te trakteren op windkracht 7. Een aantal 1/4 tonners heeft Lelystad helaas niet kunnen halen. Toch was het evenement een groot succes en hebben de organisatoren snel de conclusie getrokken hier in 2014 mee verder te gaan.

In de winter werden plannen gesmeed en evenementen geselecteerd. Zou een laagdrempelige landelijke 1/4 ton competitie via bestaande evenementen van de wedstrijdkalender mogelijk zijn? Eind 2013 nam de voorzitter van de Noordzee Club contact op om over een mogelijke samenwerking te praten. Afgesproken werd om overzichtelijk en laagdrempelig te beginnen. Twee evenementen in Zeeland werden aangewezen en twee op het IJssel/Markermeer. In samenwerking met de klassencontroleurs en de rating afdeling van het Watersportverbond en de Noordzee Club werd nagedacht over een eerlijk ratingsysteem. Het is niet mogelijk om 1/4 tonners tegen elkaar te laten varen zonder rating. De eerste 1/4 tonners zijn georganiseerd in de jaren '60 en de laatste in de jaren '90 van de vorige eeuw. Naast het feit dat de IOR 1/4 ton regels wijzigden, hebben de ontwerpers natuurlijk ook niet stil gezeten. Afgesproken werd om de competitie te verzeilen via de Quarter Ton Rating (QTR), een combinatie van ORC en het SW systeem.

In het voorjaar van 2014 heeft Ben Steffen met zijn bedrijf De Internetfabriek gezorgd voor de schitterende website www.kwarttonzeilers.nl, waarvoor dank.

Veel plezier tijdens het evenement.

Hylke Steensma
Ecume de Mer 'Pura Vida'

Aan de totstandkoming van dit boek hebben Gilles Kaars Sijpesteijn, Cees van Tongeren, Fred Imhoff, Fred Knitel, Kees Barnhard, Rob Hartman en vele anderen een bijdrage geleverd.

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

Inhoudsopgave

Geschiedenis van de IOR Quarter Tonners	5
IOR was hot!.	6
Winnaars Dutch Quarter Ton Cup en Quarter Ton Cups	7
Terug in de tijd: Waarschip 1/4 ton	8
Terug in de tijd: QTC 1976 in Corpus Christi	10
Terug in de tijd: QTC 1978 in Japan	12
Terug in de tijd: 'Joker'	14
Terug in de tijd: 'Suntiki'	18
Terug in de tijd: 'Mazatlan'	22
Dutch Quarter Ton Cup 2013	24
Deelnemers Dutch Quarter Ton Cup 2014	27-38

Bronnen en interessante links:

www.kwarttonzeilers.nl	website van de Dutch 1/4 ton fleet
www.quartertonclass.org	website van de Engelse Quarter Ton Class
www.histoiredeshalves.com	website over de vele oude IOR race machines
www.noordzeeclub.nl	website van de klassenorganisatie voor ORC en IRC
www.watersportverbond.nl	website van het Watersportverbond

De schitterende 'Cool Kid' (Starbuck 1/4 tonner) van de familie Sepers zit de rode 'Hebbus' (Waarschip 1/4 ton) van Hans Colenbrander op de hielen tijdens het tweede evenement van de Dutch Quarter Ton Cup 2014, de Lenco regatta. Achter de 'Cool Kid' is nog net de witte 'Spoon' (Waarschip 1/4 ton) van Leo Loman te zien.



Geschiedenis van de IOR Quarter Tonners

1967 - 1996

In deze periode functioneert de Quarter Ton Class als een van de meest succesvolle zeiklassen, die er wereldwijd zijn. Veel beroemde ontwerpers van nu zijn ooit gestart met het ontwerpen van 1/4 tonners. Dikwijls zeilden professionele zeilers een prototype naar de overwinning, waarna de productie op gang kwam. Ook veel succesvolle zeilers hebben in deze klasse gezeild. Een paar jaar geldt de 1/4 ton Cup als het officiële wereldkampioenschap offshore sailing.



V.l.n.r. Laurent Cordelle werd met 'Petite Fleur' (flush deck Ecume de Mer) 1e bij de QTC van 1972 in La Rochelle. In 1970 won hij de QTC in Travemünde met de originele Ecume de Mer. De door Paul Whiting ontworpen en door Murray Ross geschipperde 'Magic Bus' werd 1e bij de QTC van 1976 in Corpus Christi. De door Giovanni Ceccarelli ontworpen 'Pandemodium' werd 7e bij de QTC van 1990 in Bayona en 3e bij de QTC van 1991 in Thessaloniki. Tegenwoordig vaart de boot als 'Illegal Immigrant' op de Solent.

In Nederland zijn het onder andere Jim Lensveld (Jachtwerf Middelharnis), Cees van Tongeren (Van de Stadt Design) en Jac de Ridder (Jac de Ridder yacht design) die nauw betrokken zijn bij het succes van de 1/4 tonners in Nederland. Grote velden van 20+ waren in de jaren '70 geen uitzondering.

2005 - heden

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

Dutch Quarter Ton Cup 2013

Het **Dutch Quarter Ton Sailing Team** van Theo en Andre Bakker en Berry Aarts zijn vanaf maart 2013 volop aan het zeilen met de 1/4 tonners en dromen van een Nederlandse Quarter Ton Cup. In het naseizoen sluit de Hylke Steensma (eigenaar van 1/4 tonner 'Pura Vida' en onder andere organisator van de PolyClassic Cup van 2012) aan en samen organiseren ze, in nauwe samenwerking met de organisatie van de Lenco regatta, de Dutch Quarter Ton Cup op het IJsselmeer voor Lelystad. Sylvia ter Meulen won met haar team met de Westerly GK24 'Racykaltrant' heel knap de eerste Dutch Quarter Ton Cup 2013.

Dutch Quarter Ton Cup 2014

In samenwerking met het Watersportverbond en de Noordzeeclub is een laagdrempelige competitie opgezet bestaand uit vier evenementen. Twee in Zeeland en twee op het IJsselmeer.

IOR was hot!

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

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

In de geschiedenis van de 1/4 ton klasse werden de IOR regels een aantal keer bijgesteld waardoor de bootjes aanzienlijk veranderden. Ze werden groter, sneller en minder extreem.

1967 – 1970 15 ft. Rating RORC Rule

1971 – 1978 18 ft. Rating IOR

1979 – 1996 18,55 ft. Rating IOR

De IOR regel moedigde korte brede boten aan met een beperkte stabiliteit. De gebruikelijke smalle waterlijn maakte de bootjes erg wiebelig, en het bemanningsgewicht in de rail was dan ook erg belangrijk als het begon te waaien. Lage stabiliteit werd (tot op zekere hoogte) binnen de IOR regels aangemoedigd. Door deze regels wonnen rond 1977 boten met interne ballast en vaak een onbelaste zwaard. De organisatie die de regels controleerde beseftte dat deze niet geschikt was voor zeewaardige jachten, en hefkielen 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.

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 tijdfactor te baseren op de lengte van de race (seconden per mijl), bekend als Time op afstand. Tijd op afstand was eenvoudiger te berekenen, maar significante afwijkingen door bijvoorbeeld getij zorgden voor aanzienlijke verschillen. De latere ontwerpen werden gematigder, omdat meer wedstrijden rond boeien werden verzeild dan langere offshores. Ook moesten de rompen strokend worden ontworpen.

Winnaars Quarter Ton Cup

2013 Lelystad RACYKALTRANT (Westerly GK24) Sylvia ter Meulen

15ft. Rating RORC Rule

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

18ft. Rating IOR

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

18.55ft. Rating IOR

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

Onder IRC

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

Terug in de tijd: Waarschip 1/4 ton

De beginjaren

Eind jaren zestig ontwikkelden Willem Akkerman en Klaas Kremer van Waarschip na de 600, de 600 SV en de 710, de 1/4 tonner (ook wel 725 genoemd). Een lichte, stijve, hechthouten kajuitzeilboot speciaal voor deelname aan de Quarter Ton Cup. De prachtige lijnen van het schip en de goede resultaten op het wedstrijdwater bezorgden al snel menig (wedstrijd)zeiler de kriebels. Met als resultaat dat vele 1/4 tonners hun weg vonden naar deze zeilers. De eerste 1/4 ton is gebouwd in 1968 en de laatste in 1976, er zijn er meer dan 1.000 gebouwd. Het ontwerp is dan ook met recht "het succesnummer" van zijn tijd. Veel boten werden verkocht in Noord Duitsland, wat een belangrijke exportmarkt was voor de werf.

Quarter Ton Cup 1969

In 1969 voer Kremer met het prototype van het Waarschip 1/4 ton 'Waarschip' (zeilnummer H-1387) de Quarter Ton Cup in Breskens en eindigde knap op plaats 2. Als bemanning voeren de broers Paul en Frank Henry mee. 'Waarschip' was weliswaar de snelste boot van de vloot, maar de winnaar 'Listang' – gestuurd door Olympisch kampioen Rodney Pattison – zeilde beter. Knut Saalman uit Duitsland verscheen met het Waarschip 1/4 ton 'Go Go' (G-228) aan de start. In Nederland bezette Kremer regelmatig de eerste plaats bij vele wedstrijden.

De familie Kaars Sijpesteijn kocht 'Waarschip' in 1971 van Kremer en haar 't Reeskip' genoemd. Met 't Reeskip' heeft de familie in 1972 en 1973 vele wedstrijden gewonnen, in 1972 zelfs de Verbondsbezem in IOR klasse VII.

8

Quarter Ton Cup 1973

Kremer vroeg in 1973 Gilles Kaars Sijpesteijn de Quarter Ton Cup in Weymouth met hem en zijn nieuwe Waarschip 1/4 ton te zeilen. Ze eindigden in Weymouth op plaats 19. Aan deze Quarter Ton Cup deden vier Waarschip 1/4 tonners mee. Twee standaard en twee proto Waarschip 1/4 ton. De Engelse proto 'Wart' eindigde als beste op plaats 10. David Caddick - de Engelse Waarschip dealer - bouwde 'Wart' speciaal voor dit evenement. Peter Bruce (schrijver van diverse zeilboeken) zeilde destijds succesvol met zijn Waarschip 1/4 ton 'Scarlet Runner' op de Solent en mocht het evenement sturen. In die tijd werden de 1/4 tonners door aanpassing van de IOR regels steeds langer en om die reden was de tiende plaats voor het kleinere Waarschip erg knap.

Hieronder ontwerper Kremer en bemanning in actie tijdens de Quarter Ton Cup van 1968 voor Breskens waar ze als 2e finishten. Op de rechterpagina Gilles Kaars Sijpesteijn en bemanning die met de 'Wart' bij de Quarter Ton Cup van 1975 op een 21e plaats finishte.



Quarter Ton Cup 1975

In de loop van 1974 ging de Engelse dealer failliet en Waarschip kocht de voorraad, waaronder 'Waart' en nog twee boten. Gilles voer met 'Waart' (H-2206) de Quarter Ton Cup van 1975 in Deauville. De bemanning bestond naast Gilles uit zijn broer Jan en Maarten ten Doeschate, en ze eindigden knap op plaats 21 van de 42. 'Waart' was door de Engelsen uitgerust met een dunne smalle loden kiel. In Nederland kwam er een dikkere gietijzeren kiel onder. De originele loden kiel van 'Waart' kwam onder 't Reeskip' (de oude 'Waarschip') van de familie Kaars. 'Waart' werd halverwege de jaren '70 verkocht naar Oostenrijk of Zuid Duitsland.

Gilles voer in Nederland ook nog met het Waarschip 730 'Kassa'. Deze was lichter dan normaal gebouwd, had een loden kiel, een ander zeilplan en midscheeps een kleine dieselmotor. Door deze aanpassingen viel de boot precies binnen de 1/4 ton regels. Na een succesvol seizoen werd de boot verkocht naar Oostenrijk. In 1977 voer Gilles de Quarter Ton Cup in Helsinki op de Extension 'Balletent' van Harry Maronier.

Nieuw tuigplan

In 1999 kwam de 1/4 tonner van Kremer in het zicht van Hechtschip. De enthousiaste nieuwe eigenaren gaven te kennen dat zij de boot weer terug wilden brengen in het wedstrijdveld. Dit was voor Hechtschip een mooie gelegenheid te laten zien waartoe een oude 1/4 tonner in staat is. De goede en intensieve samenwerking tussen Hechtschip, Peltzer / Van Dijk Performance Yacht Design uit Den Haag en de eigenaren hebben ertoe geleid dat de 'Spray', zoals de boot nu heet, in 2001 met een spectaculair tuigplan op de wedstrijdwateren verscheen. De boot werd opgeknapt en er werd een nieuw tuigplan ontworpen. De tekening was oorspronkelijk eigendom van Jachtwerf Hechtschip, maar na het beëindigen van de bedrijfsactiviteiten is besloten deze tekening op het internet te publiceren. De originele tuigage van de 'Spray' begon tegen het eind van zijn veilige levensduur te lopen. Bovendien was het in de tijd ontworpen voor de IOR meetformule, waarin het gunstig was om met een klein grootzeil en een grote genua te varen. In de huidige ORC-CLUB en IMS formules is dat voordeel verdwenen, het zeiloppervlak is nu voornamelijk in het grootzeil gebracht, en bovendien is de spinnaker vergroot. Met de nieuwe tuigage is de 1/4 tonner aanmerkelijk sneller en is het bovendien veel eenvoudiger overstag te gaan. Een bijkomend voordeel is dat het niet overlappende voorzeil veel minder snel slijt, omdat het niet steeds tegen de zalingen slaat.

Het nieuwe tuigplan kan zowel met de mast op het dek als doorgestoken uitgevoerd worden, wel moeten de hoofdwanen verplaatst worden. Het is sterk aanbevolen om dit tuig uit te voeren in combinatie met de diepe kiel.

De Vereniging van Waarschippers heeft een eigen website, te weten www.waarschippers.nl



Terug in de tijd: QTC 1976 in Corpus Christi

Bij de Quarter Ton Cup van 1976 die in Corpus Christi (USA) is verzeild, verschenen voor het eerst lichtgewicht 1/4 tonners, zoals 'Magic Bus' (Whiting ontwerp) en 'FUN' (Davidson ontwerp) aan de start. Maar ook de zware 'Espresso' (Gary Mull ontwerp) en 'Potent Star' (Evelyn ontwerp, gestuurd door Ben Hall van Hall Spars) en de medium boten 'Business Machine' (Ron Holland ontwerp) en 'Eager Beaver' (Bruce Kirby ontwerp) waren competitief. 'FUN' was niet op tijd af voor het Nieuw Zeelandse 1/4 ton kampioenschap, maar in de korte tijd dat ze voor de Quarter Ton Cup in Corpus Christi was, liet ze zien opgewassen te zijn tegenover 'Magic Bus'. 'FUN' eindigde op plaats 5, omdat door gebrek aan voorbereidingstijd en training haar potentieel niet optimaal kon worden benut. De DSQ in race 2 hielp ook niet. 'FUN' was volgens deelnemers veruit de snelste boot, vooral op de ruime rakken. De Quarter Ton Cup van 1976 was de ommekeer. Afscheid werd genomen van de zware 1/4 tonners en de lichte 'down wind flyer' 1/4 tonners waren de toekomst.

Op plaats 32 (van de 36) eindigde de 1/4 tonner 'Tequila Sunrise' (Garry Mull ontwerp) van ene Jake van Heeckeren. Via Google kwam ik in eerste instantie contact met een bemanningslid, en later met Jake zelf. Jake ging in 1957 in de States studeren en is blijven hangen. Van hem kreeg ik onderstaande reactie:

Beste Hylke,

Dank voor je mail. De Quarter Ton Cup van 1976, dat was lang geleden. Wij zeilden niet erg goed (understatement...). De boot was te laat af om haar voldoende af te werken en te prepareren. In Corpus Christi moest het onderwaterschip zelfs nog worden ge-shaped en geverfd. We hebben gedaan wat we konden, maar meer dan plaats 32 zat er niet in. 1976 was het jaar dat de Australische en Nieuw Zeelanders met hun veel lichtere boten letterlijk bij het veld vandaan zeilden. Na het evenement werden de IOR meetbrieven dan ook gebruikt om de open haard mee aan te steken. De Kiwi's en Aussies hadden de kleinste en lichtste bootjes die, uiteraard binnen de 1/4 ton regels, puur voor snelheid werden gebouwd. Vergeleken met die bootjes was onze 'Tequila Sunrise' een 'maxi'. Door allerlei rating tricks viel de boot toch binnen de 1/4 ton rules. Na het evenement heeft eigenaar John Aitken al het extra gewicht van boord gehaald, en heeft een scoop geplaatst. Met die setup heeft hij later nog behoorlijk goed met de boot gezeild, maar dat was helaas lang na Corpus Christi.

Fair sailing,
Jacob ~Jake~ van Heeckeren

'FUN' en 'Business Machine' strijden in het kruisrak.





LIJNENSPECIALIST

.NL

vakwerk in touwwerk

www.lijnenspecialist.nl

Stuurmankade 276 | 1019WD Amsterdam

www.lijnenspecialist.nl | info@lijnenspecialist.nl | 020- 4196412

www.facebook.com/delijnenspecialist  | [@lijnenspclst](https://twitter.com/lijnenspclst) 

Terug in de tijd: QTC 1978 in Japan

In 1978 werd de Quarter Ton Cup in Japan verzeild. Hoewel aan de andere kant van de wereld, verscheen er toch een 1/4 tonner onder Nederlandse vlag aan de start. Het was de plakhouten one off 'Yellow Marie', ontwerpen door Katsunori Ohashi (Van de Stadt Design partner in Tokyo) en gebouwd in Japan. De bemanning bestond uit Cees van Tongeren (Van de Stadt Design), Willy Peters, de ontwerper Katsunori en nog een Japanner waarvan Cees de naam is vergeten. Cees en Katsunori zijn nog steeds bevriend. In 1976 was Katsunori een jaar in Nederland en samen wonnen ze de 1/8 (mini) Ton Cup in Lymington met de Oceaan 22 'OCEAAN 2'.

De serie werd door de 'Yellow Marie' niet uitgezeild, omdat schipper Cees de omstandigheden onverantwoord vond. 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.

De Yamaha 1/4 tonner 'Magician V' won uiteindelijk het evenement. 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 ontwerpers van die tijd. Yamaha bouwde twee versies en veel aanpassingen werden verricht op aanraden van Roy, Gerry en bemanning. Beide zusterschepen waren goed, maar Ron en Gerry kozen 'Magician V' voor het evenement. 'Magician V' had dezelfde romp als de later in serie gebouwde Yamaha 24. In Nederland vaart een Yamaha 24 rond, de 'Yamahoela'.

Volgens Roy waren de snelste boten van het evenement de Duitse '4 Samurai's' (Axel Monhaupt ontwerp), de Japanse 'Kamikaze Express' (Kihara ontwerp) en de Nieuw Zeelandse 'Seaply' (Whiting ontwerp). De 'Seaply' kreeg echter een protest toegezegd van Bob Fisher (beroemd watersportjournalist en schipper van de door Stephen Jones ontworpen 'Wings'). Volgens Fisher werd regel 26 overtreden, die destijds deelnemende jachten verbood een naam te dragen die gelinkt werd naar reclame. Voor de eerste wedstrijd werd de naam overgeschilderd en werd 'Seaflyer'. De midzwaard 1/4 tonner was door Whiting ontworpen voor het lichte weer dat in Japan werd verwacht. Ze won dan ook de wedstrijd op de dag met weinig wind, met een verschil van maar liefst 7 minuten. De Japanse boten 'Magician V' en 'Kamikaze Express' voeren beter toen het stormde. De door Finot ontworpen en door John Kolius gestuurde 'Oh Vind' was ook behoorlijk snel, maar verboog haar roer tijdens de long distance en werd kansloos. 'Magician V' was upwind niet de snelste, maar blonk uit in de ruimere rakken en won de Cup.

De door Stephen Jones ontworpen 'Wings' eindigde op plaats 5. Deze boot wordt momenteel in Nederland opgeknapt. We hopen deze bij de Dutch Quarter Ton Cup van 2015 te zien.

Op de volgende pagina twee foto's van 'Yellow Marie', en een actiefoto gemaakt vlak na de start. Op de foto is de winnaar 'Magician V' (J-2122) goed weg.



"Magician V" with a weather berth on the fleet in the 1978 Quarter-ton World Championship.

Terug in de tijd: 'Joker'

Fred Imhoff stapte eind jaren '70, na vele jaren succesvol in diverse zwaard- en kielboten gevaren te hebben, over naar een Sprinta Sport. De grote velden en het internationaal zeilen heeft hem na twee jaar echter doen besluiten een 1/4 tonner te kopen. Jan Schooneveldt, een bevriende FD bouwer uit Aalsmeer, was in Italië een zeilmakerij begonnen en via hem kwam Fred in contact met de succesvolle ontwerper Alain Jezequel. Na een bezoek in Italië kreeg Alain de opdracht een 1/4 tonner te ontwerpen speciaal voor de Quarter Ton Cup van 1979 in San Remo.

Jezequel ontwierp de 'Joker', type Jezequel 116. De boot was met 8,50 meter erg lang voor een 1/4 tonner, en het was dan ook bijna een ½ tonner. Door verandering in de IOR 1/4 ton rules moest de spoiler van 50 cm er uiteindelijk worden afgezaagd. Jezequel ontwierp en bouwde erg lichte bootjes. Romp en dek samen wogen slechts 240 kg, maar desondanks was het een erg stijve boot.

In 1979 voer Imhoff, samen met bemanningsleden Frank Schijf, Joop Bouwman en Harrie uit den Hage, de Quarter Ton Cup voor San Remo. De eerste helft van de serie ging het best goed, maar in de laatste lange wedstrijd ging het mis. Overdag waaide het normaal, maar 's nachts begon het flink te blazen. Onder spinaker planeerde 'Joker' sneller dan het log aan kon geven. Volgens Imhoff werden snelheden van boven de 15 knopen behaald. Alleen op kompas kon dus niet goed worden ingeschat waar ze exact waren, en daardoor zeilden ze veel te ver door. De volgende ochtend moesten ze dat stuk dus weer terug kruisen, en was de kans op een goede klassering verdwenen. Uiteindelijk werd de 'Joker' teleurstellend 25e van de 56 deelnemers. Bij de eerste 10 zaten maar liefst 6 Jezequel 1/4 tonners. Jan Schooneveldt bouwde trouwens zelf ook een zusterschip voor de Quarter Ton Cup, maar deze was helaas niet op tijd klaar.

De Nederlandse Extension 'Balletent' van Harrie Maronier was de andere Nederlandse deelnemer, en natuurlijk de 'Mazatlan' met een half Nederlandse, half Mexicaanse bemanning. Het is voor Imhoff bij deze Quarter Ton Cup gebleven, hierna stapte hij over op ½ tonners en later op one tonners. In Nederland heeft de 'Joker' in 1979 en in de jaren '80 veel wedstrijden gevaren. Zo werd Imhoff in 1979, 1980 en 1981 Nederlands Kampioen in IOR klasse VII. Gevaren werd tegen onder andere de Extension 'Balletent', de Oceaan 25 'Suntiki' en de Manzanita 'Mazatlan' die elders in dit boek worden beschreven. De heer Horst uit Voorburg kocht de 'Joker' in 1982 van Imhoff. Een binnenboordmotor werd ingebouwd en de boot werd blauw met een witte bias geverfd. Zo voer Horst ook de Quarter Ton Cup van 1984 in Nieuwpoort.

Een artikel over de 'Joker' uit een Waterkampioen van 1979.



*De 'Joker' in actie tijdens
de Quarter Ton Cup van
1979 in San Remo.*



De heer Dalstra uit Gasselte kocht 'Joker' van Horst en in 2000 kocht Jac Sandberg de boot. De boot lag toen in Joure. In de loop der jaren heeft hij de boot van boven tot onder gerestaureerd en fanatiek met haar gezeild. Zo voer hij onder andere vijf keer de Schuttevaer Race, diverse single handed en winterwedstrijden op de Braassem.

In 2012 werd de 'Joker' verkocht aan de Engelsman Ed White. Jac kocht vervolgens samen met zeilmaat Richard Versteeg de door John Corby ontworpen Open 30 'Spirit' waarmee hij in 2013 heel knap de OSTAR won. 'Joker' vaart nu in Engeland, en heeft in zowel 2012 als 2013 de Quarter Ton Cup gevaren. Ed vertelde dat in het voorjaar van 2014 wederom hard aan de boot is geklust. De binnenboordmotor werd verwijderd en de spiegel werd open zodat de buitenboordmotor makkelijker bediend kon worden. De IRC handicap bleef erg hoog, maar dat is niet raar voor een lange 1/4 tonner.



*Kleine foto: De nieuwe open kuip. Dit scheelt gewicht en maakt het bedienen van de buitenboordmotor eenvoudiger.
Grote foto: De 'Joker' in actie tijdens de 10th Coutts Quarter Ton Cup (foto Fiona Brown Photography).*



Ken je klassiekers....



Terug in de tijd: 'Suntiki'

Eind 2013 lag in Sneek een mooie Oceaan 25 te koop. De boot was van boven tot onder opgeknapt en had een flush deck met een kleine subtiele opbouw. Uit de documentatie die bij de boot zat, bleek het de one-off Oceaan 25 'Suntiki' te zijn. Contact met de eerste eigenaar Fred Knitel was snel gelegd. Knitel zeilt inmiddels met 'Suntiki' nummer 20, maar de Oceaan 25 flush heeft een bijzonder plekje in zijn hart. Knitel stuurde onderstaande reactie.

De romp is in 1976 gebouwd bij Poly Boats in Ossendrecht, onder toezicht van Cees van Tongeren van Van de Stadt Design. In 1977 is de boot afgebouwd en te water gelaten bij de werf van Theun Hoogmoed in Zaandam. De 'Suntiki' was een test hoever je kon komen met een conventionele polyester boot als je erg op het glasgehalte lette. Dat bleek vrij ver te zijn. De boot was niet zwaar (circa 1.500 kg waarvan 750 kg in de loden kiel), maar zeer sterk. De tegenhangers waren de met kevlar versterkte Oceaan 25 'OCEAAN 3' en 'OCEAAN 4' die nog lichter waren. Cees van Tongeren werd met de 'OCEAAN 4' zesde bij de Quarter Ton Cup van 1977 in Helsinki. 'Suntiki' was ongeveer de laatste masttop 1/4 tonner, maar kon goed tegen deze boten op. Vooral aan de wind.

De motorinstallatie was iets heel apart naar een idee van Jim Lensvelt uit zijn Extensions. De schroef zat halverwege de kiel. Een 7pk Vire inboardmotor dreef door middel van een fietsketting de as aan. De Gori klapschroef was extreem groot, ongeveer 30 cm in diameter. Op 2/3e van het vermogen liep 'Suntiki' 6 knopen en ze kon daardoor ook prima als sleepboot fungeren. Bij een wedstrijd in Monnickendam heeft zij ooit moeiteloos 12 1/4 tonners naar binnen gesleept die, om gewicht te besparen, hun buitenboordmotor aan de kant hadden gelaten. Het belangrijkste voordeel was echter dat dit de handicap van de boot met bijna 1 voet verlaagde.

'Suntiki' heeft veel wedstrijden gewonnen, en was in zijn tijd Nederlands kampioen bij de amateurs. Alleen Fred Imhoff met de 'Joker' en Cees van Tongeren met de 'OCEAAN 4' waren vaak sneller. Haar grootste succes had 'Suntiki' bij de Cowes Week van 1983. Daar behaalde ze in veld van meer dan 30 boten, door sterke navigatie van mijn vrouw en een gigantische .5 oz masttopspinaker bij zeer licht weer, een mooie score van 3 x 1, 2 x 2 en 1 x 4. In die tijd moest je de gewonnen dagprijzen, vaak gegraveerd kristal, zelf bij een winkeltje in Cowes afhalen. Halverwege de week lag er al voor een vermogen aan kristal aan boord.

Na een paar succesvolle zeiljaren en de geboorte van ons eerste kind, is 'Suntiki' voor ongeveer de kostprijs van de zeilen verkocht aan de heer Kats in Huizen. Het goede nieuws was dat er aardig wat zeilen bij zaten! Bovendien kon ik daarna gratis met 'Suntiki' zeilen, omdat de heer Kats me regelmatig vroeg te sturen bij lokale wedstrijdjes.

Ik wens de 1/4 tonners veel plezier en succes toe, en denk met veel plezier terug aan de mooie tijd,

Fred Knitel



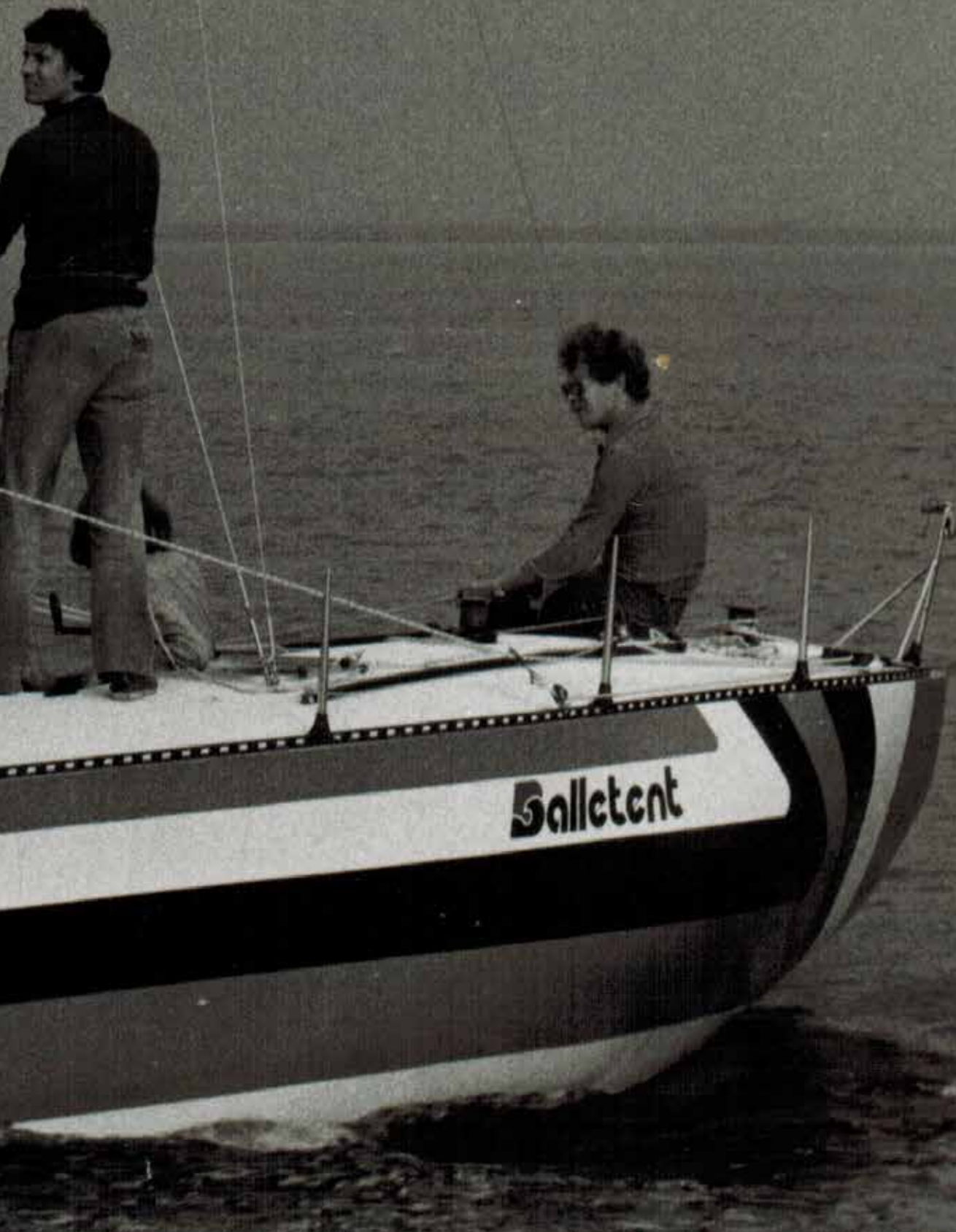
H-2409
EOPAS-H

H-2409
EOPAS

5



In 1978 trainden Harry Maronier, Thijs Struijs, Fred Kats en Bob van de Broek (niet op de foto) iedere donderdagavond met de Extension 1/4 tonner 'Balletent' vanuit Middelharnis op het Haringvliet. In 1979 voeren ze de QTC in San Remo. Door een aanvaring met een rots raakte de kiel los en was een goede eindklassering helaas onmogelijk.



Terug in de tijd: 'Mazatlan'

Voor het DQTC regatta book 2013 had ik regelmatig met Jim Lensveld gesproken. Op zijn werf in Middelharnis zijn in de jaren '70 vele race 1/4 tonners gebouwd en getuned, zo ook een Manzanita voor een Mexicaans team dat de Quarter Ton Cup van 1979 in San Remo wilde varen. Van Lensveld hoorde ik dat Kees Barnhard toen stuurde, en via een Regenboog zeilende vriendin kwam ik met hem in contact.

Het was lang geleden, maar Kees wist het nog precies. De Manzanita was destijds van Wim Rabbie en een Mexicaanse zakenrelatie. Samen met importeur Hein ten Harmsen van der Beek, Verbondsmeter Jan van Berkel en Jim Lensveld hebben ze de boot voor de Cup van 1979 getuned. Aan de boot was heel erg veel veranderd, en onder andere voorzien van een ander tuigplan en een open spiegel. Aan de langere mast hing – uiteraard binnen maximale 1/4 ton maten – meer zeil dan ontwerper Ron Holland had bedacht. De boot ging daardoor in San Remo aan de wind als de rook, iets wat de ontwerper ietwat in zijn hemd zette.

Toen ik Kees vertelde wie de huidige eigenaar van 'Mazatlan' was, begon hij hard te lachen. Bleek dat de huidige eigenaar Nick Spaans bijna een jaar bij hem had bemand in de Regenboog. Ze wisten het niet eens van elkaar. Groot toeval en weer een goed verhaal. Nick had ooit samen met een vriend een Waarschip 570 opgeknapt en de twee hadden ook ooit de Manzanita op de kop getikt. De bedoeling was de boot op te knappen, maar door drukke banen en bemannen op andere boten is dat er nooit helemaal van gekomen.

Eind 2013 stond op marktplaats een lichtweeer genua van een 1/4 tonner te koop. In het zeil stond MX 1. Die moest dus wel van de 'Mazatlan' zijn. Zo kwam ik in contact met Rob Hartman, die veel leuke herinneringen had aan die tijd. Hij heeft na 1979 een aantal jaren met de boot gevaren, toen nog in hele grote en competitieve velden met onder andere Fred Imhoff met zijn Jezequel 1/4 tonner 'Joker', Joep Strauss met zijn 'Furax II' en heel veel Extentions, zoals de 'Slow Motion' en de 'Balletent'. De 'Mazatlan' viel bijna altijd in de prijzen. De truc was om de boot als open boot te varen en niet als jacht. In IOR klasse VII heeft de boot altijd onder de 18,5 voet rating gevaren. Dat was in de Jim Lensveld set up, met een dunne Briand mast met dubbele bakstagen en zeilen van Kees van Vliet. In 1983 won 'Mazatlan' de Verbondsbezem in IOR klasse VII. Vast aan boord zaten schipper/stuurman Rob Hartman en Pim Zandwijk. Verder rouleerden Tineke de Ruyter, Kees de Vries, Reinier Zervaas en Mireille Haantjes Dekker.

De Quarter Ton Cup van 1984 was 'om de hoek' in Nieuwpoort. Rob studeerde echter af, trouwde, werd vader en had een full time baan. Na overleg met Wim Rabbie werd besloten dat zeilen op dit niveau niet meer mogelijk was, en 'Mazatlan' werd te koop gezet. Er is daarna niet meer fanatiek met de boot gezeild.

De 'Mazatlan' in actie op het IJsselmeer.

Foto rechter pagina: In 1983 werd de Verbondsbezem gewonnen in IOR klasse VII. Hier aan boord Rob Hartman, Tineke de Ruyter, Pim Zandwijk en Kees van Vliet.





ATLAN

Club Nautico de la Habana S.C.

Dutch Quarter Ton Cup 2013

Bron: Clubblad WSV Hoorn

Na alle voorpret, discussies over ratings, research naar andere teams en boten en eindeloos speculeren over wat het weer dat weekend zou gaan doen, vertrekken we gestript van alles wat niet noodzakelijk is en vol goede moed op vrijdagavond richting Lelystad.

Aan ambitie geen gebrek, maar na het lezen van verschillende raceverslagen, restauratieblogs en teamwebsites zijn we doordrongen van het nodige realiteitsbesef. We gaan voor een top vijf prestatie, dat zou haalbaar moeten zijn.

Niet dat de 'Racykaltrant', onze Westerly GK24, geen updates heeft gehad in de vijf jaar dat we haar nu hebben, maar in totaal zal ze er niet lichter op zijn geworden. In de zomer van 2008, het jaar dat we de boot gekocht hebben, is het interieur opgeknapt. Het elektrisch systeem is vervangen, een nieuwe watertank ingebouwd en al het schilder- en lakwerk is gedaan. In de winter is de boot van buiten onder handen genomen. Het dek is gestript, de lay-out een beetje ge-update en het hele exterieur is strak getrokken en geschilderd. Ook de treadmaster in de kuip is vervangen door teak-panelen op de banken en een vlonder op de kuipbodem.

Inherent aan oude(re) boten is het onderhoud dat er nodig is. Dit loopt in de afgelopen jaren van het opnieuw aanbrengen van een onderwater-verfsysteem tot het volledig vervangen van het kielframe. In de voorbereidingen naar het evenement, vonden we het uiteindelijk toch een goed idee om een nieuwe genua 1 aan te schaffen. Licht weer is de zwakke plek van een Westerly GK24. De huidige genua, met een KNWV meetstempel van 1979, begon de hoogte en snelheid met minder wind nu echt parten te spelen. Achteraf gezien heeft deze nieuwe genua tijdens de TDQC weinig geholpen.

Ruime wind van Hoorn richting de zendmast bij Lelystad. Een mooi baken om op te mikken. Door het beperkte zicht tijdens langs trekkende buien verdween deze echter zo nu en dan uit het zicht. Na 2 ½ uur ruime wind onder grootzeil en een 4tje lopen we de sluis van Lelystad binnen. De overtocht was een voorbode voor wat de rest van het weekend zou gaan brengen: wind tussen de 20 en 30 knopen uit het zuidwesten.

Tegen de schemer komen we aan in de Flevo Marina in Lelystad. Onderweg van de havenmeester doorgekregen dat alle 1/4 tonners aan dezelfde steiger liggen. Dat is mooi, dat scheelt zoeken in de concurrentie schouw. Tijdens het voorbij varen van de vloot op zoek naar een ligplaats, gaan de nodige ooh's, aah's en hmm's over de boot heen en weer. Achteraf makkelijk praten, maar op dat moment zorgde het zien van al deze 'klassieke' racemonsters voor een deuk in het zelfvertrouwen.

Na een borrel in de bar van de haven, gedagzeggen van bekenden en kennis maken met bemanning van andere 1/4 tonners te bed, de voorspelling voor zaterdag ligt er niet om.

Zaterdagmorgen, bemanning compleet: Sylvia stuurt, Martijn en Marion trimmen en ik op het voordek. Omdat we weten dat het startveld een eind uit de buurt ligt, gooien we ruim twee uur voor de start los. Eenmaal uit de luwte van het land en de haven, wordt het duidelijk hoe veel wind er echt staat. Om heel eerlijk te zijn; tijdens het toeren ben ik een groot voorstander van op tijd reven, maar tijdens wedstrijden is dat toch een tikkie anders. Tot nog toe is het nog nooit voorgekomen dat dit op korte baan wedstrijden nodig is. Maar vandaag is het niet anders, high aspect genua om door de golven te komen en een rif in het grootzeil, om niet permanent met de scepters door het water te sleuren en er toch nog wat hoogte uit te krijgen.

Het vroege vertrekken bleek niet voor niets. Na het melden nog net de tijd om langs het pin end te varen en dan klinkt het eerste schot, nog 5 minuten voor de start. Goed weg bij de start en als derde om de eerste bovenboei. Zonder twijfel gaat de spi omhoog. Zodra deze vol slaat, staat er toch meer druk in dan verwacht en is de controle per direct verdwenen. Eerst met het lij gangboord door het water, meteen gevolgd door een zwieper de andere kant op. Roer boven water en de boot draait een gijp in. Een officiële Chinese ontmaagding voor een aantal van ons. Ondanks deze onverwachte actie houden we het hoofd koel en worden neerhouder en val losgegooid. De boot komt weer met de goede kant boven en de spi wordt tegelijkertijd gestreken. De rest van het rak de genua bak gehouden en van de rust gebruik gemaakt om de orde weer te herstellen. Een bootje verloren op het voordewindse rak, maar deze in het volgende kruisrak weer teruggepakt.

Sylvia ter Meulen won met haar vriend Koen Broekens en bemanning de Dutch Quarter Ton Cup 2013 op het IJsselmeer voor Lelystad.

Na het rondenvan de tweede bovenboei toch weer de spi er op, de boot onder controle en het vertrouwen weer terug. Na een half rak, grijpen richting finish, waar we 45 seconden na de Franse 'Pinguïn Playboy' finishen. Dit is een Franse IRC geoptimaliseerde laatste generatie 1/4 tonner.

Na nog 2 kortebaan wedstrijden op het randje van te veel, druk moe maar voldaan richting de haven. Blij dat we de andere GK's voor konden blijven, buitenzinnen dat we de nieuwere generaties 1/4 tonners bij konden houden. Op de kant bleek deze blijdschap niet voor niets, twee eerste plaatsen en een tweede plek!

Na een gezellige borrel en een wederom uitmuntend diner van de organisatie van de Lenco regatta, met de dagprijs onder de arm, breed grijnzend in slaap gevallen. Ons streven naar een top 5 plek meer dan gehaald.

Voor de zondag staat er een langebaan wedstrijd op het programma. Niet zo lang als tijdens de hoogtij dagen van de 1/4 tonners. Toen verstond men onder lange baan 100 tot 500 mijl. De geplande baan is 22 mijl, met de mogelijkheid om af te korten. De wind is het zelfde als zaterdag, enkel zijn de shifts wat extremer. We zijn wederom scherp weg en komen bij de



eerste 4 om de bovenboei. Spi omhoog, druk er in en rust aan boord. Bij het inkomen van de eerste vlag horen we een onbekend geluid. Zoekend naar waar het geluid vandaan komt, begint de boot vervaarlijk te rollen en zien we gelijk wat het probleem is. De 40 m2 spi is te sterk voor de valstopper, welke zonder waarschuwing de val begint te vieren. De combinatie van diepe golven, veel wind zorgt er voor dat de spi wel wil, maar de boot in het dal achter de volgende golf blijft hangen. Spi er af en met een uitgeboomde genua door. Het scheelt een knoop snelheid, maar de boot blijft dan in ieder geval met de kiel beneden en de mast boven. Ondanks de eerste plaats van gister, met Chinese gijp, was dat niet de snelste manier om een baan rond te komen en dat willen we dus ook liever vermijden.

Ondertussen komen de grotere klassen ons inhalen. Dit zorgt voor verstoorde wind en lastige golven. Bij het rondenvan de onderboei is het zoeken naar het ritme van de shifts. Het eerste deel van het kruisrak komen we lastig op gang. Anti-fase met de shifts. Klinkt serieus, maar betekent gewoon dat je de verkeerde kant op vaart. Na nog twee tacks hebben we het ritme weer te pakken en pakken we weer wat bootjes terug. Tegen de tijd dat we bij de tweede bovenboei zijn, liggen we weer op dezelfde positie als bij de eerste onderboei. In het volgende rak lijkt de wind wat minder en kan de spi er weer op. Het grootste deel van de ORC velden is ons al voorbij, dus met vrije wind en rustig water onder de dijk, vliegen we richting de laatste onderboei. Na nog een goed kruisrak gaan we als 5e 1/4 tonner om de laatste bovenboei.

Hier ligt een comitéboot met een vlaggencombinatie om vanaf daar direct naar de finish te varen. Dit zien wij, en later ook de boten die voor ons om de boei gingen. Het wordt een dragrace tot aan de finish, waar we uiteindelijk als 3e over de lijn gaan en ook op gecorrigeerde tijd als 3e finishen.

Omdat de boot ook nog terug moet naar Hoorn, zetten we de bemanning af op de haven. Zwaaien naar rest van de 1/4 tonners en beginnen aan een 3 uur durend aandewinds beuk rak naar Hoorn. Beretrots en doodmoe na een overall overwinning van een evenement dat wat ons betreft een klassieker mag worden.

Groeten en tot op de lijn, Sylvia ter Meulen en Koen Broekens



**Varen
doe je samen!**

Het wordt steeds drukker op het water. Het project 'Varen doe je samen!' geeft daarom voorlichting over veilig varen. Met behulp van diverse Knooppuntenboekjes, brochures en praktijkdagen, de informatieve website www.varendoesamen.nl, social media zoals Facebook en Twitter en de gratis varen doe je samen App.

ANONIEM

Type: Waarschip 1/4 ton
Schipper: Harmen de Jong
Vaste ligplaats: Lelystad



AQUAHOLIC

Type: Westerly GK24
Schipper: Xander Bianchi
Vaste ligplaats: Naarden



BLUE BELL

Type: Westerly GK24
Schipper: John Molenaar
Ligplaats: Den Bommel



BLUE NOTE

Type: Drifter 25
Schipper: Danny Kronenburg
Ligplaats: Scheveningen



COOL KID

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



ENDEAVOUR

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



FOOLPROOF

Type: Fauroux 1/4 tonner (type Bullit)
Schipper: Roel Foolen
Vaste ligplaats: Sint Annaland
Website: www.thefoolproof.nl



FURY

Type: Extra Paulette
Schipper: Jasper de Swert
Vaste ligplaats: Noordschans



HEBBUS

Type: Waarschip 1/4 ton
Schipper: Hans Colenbrander
Vaste ligplaats: Huizen



HUNTER

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



IMPULS

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



J & A

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



LARISSA

Type: Zeeton

Schipper: Jos Kroon

Vaste ligplaats: Schellingwoude



In 1976 zeilden mijn vrouw en ik met ons oudste kind met een open Volksboot op het IJsselmeer. Mijn vrouw vond het varen wel leuk, maar je werd nat en dat vond ze niks. Eind 1976 kocht ik van mijn vakantiegeld voor 500 gulden bij Van de Stadt in Zaandam de tekeningen van de Zeeton. De werf was toen net verkocht aan Willie Dehler. Het was het ontwerp van een 1/4 ton IOR cruiser-racer van Cees van Tongeren. Ik werd hierop gewezen door collega en zeiler Cees Hissing die fervent zeiler en bouwer was. Hij had zelf een houten Dogger gebouwd, en was bezig met de bouw van de eerste Kalik 33. Een door Koos de Ridder ontworpen ½ tonner.

Bij het bestuderen van de tekeningen zag ik dat het best lastig bouwen was, vooral het maken van de tweede kimwegers vanaf de kiel. We zijn toen eerst naar de Hiswa tentoonstelling geweest om te praten met een jachtbouwer uit Loosdrecht die de rompen bouwde. Deze zaten echter slecht in elkaar. Onder andere door te grote lijmnaden gevuld met resorcinol. Hierop besloot ik zelf de romp te bouwen. Ik had wel zo mijn eigen ideeën. De spanten niet van mahonie, maar van eiken. Geen okumé schotten en kniestukken. De kimwegers van eiken en de romp van mahonie supra hechthout. Je moet immers gewoon 'kwaliteit maken'. Dit was tenslotte het devies van mijn overleden vader Jaap Kroon, die scheepsontwerper was en van mijn grootvader die vroeger aan de Ringdijk in Amsterdam een werf had. Dus zo gezegd en gedaan. In de berging van mijn schoonouders in Amsterdam-Noord zette ik in mijn spaarzame vrije uren de spanten in elkaar van eiken en okumé komende uit oude meubelen en zelfs uit ombouwen van oude ledikanten.

Dit mocht immers wel licht materiaal zijn. Ik huurde een plek bij 'De Waker', een oud werfje aan het einde van de Poelenburg in Zaandam. Voor het woonhuis maakte ik in een tent een bouwraam en ik reed met mijn Kever met op het dak een rek, waarop ik de spanten vervoerde heen en weer. In het traject zat een laag viaduct waar ik nog een keer ben blijven hangen. Pfff...

De twee moeilijk te maken wegers die twee kanten op moesten ronden, heb ik gebogen en gebrand, waardoor ik mooie gebogen rondingen kreeg zonder spanningen op het spantenraam.

Tijdens het bouwen was de oude werf van De Vries-Lentsch door onze watersportvereniging Zuiderzee aangekocht. Ik kwam daar Jan Oosterwijk tegen, die lid was van de havencommissie van onze watersportvereniging Zuiderzee in Schellingwoude. Bij hem moest ik zijn voor een ligplaats voor de boot. Hij vroeg me even mee te lopen, en tot mijn grote verbazing liet hij me daar zijn bouwwerk van zijn Zeeton zien. Oosterwijk bouwde de boot met zijn zoon. Dit was bouwnummer vier, de boot kreeg de naam 'Treffer'. Oosterwijk was ook net met de gewraakte kimwegers bezig die steeds braken tijdens het schaven. Ook hij verving deze vervolgens door kimwegers van eiken.

De romp wist ik in drie maanden in elkaar te zetten, te schilderen en om te draaien. De romp was loepzuiver, maar toen de schaal er eenmaal stond, moest die vol getimmerd worden. Vreselijk werk. Iedere keer er in en uit, met malletjes dingen uitzoeken aan pompjes, wasbakjes en andere goedbedoelde troep

die we aan boord moesten hebben voor een aangenaam verblijf. Ook kocht ik een heel pakket voor de Briand mast, etcetera. En een pakket zeilen van 'de Vries met het hartje'.

Het was mijn bedoeling te gaan wedstrijdzeilen. De boot was ontworpen met een inboard, maar ik koos voor een buitenboordmotor. Geen stinkzooi in de boot. Mijn vader was tijdens een tocht naar Italië overleden doordat hij tijdens zijn slaap was gestikt in de uitlaatgassen van de motor. Daarnaast verkoos ik geen bakskisten te maken, en de kuipbanken en de kuipvloer door laten lopen tot de spiegel voor de stijfheid zodat je de mast lekker kon trimmen. Ook hier was ik niet de enige. Ook Oosterwijk had dit zo gemaakt.

Terwijl de romp bijna klaar was, droomde ik van het omvaren naar de oude werf van De Vries-Lentsch om de kiel en het roer te plaatsen. Ik werd echter geplaagd door het idee dat, als ik de boot zonder kiel in het water zou leggen en aan dek zou stappen, deze direct om zou gaan. Echter geschiedde een wonder, want toen ik eenmaal te water aan dek stapte gebeurde er helemaal niets. Wat een rompstabiliteit, ongelooflijk.

Het omvaren werd met een buitenboordmotor werd echter schier onmogelijk. De boot bleef maar rondjes draaien en alle kanten op schieten. Gelukkig snelde een jachtje me te hulp en sleepte me - met mijn eigen motor zachtjes in z'n achteruit en het zweet in de naad - het IJ over. Op de werf werd de plaatijzeren dooskiel volgegoten met lood en onder de romp gebout. Toen bedacht ik me dat je een roer ook wel kon maken van Masonite, een zeer harde en watervaste boardplaat. Daar heb ik toen het roer in elkaar gelijmd en het er onder gehangen. Dat ging dus niet goed. Vlak voor mijn vakantie dacht ik dat er een paling aan mijn roer hing. Ik kwam er echter achter dat het roer alweer uit elkaar lag. Met epoxy van 'West systeem' - dit was net uit - timmerde ik in één dag een nieuw roer in elkaar van okumé. Daarna in één dag nog vijf lagen epoxy, schuren, schilderen en gaan.

Met veel plezier zeilden mijn vrouw Wil en onze twee kleine kinderen Mariska en Joost onze eerste vakantie met de boot. We kregen helaas meteen met veel wind en regen te maken, en lagen een week geparkeerd in Stavoren. Toch wisten we het een hele week uit te houden aan boord, totdat mijn vrouw riep "En nu ben ik het zat!". Daarna kregen we gelukkig schitterend weer.

Na de vakantie zeilden we onze eerste wedstrijd, de Hollandweek van de Koninklijke uit Muiden. Als enige startte ik vanaf de pin over stuurboord zeilde rijkelijk voor alles langs wat over bakboord lag. Er was maar één devies, zorgen dat je tussen de tweede en de eerstkomende boei zeilt, dan zit je altijd goed. Bij de bovenboei lagen we een mijl voor op de rest, maar dat kon je natuurlijk niet blijven zonder spinaker. Na het evenement kocht ik bij Dehler een 44 m2 spi van een Delanta die ze in Japan lieten maken. De spi had verkeerde hoeken, was van Beilken en zat in een Gaastra zak. Geweldig, maar hij was er voor 756 mark.

Daarna vele wedstrijden gezeild in de NKK klasse. IOR was voor ons niet aan de orde. Daar zeilden we te weinig voor en bovendien hadden we te weinig tijd en net genoeg geld voor zeilen. Lokale wedstrijden voeren we meestal wel en die wonnen we ook regelmatig.

Zo zeilden we de Y-toren, de Hollandweek, maar gingen ook met de kinderen drie weken met vakantie naar Vlieland. Perfect en zalig. Na de vakantie de Flevorace en de Trintel, en nog wel eens een wedstrijdje vanuit Hoorn. De boot zeilde als de brandweer. De Haaks-Wadden ook een aantal malen gezeild. Daar voeren vaak nog twee Zeetonnen mee, de 'Felice' en de 'Schelp'. De laatste had een aangehangen roer. We zeilden allebei in dezelfde klasse, dit bood een goede sparring. Door het aangehangen roer kwam de 'Schelp vooral bij het reachen in de problemen, waarbij hij continu uit het roer liep. Terwijl wij dapper door zeilden en pas bij 7,5 à 8 knopen in de problemen kwamen. Aangezien de eigenaar van de 'Treffer' scheepsontwerper was en we samen in de redactie van het clubblad van WSV De

Zuiderzee zaten heb ik hem dit voorgelegd en zijn lezing was als volgt. Als je bij hoge snelheid een te dun roer hebt trekt, dit te veel lucht. Als het roer dikker is, is het profiel vooral de eerste 5e deel aan de voorzijde belangrijk. Dat wil zeggen het NACA profiel van het roer moet vooral daar goed zijn. Ons doorgestoken roer had een diameter van 63 mm tegenover het aangehangen roer dat 43 mm was. Het dikkere blad stuurt dan beter en trekt nagenoeg geen lucht. En wat de weerstand betreft is dit alleen oppervlakteweerstand. Het was ontzettend leuk om dit ervaren. De eigenaar van de 'Schelp' heeft vervolgens ook een gestoken roer geplaatst en dit werkte dus!

Daarna de avondwedstrijden van het IJ veel gevaren. Mijn vrouw lag helaas toen veel in het ziekenhuis, en ik was een Van der Stadt 34 aan het bouwen om een wereldreis te maken. Dit heb ik door de vele ziekenhuisopnames moeten staken. Een Dufour 31 werd gekocht om op zee te zeilen, maar ik mocht van mijn oudste zoon Joost de Zeeton niet verkopen. Hij wilde hem perse overnemen. Hij zeilde er toen al veel mee met z'n kameraden en vertrok rustig met windkracht 8 later oplopend naar 9 voor vakantie richting Enkhuizen, waar ze binnen drie uur waren. Stiekem was ik toch maar even gaan kijken op de sluis in Enkhuizen, maar ik bemoeide me er nooit mee.

Ondertussen waren we wel al een keer op het Sneekermeer stevig aan de grond gelopen. De ontzette kiel hebben we toen stevig gemodificeerd met aan de buitenkant een dikke RVS plaat en aan de binnenkant met een met epoxy met matjes verlijmde RVS tegenplaat op de wrangen. Daarnaast nog wat extra zaadhout en wat extra ankers. Bij het installeren van de nieuwe kiel moesten we met een man of zes op de boot springen, omdat de kiel niet over de bouten wilde zakken. Daarna is de romp nog vijf keer in de epoxy gezet. Met pukkels en druipers van de epoxy op het onderwaterschip hebben we vervolgens twee keer de wisselbeker van de avondwedstrijden van het Y binnengesleept.

Aan een houten boot heb je altijd werk. Zo hebben we een paar jaar geleden besloten het 3 mm teakdek - dat inmiddels doorslijtplekken kreeg - te vervangen door een 7 mm teakdek, en dat nooit meer te reinigen met 120 ato. Ook hebben we het onderwaterschip volledig geschuurd en geshaped, hebben we speciale mallen gemaakt voor de kiel en het roer en deze bijgewerkt. In een kerstvakantie werden deze geschuurd en geschuurd en geschuurd in een speciaal gebouwde tent. De tent konden we afsluiten en verwarmen, zodat we door konden werken.

Zoals gezegd valt er altijd wel iets te klussen, bij te werken of te veranderen en dat doen we nu samen. Het is bijzonder om dat met mijn zoons te doen, ofschoon mijn oudste zoon Joost er het meest aan doet.

Ondertussen zijn we met onze 3e set zeilen bezig. We zeilen in hoofdzaak de genua 1 van 21,2 m², een grootzeil van 12,5 m², een fok van 12 m² en een 0,9 grams spinaker van 45 m². Onlangs hebben we een high aspect fok gemaakt van een Elvström keefok van een Dehler Delanta. Ik heb deze in laten korten. Het is een super scoopy zeil, fantastisch qua vorm en stijfheid zoals je kan zien op de foto 's van de DQTC 2013.

Maar in de 35 jaar dat we met 'Larissa' zeilen is er een ding duidelijk geworden. Je moet een goed team hebben. Zonder goed geolied team wordt het moeilijk, en misschien nog wel gevaarlijk. Na de wedstrijden onder het genot van een biertje goed evalueren is een must, je kunt dan ook veel leren van elkaar. Dat het maakt het spelletje leuk, vooral met deze geweldige en handzame boten.

Groeten en tot ziens op het water,
Jos Kroon (Zeeton 'Larissa' NED-2420)

35 JAAR EXPERTS INSAILS

Zeilmakerij van der Werf / zeilmakerij.com gaat haar zeilen voortaan produceren onder het label **INSAILS**.

Deze zeilen worden voor u in onze eigen zeilmakerij in Made (NL) op maat ontworpen en geproduceerd.

VAN DER WERF
ZEILMAKERIJ.COM



OUDE LOGO

INSAILS.COM

NIEUWE LOGO

Bezoek onze grote zeilmakerij aan de Brieltjenspolder 24 in Made of ga naar www.insails.com

KWALITEIT UIT NEDERLAND

INSAILS.COM

KNOR

Type: Waarschip 725
Schipper: Sander Maclaine Pont
Vaste ligplaats: Lelystad



MANTISSA

Type: Eygthene 24
Schipper: Karim Kat
Vaste ligplaats: Vinkeveen



PURA VIDA

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



RACYKALTRANT

Type: Westerly GK24
Schipper: Sylvia ter Meulen
Vaste ligplaats: Hoorn



SLOW MOTION

Type: Extension 24
Schipper: Ben Steffen
Vaste ligplaats: Tholen



SPOOM

Type: Waarschip 1/4 ton
Schipper: Leo Loman
Vaste ligplaats: Naarden



TRY TRY TRY

Type: Kievit 680
Schipper: Ton van Maarseveen
Vaste ligplaats: Roelofarendsveen



TWINKEL

Type: Waarschip 1/4 ton
Schipper: Eduard Hauer
Vaste ligplaats: Loosdrecht



YAMAHOELA

Type: Yamaha 1/4 tonner
Schipper: Thomas Lefahrt
Vaste ligplaats: Sint Annaland



YELLOW FOX

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



**Sailing Wear
Crew Wear
& Fashion**





De Nederlandse 'Itch' van Berry Aarts in actie bij de Quarter Ton Cup van 2014. De 'Itch' is ontworpen door Axel Monhaupt, werd in Denemarken gebouwd en voer onder Amerikaanse vlag als 'Parade' de Quarter Ton Cup van 1979 in San Remo (foto Fiona Brown Photography).

ZEFIER

Type: Drifter 25

Schipper: Laurens de Jong

Vaste ligplaats: Kerkdriel

Mijn naam is Laurens de Jong, ik ben 28 jaar oud en woon samen in Kerkdriel. Ik heb een Drifter 25, een 1/4 tonner ontworpen door de Nederlander Leen Hoogmoed. Toen ik de boot kocht was de naam 'Tum Tum', maar de boot heet nu 'Zefier', een koele, zachte wind uit het westen. De vaste ligplaats is Kerkdriel en ik vaar vooral op de Zandmeren (Maasplassen). Lekker dicht bij huis en een mooi vaargebied met genoeg mogelijkheden. In de zomer maak ik nog wel eens de uitstap naar Zeeland of naar het IJsselmeer of de Waddenzee. Vanaf het eerste moment was ik helemaal weg van de rompvorm, en compleet verrast door de super zeileigenschappen. Pas jaren later hoorde ik dat in 1977 twee Drifter 25's hebben meegedaan aan de Quarter Ton Cup in Helsinki.

Mijn mooiste zeilervaring was een zeiltocht naar Zweden (niet met een 1/4 tonner...) inclusief het nachtzeilen wat daarbij hoort. Met de 'Zefier' ben ik vorige zomer van Kerkdriel naar Texel gevaren, ook een schitterende tocht!

Via een goede vriend en mijn vader ben ik in aanraking gekomen met zeilen. Het gevoel van vrijheid met zeilen vind ik super. En de afwisseling tussen toerzeilen en fanatiek wedstrijdjes varen met vrienden. Bovendien is het middel om te zeilen ook nog eens geschikt voor vakantie of voor barbecue op het strand. The sound van een Volvo Penta 1-cyl in the morning heeft ook zijn charmes trouwens...

De DQTC spreekt me aan om andere fanatiekelingen met hetzelfde type boot te ontmoeten. Gezamenlijk over de startlijn knallen, en elkaar in de wedstrijd nog een paar keer tegenkomen. Als ik dit zo teruglees had ik eenheidsklasse moeten gaan zeilen, maar dit komt in de buurt toch....? Het zijn de charmes van het goed in orde houden van een boot uit de jaren '70, en daar dan nog een wedstrijdje mee doen!

Ik houd zowel van toer- als van wedstrijdzeilen. Dus zowel mooie vakantietochten als fanatieke clubwedstrijdjes of de DQTC! Vorig jaar hebben we – gezien de harde wind – best aardig gezeild. We hopen ons in 2014 natuurlijk wel te verbeteren. Kiezen tussen up- of down wind vind ik lastig, om thuis te komen moet het allebei. Oké, misschien dan toch upwind, omdat een Drifter 25 zo lekker hoog en hard vaart en helemaal uit te trimmen is. Tell-tales zijn daarbij onmisbaar, zonder varen kán niet!

Mijn zeilniveau? Pfff... dat zullen we bij de Van Uden Reco Stellendam Regatta 2014 wel zien? Of niet... Een andere interesse is tennis. In mijn vrije tijd speur ik ook graag op het internet, de websites www.clubracer.be en www.volvooceanrace.com zijn dan favoriet. Op de laatste site kom ik mijn grootste zeilheld Bouwe Bekking tegen. Super dat er weer een Nederlandse boot mee vaart!

De komende zeilzomer hoop ik op wind, mooie wedstrijdjes, lekkere barbecues en veel gezelligheid!

Groeten en tot bij de DQTC,
Laurens de Jong



CREEK

SAILS & SERVICE

Dealer & Servicepunt van :
 **Hagvoort Sails**

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

**RACE**
HIGHTEC



**CRUISING**
TOURLINE

**OFFSHORE**
PERFORMANCE

Thijs van der Beek
Boulevard 2
4697 BC Sint Annaland

info@creeksails.nl

T 00 31 (0)6 19634007



 www.creeksails.nl