

DUTCH QUARTER TON CUP



REGATTA BOOK 2024

INHOUD

Voorwoord	3	Oceaan 25 sport <i>Wizzard</i>	20
Geschiedenis van de ¼ tonners	4	Zeeton 24 <i>Felice</i>	22
IOR was hot!	5	Konijnendijk one off ¼ tonner <i>Kortjakje</i>	26
Winnaars Quarter Ton Cup	6	Het succes van de 'youngtimer' ¼ tonners (artikel uit het voorjaarsmagazine van Zeilereld)	30
Winnaars Dutch Quarter Ton Cup	7	Kwartton solo on tour zomer 2024	34
Zeeton 24 <i>Code Rood</i>	8	Carter Dingbat <i>Abîme</i>	38
De <i>White Spirit</i> in de Single Handed 2024 ..	10	Een Kwarttonner bezitten is goud, maar waarom dan twee?	40
12 ^e Dutch quarter ton cup verzeild	12	<i>BLT</i> : 10.000 uur klussen aan een oude kampioen	42
Van <i>Sunrun</i> naar <i>HAEVN</i>	14	Deelnemers Dutch Quarter Ton Cup 2024	43
Eygthene 24 <i>Webbes</i>	16		
Bullit 786 <i>Foolproof</i>	19		

◀ **Foto voorpagina: De Elvstrøm ¼ tonner *Chiquitina* (NED-8864) van André Vink in actie tijdens het ¼ Ton Kampioenschap van 2023 voor Muiden. Leuk weetje: Haar eerste eigenaar was de beroemde Engelse zeiler Rodney Patisson. Hij haalde haar zelf bij de werf uit Spanje en zeilde verschillende wedstrijden in Engeland.**

Aan de totstandkoming van dit boek hebben Aart Simons, Geert Nell, Niek Fraterman, Risto de Pagter, Ronan Koeze en vele anderen een bijdrage geleverd. Niets uit dit boek mag worden overgenomen zonder schriftelijke toestemming van de maker.

Bronnen en interessante links:

www.kwarttonzeilers.nl
www.noordzeeclub.nl
www.watersportverbond.nl
www.histoiredeshalves.com

website van de Nederlandse ¼ Ton Vereniging
website van de Nederlandse klassenorganisatie voor ORC en IRC
website van het Watersportverbond
website over IOR-racemachines

VOORWOORD

Vanaf het eind van de jaren '60 functioneert de ¼ ton klasse als een van de meest succesvolle zeilklassen die er wereldwijd is. Bijna alle beroemde ontwerpers van nu zijn ooit gestart met het ontwerpen van ¼ tonners. Vaak werd een prototype door professionele zeilers naar de overwinning gezeild, waarna de productie op gang kwam.

In Nederland zijn het onder andere Klaas T. Kremer (Jachtwerf Waarschip), Jim Lensveld (Jachtwerf Middelharnis), Koos de Ridder (Jac. de Ridder Yacht Design) en Cees van Tongeren (Van de Stadt Design) die nauw betrokken zijn bij het succes in Nederland. Ook veel succesvolle zeilers hebben ¼ tonner gezeild. In de jaren '70 zeilden deze boten in Nederland regelmatig wedstrijden en velden van meer dan 20 boten waren geen uitzondering. De laatste officiële Quarter Ton Cup werd verzeild in 1997. De officiële ¼ Ton-wedstrijden mochten dan van de kalender verdwenen zijn, er waren door de jaren heen nog altijd wel schepen van deze klasse op de wedstrijdbanen te vinden. Ga maar na, in 2002 en 2004 won Berry Aerts met zijn *Itch* onder het IMS-ratingsysteem de Verbondsbezems. Ook de ¼ tonner *Foolproof* van Roel Foolen bleek nog steeds competitief te zijn bij de diverse bekende wedstrijden in Nederland.

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

boten steeds professioneler. De Quarter Ton Class aldaar wordt op uitnodiging onderdeel van bekende en grote zeilevenementen in Engeland. Het heeft ook een keerzijde want om onder IRC competitief mee te kunnen zeilen moet flink in de buidel worden getast.

In navolging van de revival in Engeland, organiseerden enkele enthousiaste Nederlandse ¼ ton eigenaren in 2013 de eerste Dutch Quarter Ton Cup (DQTC). Deze werd tijdens de Lenco Regatta op het IJsselmeer verzeild. Vooraf hadden zich meer dan dertig ¼ tonners ingeschreven. Helaas gooiden de weergoden roet in het eten door de zeilers te trakteren op een hele week windkracht 7. Een aantal ¼ tonners heeft Lelystad toen helaas niet kunnen halen. Het evenement was desondanks een groot succes en de organisatoren besloten enthousiast verder te gaan. De eerste twee edities van de DQTC werden verzeild onder een door de organisatie berekende mix tussen ORC en SW. Op het water werd fanatiek gezeild, maar op de steiger werd vooral gediscussieerd over de handicaps. In het voorjaar van 2015 lanceerden het Watersportverbond en de Noordzee Club de ORC-Declared meetbrief. Op basis van door de eigenaar aangeleverde gegevens en bestaande romppfiles van oude meetbrieven kon voor een jaar een globale ORC-meetbrief worden aangevraagd. Hierdoor kon de DQTC laagdrempelig, eerlijk, overzichtelijk en begrijpelijk onder ORC worden verzeild.

De DQTC is inmiddels uitgegroeid naar een kleine competitie om meer ¼ ton eigenaren de kans te geven om verspreid over het land aan een of meerdere evenementen mee te doen. Hoewel we als klasse wel eens het verwijt kregen de (toen toch al niet heel grote) ORC 4 'om zeep te hebben geholpen' doordat we bij sommige evenementen een eigen startgroep kregen, hebben we in 2019 besloten de ORC (weer) te omarmen.

Vanaf toen waren de ORC 4 velden bij de evenementen die meetelden voor de DQTC vaak het grootst. Helaas verschenen, net als bij andere klassen, toch steeds minder ORC gemeten ¼ tonners aan de start. In het najaar van 2022 kwamen 15 enthousiaste ¼ ton zeilers dan ook bij elkaar en werd het besluit genomen om de DQTC in 2023 onder SW-rating te verzeilen. Dit om ¼ tonners makkelijker een weekendje mee te kunnen laten doen en het ¼ ton veld weer te laten groeien. En die keuze bleek een succes want in zowel 2023 als 2024 stonden maar liefst 23 boten in de eindstand van de jaarprijs. Voor 2025 gaan we voor de 30 bootjes!

Inmiddels hebben bijna 100 ¼ tonners een of meerdere evenementen van de DQTC gezeild en we hopen ieder jaar weer dat er 'nieuwe' boten bij komen! De afgelopen edities werden gewonnen door een Westerly GK24, een Waarschip ¼ ton, een Zeeton 24, een Robber 3E, een Sprinta DS en een Caparos Bullit 786. Dat levert niet alleen mooie foto's op, maar geeft ook goed aan dat de verschillende boten aan elkaar gewaagd zijn.

Op naar 2025, ¼ ton rules forever!

Hylke
Steensma

GESCHIEDENIS VAN DE 1/4 TONNERS

1967 - 1996

In deze periode functioneert de Quarter Ton Class als een van de meest succesvolle zeilklassen 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.

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

In 1968 won de Nederlandse zeiler Hans Kortekaas de Quarter Ton Cup met zijn *Piranha II* voor Breskens. De eerste en enige keer dat een Nederlandse zeiler de 1/4 Ton Cup mee naar huis mocht nemen. In 1969 werd de Quarter Ton Cup, door de winst van Kortekaas, wederom verzeild vanuit Breskens. Klaas Kremer zeilde het prototype van het Waarschip 1/4 ton naar het zilver. *Waarschip* was de snelste boot van de vloot, maar de Duitse *Listang* – gestuurd door Olympisch kampioen Rodney Pattison – zeilde beter. Uiteindelijk varen er tussen 1968 en 1991 verschillende Nederlandse boten en zeilers een Quarter Ton Cup.

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 een deels semiprofessioneel zeilcircuit. De *Itch* van Berry Aarts uit Vinkeveen is de eerste Nederlandse deelnemer, de *Freres-sur-mer* van de broers Theo en André Bakker sluit aan in 2012.

Aanloop Dutch Quarter Ton Cup 2013

Het Dutch Quarterton Sailing Team van Theo en André Bakker en Berry Aarts is vanaf maart 2012 volop aan het zeilen met de 1/4 tonners en dromen van een Nederlandse Quarter Ton Cup. In het naseizoen sluit Hylke Steensma (toen eigenaar van de Ecume de Mer *Pura Vida* en onder andere organisator van de PolyClassic Cup van 2012) aan. In 2013 organiseren Theo en Hylke de eerste DQTC. Een Engelse naam omdat (toen) de hoop was dat er wellicht ook buitenlandse 1/4 tonners interesse zouden hebben. Bij de eerste editie vaart een Franse proto 1/4 tonner mee en bij de tweede een Duitse Sprinta Sport, daarbij is het gebleven.

IOR WAS HOT!

De International Offshore Rule (IOR) was een handicapformule voor het wedstrijdzeilen met kajuitzeilboten. De IOR is ontstaan uit de regels van de Cruising Club of America (CCA) en die van de Royal Ocean Racing Club (RORC). De IOR concentreerde zich op de rompvorm en dan meer specifiek op de lengte, breedte, vrijboordhoogte en vorm, tuigage en stabiliteit. Daarnaast werden binnen de IOR-regels penalty's gegeven voor kenmerken die mogelijk gevaarlijk of niet eerlijk waren. De uitkomst van de IOR-meting was een uitkomst in feet. Het had dus niets met het gewicht te maken. Hoe hoger de handicap, hoe sneller de boot zou moeten kunnen varen. In de geschiedenis van de ¼ ton klasse werden de IOR-regels een aantal keer bijgesteld waardoor de bootjes aanzienlijk veranderden en groter, sneller en minder extreem werden.

1967 – 1970	15 ft. Rating RORC Rule
1971 – 1978	18 ft. Rating IOR
1979 – 1996	18,55 ft. Rating IOR

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

Bijna alle metingen waren zogenaamde puntmetingen. Het betekende dat de romp op bepaalde punten werd gemeten. Dit zorgde voor soms vreemde rompvormen met hobbels en bobbels. De stabiliteit werd bij de meting gemeten zonder bemanning en apparatuur aan boord. In de haven lagen de bootjes leeg dan ook voorover, wat tijdens het zeilen werd gecompenseerd door de bemanning. Andere meetonderdelen waren het formaat van de schroef, de 'hoeveelheid' accommodatie binnen, de veiligheidsuitrusting (volgens voorschriften) en het gelimiteerde aantal zeilen aan boord. Later werden grenzen aan bemanning geïntroduceerd, evenals de beperkingen voor het gebruik van exotische materialen.

Verrekening van de handicap

In een zeilwedstrijd die op handicap werd verzeild, werd een tijdfactor berekend. In Europa werd deze berekend aan de hand van de duur van de



wedstrijd (in seconden per uur), bekend als Time on Time. In de VS hadden ze de voorkeur om de tijd factor te baseren op de lengte van de race (seconden per mijl), bekend als Time op afstand. Tijd op afstand was eenvoudiger te berekenen, maar significante afwijkingen, bijvoorbeeld door het getij, zorgden voor aanzienlijke afwijkingen. De latere ontwerpen werden gematigder, omdat meer wedstrijden rond boeien werden verzeild dan langere offshores. Ook moesten de rompen strokend worden ontworpen.

Leeftijdscorrectie

Boten gingen om twee redenen maar kort mee. Ten eerste werden de ontwerpen ieder jaar beter en dus sneller, en ten tweede veranderden de regels telkens en vonden ontwerpers 'mazen in het net'. Oude 1/4 tonners kregen ook een leeftijdscorrectie zodat ze langer competitief konden blijven. Zo won door Alain Jezequel ontworpen *B & BV* de Quarter Ton Worlds van 1994, terwijl ze in 1979 als *Paola V* (foto boven) al zevende werd. De boten kregen in de loop der jaren vaak wel een modernere tuigage.

WINNAARS QUARTER TON CUP

1967	La Rochelle	DEFENDER (België)	Jacques Gaubert en André Mauric
1968	Breskens	PIRANHA II (Nederland)	André Mauric
1969	Breskens	LISTANG (Duitsland)	Klaus Feltz
1970	Travemünde	FLEUR D'ECUME (Frankrijk)	Groupe Finot
1971	La Rochelle	TEQUILA (Frankrijk)	Philippe Harlé
1972	La Rochelle	PETITE FLEUR (Frankrijk)	Groupe Finot
1973	Weymouth	EYGTHERNE (Amerika)	Ron Holland
1974	Malmö	ACCENT (Zweden)	Peter Norlin
1975	Deauville	45 SOUTH (Nieuw Zeeland)	Bruce Farr
1976	Corpus Christi	MAGIC BUS (Nieuw Zeeland)	Paul Whiting
1977	Helsinki	MANZANITA (Engeland)	Ron Holland
1978	Sajima	MAGICIAN V (Japan)	Ichiro Yokoyama
1979	San Remo	BULLIT (Frankrijk)	Jacques Fauroux
1980	Panmure	BULLIT (Frankrijk)	Jacques Fauroux
1981	Marseille	LACYDON PROTIS (Frankrijk)	Jacques Fauroux
1982	Melbourne	QUARTERMASTER (Australië)	Laurie Davidson
1984	Nieuwpoort	COMTE DE FLANDRES (Frankrijk)	Philippe Briand
1985	Ajaccio	ROYAL FLUSH (Zuid-Afrika)	Angelo Lavranos
1986	Copenhagen	COMTE DE FLANDRES (Australië)	Philippe Briand
1987	Crosshaven	MCDONALDS (Duitsland)	Tony Castro
1988	Travemünde	MCDONALDS (Duitsland)	Tony Castro
1989	Falmouth	MERIDIAN (Italië)	Massimo Paperini
1990	Bayona	AVE (Spanje)	Pepe Gonzalez
1991	Porto Carras	MARFRIO PIRANHA (Italië)	Giovanni Ceccarelli
1992	Chioggia	JONATHAN VI (Italië)	Alessandro Vismara
1993	Bayona	GEN-MAR (Italië)	Alessandro Vismara
1994	Warnemünde	B & BV (Italië)	Alain Jezequel
1995	Gdynia	PER ELISA (Italië)	Giovanni Ceccarelli
1996	Travemünde	PER ELISA BLOWTHERM (Italië)	Giovanni Ceccarelli
2005	Cowes	PURPLE HAZE (Engeland)	David Thomas
2006	Cowes	ENIGMA (Engeland)	Ed Dubois
2007	Cowes	ESPADA (Engeland)	Bruce Farr
2008	Cowes	TOM BOMBADIL (Engeland)	Doug Peterson
2009	Cowes	ANCHOR CHALLENGE (Engeland)	Bruce Farr
2010	Cowes	COTE (Spanje)	Pepe Gonzalez
2011	Cowes	ESPADA (Engeland)	Bruce Farr
2012	Cowes	BULLIT (Engeland)	Jacques Fauroux
2013	Cowes	ESPADA (Engeland)	Bruce Farr
2014	Cowes	BULLIT (Engeland)	Jacques Fauroux
2015	Cowes	BULLIT (Engeland)	Jacques Fauroux
2016	Cowes	BULLIT (Engeland)	Jacques Fauroux
2017	Cowes	AQUILA (Engeland)	Judel / Vrolijk
2018	Cowes	AQUILA (Engeland)	Judel / Vrolijk
2019	Cowes	PROTIS (Engeland)	Jacques Fauroux
2020	Cowes	Niet verzeild	
2021	Cowes	PROTIS (Engeland)	Jacques Fauroux
2022	Cowes	BLT (Engeland)	Jacques Fauroux
2023	Cork (Ierland)	PROTIS (Engeland)	Jacques Fauroux
2024	Cowes	AQUILA (Engeland)	Judel / Vrolijk



WINNAARS DUTCH QUARTER TON CUP

2013	Lelystad	RACYKALTRANT (Westerly GK24)	Jack Laurent Giles	Sylvia ter Meulen
2014		SPOOM (Waarschip ¼ ton)	Klaas Kremer	Leo Loman
2015		LARISSA (Zeeton 24)	Van de Stadt Design	Jos Kroon
2016		SECOND WAVE (Robber 3E)	Peter Stähle	Bart Snel
2017		LARISSA (Zeeton 24)	Van de Stadt Design	Jos Kroon
2018		SECOND WAVE (Robber 3E)	Peter Stähle	Bart Snel
2019		FURIE (Sprinta DS)	Van de Stadt Design	Ben Hoefsloot
2020		SECOND WAVE (Robber 3E)	Peter Stähle	Bart Snel
2021		FURIE (Sprinta DS)	Van de Stadt Design	Ben Hoefsloot
2022		FURIE (Sprinta DS)	Van de Stadt Design	Ben Hoefsloot
2023		SECOND WAVE (Robber 3E)	Peter Stähle	Bart Snel
2024		FOOLPROOF (Caparos Bullit 786)	Jacques Fauroux	Aart Simons

De rappe Caparos Bullit 786 ¼ tonner Foolproof gezeild door schipper **Aart Simons** bij de **Almere-Pampus Regatta 2024** die ze netjes wonnen bij de ¼ tonners. Overall wonnen ze de jaarprijs, de Dutch Quarter Ton Cup, ook. Netjes gezeild! ▼



ZEETON 24 CODE ROOD

Voor diegenen die mij nog niet kennen, ik ben Wouter Bouwmans. Eigenaar van de Code Rood, een Zeeton 24. Oud en toch nieuw (af)gebouwd.

Het is 2014. In het centrum van Leiden koop ik een huis met een ruime werkplaats. Waarom? Nou, ik wil nog wel eens een bootje bouwen. Als afgestudeerd scheepsbouwkundige moet je dat toch een keer gedaan hebben? Natuurlijk kwam daar niks van, tenminste voor mij want meerdere vrienden hebben hun boot onder mijn huis opgeknapt. Ook loopt zo'n werkplaats vol met rommel (al dan niet van je zelf) zodat er al snel geen boot meer in past. Inmiddels is het 2016. Ik heb de halve werkplaats opgeofferd en er een appartement in gebouwd. Gewoon omdat het kan. De overige ruimte mest ik uit voor het afbouwen van een camper waar we in 2017 een lange reis mee maken. Dit blijkt toch een uitdaging met al die schuine wanden, veel meer dan een recht toe recht aan appartement. Maar nu blijkt dat ik dat ook kan komt toch het idee voor een bootje weer omhoog.

In het voorjaar van 2019 valt mijn oog op een minimaal 30 jaar oud casco van een Zeeton 24 dat nog nooit water heeft gevoeld. Deze hechthouten rondsant staat bekend als een degelijke maar rappe ¼ tonner met een toch wat robuust/ stoer uiterlijk. Mijn soort bootje zeg maar. Ik kan hier lang of kort over praten maar het resultaat is dat begin juni het casco achteruit de werkplaats wordt ingeduwd. Met zijn 2,80 m breedte moeten we de garagedeuren verwijderen om de boot erdoor te krijgen. Achteraf bleek dit nog een van de makkelijkste taken om het casco om te toveren in de Code Rood, want laat me je verzekeren, niks maar dan ook niks aan het bouwen van een boot is net zo makkelijk als het er van tevoren uit ziet.

Ik denk dat ik de eerste twee maanden elke avond in de boot heb gezeten om te meten (gelukkig had ik de meeste bouwtekeningen erbij) en te bedenken hoe ik dit project ging aanpakken. Helaas bleek de boot niet volgens de bouwtekeningen gebouwd te zijn. Schotten op andere plaatsen, geen spanten, langere en smallere kajuit opbouw, aangepaste bakskisten, geen wrangen voor de motorfundatie (geen motorfundatie, dus), een afwijkende kielconstructie. Ik kan zo nog wel even doorgaan. Ook blijkt er op elke vraag een minimum van drie (al dan niet foutieve) antwoorden te zijn naar gelang welke specialist je opbelt of welk boek je leest. Maar ja, improviseren kun je leren en met gezond verstand kom je een heel eind.

Uiteindelijk koos ik ervoor om een boek over houtverbindingen te gebruiken als mijn leidraad voor de inbouw van banken, bed, keuken, koelkast, motorfundatie en de Epifanes gids over verfsystemen om zowel de binnen als buitenkant in het juiste verfsysteem op te bouwen, al heb ik wel gesjoemeld met de merken aangezien Epifanes niet altijd de goedkoopste is. Ik besluit de schotten voorin te verstijven op de plaatsen waar de spanten horen te zitten en extra wrangen in te lamineren voor de motorfundatie.

Foto motorfundatie en foto uitlijnen schroefaskoker ▼

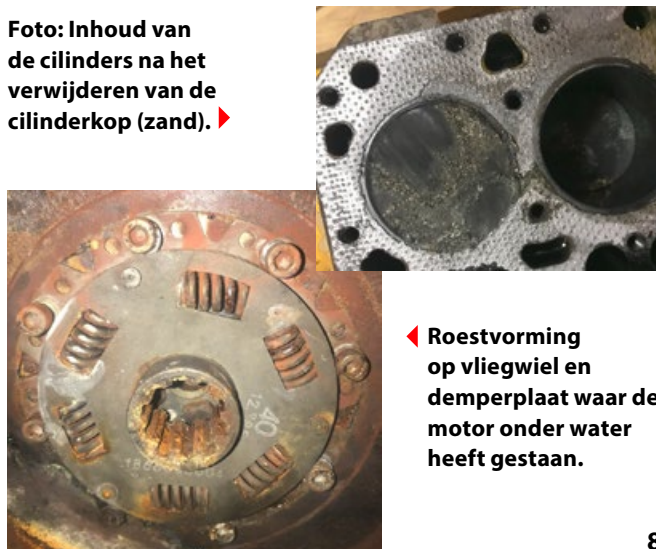


Foto voorpunt voor en na ▼



Met het interieur afgerond en de motorfundatie gebouwd, werd het nu tijd om de schroefaskoker door te boren. Een nogal nauw luisterend klusje want hij moet onder een hoek van precies 11 graden achterover en exact in de lengte richting van de boot, liggend op mijn buik, gevouwen over de motorfundatie, uit de losse pols doorgeboord worden met een gatenboor van 50 mm. Hierna krijgt de tweedehands dieselmotor een revisie. Iets wat voor mij ook een nieuw klusje was. De motor had onder water gestaan dus dit was broodnodig. Elke pakking en elk rubberkje in de motor heb ik vervangen, alles schoongemaakt en toen weer in elkaar. Wonder boven wonder was het daarna starten en lopen.

Foto: Inhoud van de cilinders na het verwijderen van de cilinderkop (zand). ▶



◀ Roestvorming op vliegwiel en demperplaat waar de motor onder water heeft gestaan.



Uiteindelijk kan ik tevreden de kajuit afsluiten, binnen is alles klaar. Elektra, voorstuwning, inrichting, en strak in de lak.

Na het verven van vijf lagen epoxy onderwater en vier lagen Polyurethaan boven water is de boot glanzend rood en begint het eindelijk wat te worden. Alleen nog even de deklayout. Ook hier weer valt van alles toch niet mee. Simpele vragen als, hoe krijg ik de mastvoet precies in het midden van de boot, hoe boor ik de wantputtingen rechts en links op exact dezelfde plek. Ik besluit met een laserliner de middenlijn van de boot vast te stellen, door de roerkoning en de voerpunt. Dit levert een ander midden van de boot op, dan wanneer ik de breedte van het kajuitdakje door 2-en deel en het sluit ook niet aan bij de halve breedte van de boot. Komt dit omdat de boot al 30 jaar op een trailer ligt te vervormen? En zo ja, trekt dit weg zodra ie te water gaat?

Uiteindelijk is de dek layout klaar, de deuren worden weer uit de garage verwijderd en de boot gaat naar buiten. Door de voertrail is ie nu iets breder en de boot kraakt en piept om door de opening te passen.



▲ **Op 1 april 2022 gaat de boot te water, de maiden voyage is een week later met 30 knopen wind, gelukkig blijft alles heel.**

Momenteel varen we de zomeravond- en winterwedstrijden op De Kaag en hebben we meegedaan met de DQTC. Een steile leercurve, zeilen en wedstrijdzeilen zijn toch wel twee verschillende dingen. Daarnaast blijkt de boot niet helemaal wedstrijd-proof te zijn. Het ging mij om het bouwen van een boot, niet om wedstrijdzeilen. Maar de wedstrijd-bug heeft toegeslagen en gestaag worden er verbeteringen doorgevoerd, om in ieder geval onze rating eer aan te doen en niet helemaal achteraan te zeilen. Inmiddels hebben we een mooie nieuwe set zeilen en begint het bootje steeds beter te lopen. Op naar de ¼ ton wedstrijden in 2025!



◀ **Op een werfje in de buurt wordt ie van de trailer getild en opgelijnd met de kielbouten. Drie bussen Sikaflex verder zit de kiel waar ie hoort (en hopelijk ook recht onder de boot).**



DE WHITE SPIRIT IN DE SINGLE HANDED 2024

19-10 13:51

We, de Oude Dame in ik, liggen in de Houtribsluis. Eerste rak zit er op, plan is gemaakt. Bijna iedereen gaat naar het Markermeer, sluis ligt vol! Bakkie thee gezet, broodje Duo Penotti erbij. We hebben er zin an!

19-10 19:29

Al weer een half uur Muiden uit onder spi naar het paard. Bij het aanleggen in Muiden zat de imitatie Windex in de bomen maar gelukkig nog een halve over. Eerst een selfie gemaakt van de gedenksteen op de Heerengracht 33. Genua gewisseld voor de fok, los gegooid en weg gevaren. Verschijnt er een engel in een visioen die mij vertelt dat er nog een veel mooiere gedenksteen hangt. Niet wit maar zwart met goud, dus omgekeerd en nog een selfie gemaakt! Halleluja!

En Oude Dame, wat vond jij van het rak naar Hoorn? OD: "Leuk dat je niet als de rest bij de poepende man naar buiten ging, maar langs de jachthavens. Eerste stuk ging mooi met de genua zo langs de dijk. Het laatste uur deden de vlagen toch wat pijn aan mijn genua, en ja dat vaantje: ik voel mij deels geamputeerd!"

19-10 21:57

Oude Dame: "Hey oude vent! Prachtig mooi spirak naar Hoorn, boom jij de fok uit!
Ik: "ehhh, ja, je hebt gelijk. Maar zo lopen we ook ruim 6kn! Kan ik ff bakkie thee zetten, administratie bijwerken enz, zo snapt de stuurautomaat het ook nog"
Stuurautomaat: "hoho, ik deed het prima van Muiden naar het paard met spi!"

Ik: "rustig allemaal, dacht dat ik lekker in mijn eentje een stukje ging zeilen...."

20-10 10:58

Vanmorgen van Hoorn naar Enkhuizen. 04:30 uit bed. 05:13 de haven uit. Was wel wat vroeg na een korte nacht. Gelukkig deed de stuurautomaat het werk, en kan ik rustig wakker worden. "Bedankt Stuur!" "Graag gedaan Geert!"

Van Enkhuizen naar Andijk ook nog rustig aan gedaan, geen spi omhoog. Genoten van de zonsopkomst ff over 8. De Beatles met "Here comes the sun" keihard op de box. Altijd weer een mooi moment.

Nu van Andijk onderweg naar Den Oever. Spi erop zelf een stukje gestuurd omdat het zo leuk is, en heeft de stuur ook even rust. Nog 15 minuten tot Den Oever, dan moeten we weer aan het werk.

20-10 16:57

We liggen al een tijdje in Oude Schild. Wat gelummeld, thee met gebak gegeten in dorp samen met Jaap, en Jaap heeft mij de mast ingehesen zodat ik de windvaanpikkies naar beneden kon buigen. Nu kan de halve vaan weer 360° rond draaien.

En Oude Dame? hoe vond jij het rak naar Oude Schild?

Oude Dame: "Ging lekker! Als eerste uit de havenmond, stroom mee door het visjagersgatje, de grote bakken kwamen voorbij. Ik mis waterlijn lengte! Maar gelukkig sneed je mooi over de rand van de bollen af, zodat alleen Henjo eerder in de haven was. Dat deed mij wel goed!"



Ik: "Het is geen wedstrijd!" OD:" weet ik, maar het is wel leuk! Aan het eind was vol grootzeil en HARFok wat veel zeil, maar het was nog te handelen"

21-10 07:00

Een uur voor vertrek, er gaan al wat boten de haven uit. Het Plan: met tijkentering bij de Noordmeep keerboei NM13ZM10. Tijkentering is 13:25. Het is 17 mijl van het wantij paardenhoek naar NM13ZM10. Ingeschat op 3 ½ uur zeilen => 10:00 paardenhoek. Het is 15 mijl naar de Paardenhoek vanuit de haven met dikke stroom mee 2 uur varen. In verwacht tussen 17:00 en 18:00 op Vlieland te zijn. Zo direct even een lunchpakket maken, ik verwacht geen tijd te hebben om dat onderweg te doen.

21-10 13:51

Nog ca 10 minuten naar de NM13ZM10. We zijn dus 20 minuten te laat. Nog ff door de West- en een stukje Noordmeep gespinakerd om wat tijd goed te maken. "Gaattie goed Oude Dame?" "Prima en met jouw?" "Ook geweldig, dit is toch waarom ik hier het hele jaar naar uitkijk!!!"

20-10 22:07

Ik was 16:21 op Vlieland, de meeste die met mij mee naar binnen kwamen gingen meteen weer door. Ging ik toch twifelen aan mijn eigen plan om te blijven liggen! Gelukkig riep de Oude Dame mij tot de order: "Stick tot the Plan!" Heerlijke zeildag gehad, zelf het opkruisen was een feest. "Dank Oude Dame en Stuur voor deze fantastische dag!" De Oude Dame en Stuur in koor: "jij ook bedankt, we hebben genoten!"

22-10 07:17

Zo goed als klaar voor vertrek. Ik wil via het Zuid Oost Rak naar Kornwerd. Dan sla ik het kruisen in de Boontjes over. Helaas is de wind nog niet naar het westen gedraaid, dus het Inschot wordt kruisen. Het idee is om vandaag Lelystad te halen, morgen is de wind op. Ik heb 40 uur zeiltijd geschat, en denk dat ik aan de 32 uur kom. Eigenlijk zou ik dan via Harlingen moeten gaan, maar ik vind dat je het parcours zo efficiënt mogelijk moet varen, dus jammer dan. Tijd om los te gooien! We hebben er zin in!



22-10 11:19

Het eerste uur ankeropdracht zit erop. We liggen net voor het ondiepe stuk van het Zuid Oost Rak voor anker. We zouden er net overheen hebben gekund, maar met 2 uur ankeren zitten we tegen hoog water met 130 cm water onder de kiel. Ook ruimt de wind om ca 13:00, wat het rak naar Stavoren bezielbaarder maakt. En je anker zit niet onder de klei! 't Is heerlijk rustig, soms onderbroken door de marifoon.

22-10 12:12

Bijna anker op, wind is al geruimd. Plan lijkt uit te komen!

22-10 18:37

Zon net onder, het wordt koud! De reis naar Kornwerd ging voorspoedig, ik paste nog net in de kleine suis. Er werd met 2 kolken tegelijk naar het IJsselmeer geschut. Een armada van SH en DH voer uit richting Stavoren. Ook held Marco van de Zeehond zat in de schutting. Die man maakt echt ongelofelijk veel uren om dat schip rond te krijgen. Respect!

De Oude Dame krijgt van verschillende mededeelnemers bewonderende/jaloerse blikken om haar snelheid. De Oude Dame glimt helemaal! Oude Dame: "zeker leuk al die complimenten, maar jij blijft mij maar Oude Dame noemen, terwijl ik toch 2 jaar jonger ben dan jij! Ouwe vent!" Ik: "Ehhh juist ja, daar heb je een punt..." kortom de Dame, Stuur en die Oude vent zijn onderweg naar de finish, als de wind blijft staan. Nog ruim 2 uur varen.

22-10 21:29

Gefinist!!! Wind viel weg en kromp tegen. Dus kruisen naar de haven steeds langzamer.... Maar gehaald! Dame en stuur bedankt voor deze mooie tocht. Maar vooral Elly en Frits bedankt voor deze mooie tocht. We hebben genoten! Het was minder zwaar als vorige keren, maar dat is ook wel lekker! Wordt toch een beetje oud, de Dame heeft gelijk! 33 uur en 23 minuten, zo snel ben ik nog nooit rond geweest toen ik de planning af had na de start schatte ik het in op 32 uur, maar dat kon ik niet geloven, dus 8 uur er bij op geteld. Maar dat was dus wat veel.....

Nogmaals:
Bedankt Elly en Frits!
Namens ons 3-jen

P.S. 200 mijl gevaren



12e DUTCH QUARTER TON CUP VERZEILD

De jaarprijs van de ¼ tonners.

Na een mooi seizoen staan er maar liefst 23 ¼ tonners in de eindstand van de jaarprijs, een schitterend aantal. In het voorjaar werd, tijdens de Voorjaars-ALV van de Nederlandse ¼ Ton Vereniging, de wedstrijdkalender besproken. Bij een paar evenementen komt standaard een leuk aantal ¼ tonners aan de start dus drie evenementen tellen sowieso mee voor de jaarprijs. Nieuw dit jaar was dat alle andere wedstrijden waarbij drie of meer ¼ tonners in dezelfde startgroep voeren ook mee zouden tellen. Het aantal drie kwam uit het Noordzee Club Scoring systeem wat al jaren wordt gebruikt.

Uiteindelijk zijn bij deze evenementen punten gescoord: Y Torenrace (5 ¼ tonners aan de start), Almere Haven Race Weekend (7), Kwartton Kampioenschap (11), HT-Zeilrace (3), Deltaweekend (3), Almere-Pampus Regatta (6), Zuiderzee Regatta (3), Mosselraces Den Bommel (3) en de Pinguïncup (5).

Het hoogtepunt van het jaar was het kampioenschap vanuit Muiden in juni. Vooraf heel veel wind waardoor een paar teams Muiden helaas niet kon halen. Ondanks de stormachtige omstandigheden werd het een uitdagend weekend en de Oceaan 25 sport *Suntiki* van Bart van der Wal claimde uiteindelijk de overwinning met een nipte voorsprong van slechts één seconde in de beslissende race.

Zaterdag begon met een palaver om 9.30 uur. De zware weersomstandigheden leidden tot een ingekort programma van twee wedstrijden in plaats van de geplande vier. Veel boten zeilden gereefd, en enkele liepen aanzienlijke schade op. Zo brak titelverdediger *Second Wave* haar roer en werd de overloop uit de kuipvloer van de *Chiquitina* getrokken. De deelnemers beschreven de condities als extreem uitdagend en op het randje van wat nog veilig was. Na de twee races keerde de vloot wat eerder dan gepland terug naar de haven, waar een creatieve herplanning volgde. De steigerborrel en een nautische pub-quiz zorgden voor ontspanning.

De dagprijzen, gesponsord door diverse nautische bedrijven, werden uitgereikt en er was speciale aandacht voor deelnemers uit verre plaatsen en de jongste bemanningsleden.

Zondag bood iets minder wind, maar nog steeds uitdagende condities. Twee langere races stonden op het programma. De strijd om het kampioenschap bleek razend spannend. *Suntiki* en *Yamahoela* eindigden beide met vergelijkbare scores, maar de *Suntiki* wist de laatste race met slechts één seconde voorsprong te winnen. Hierdoor ging het kampioenschap naar Bart van der Wal's *Suntiki*. De *White Spirit* verloor kostbare punten door een OCS, ondanks twee eerste plaatsen in andere races.

De competitie was hevig, en de resultaten lagen dicht bij elkaar, wat zorgde voor een memorabel kampioenschap.

Eindstand jaarprijs 2024 van de ¼ tonners:

1. Aart Simons, *Foolproof* (Caparos Bullit 786, NED-3161) **80 punten**
2. Hylke Steensma, *Yamahoela* (Yamaha 24 ¼ Ton, NED-2876) **77 punten**
3. Bart Snel, *Second Wave* (Robber 3E, NED-3247) **77 punten**



Plaats	Schipper	Bootnaam	Type	Zeilnr.	Y Torenrace	Almere Haven Race Weekend	Kwartton Kampioenschap	HT-Zeilrace	Delta weekend	Almere-Pampus Regatta	Zuiderzee Regatta	Mosselraces Den Bommel	Pinguïncup	TOTAAL
1	Aart Simons	Foolproof	Caparos Bullit 786	NED-3161	23	26	28			26	23			80
2	Hylke Steensma	Yamahoela	Yamaha 24 1/4 Ton	NED-2876	24	27	29			24			24	77
3	Bart Snel	Second Wave	Robber 3E	NED-3247	25	27	29			25	22			77
4	Bart van der Wal	Suntiki	Oceaan 25 sport	NED-2409			30		23				23	76
5	Wim Driessens	Black Label	Spirit 24	NED-1969	22	24	23							69
6	André Vink	Chiquitina	Elvstrøm 1/4 tonner	NED-8864		23	22			22	21			67
7	Hans Colenbrander	Hebbus	Waarschip 725	NED-2289			25			21				46
8	Tije de Jong	Panta Rhei	Waarschip 725	NED-73	21		24							45
9	Nik Petersen	so FARR unknown	Farr 727	DEN-38		22							22	44
10	Ruurd Hoogendoorn	Dinky Toy	Eygthene 24	NED-6142					21			22		43
11	Geert Nell	White Spirit	Samourai MK1	NED-1996			27							27
12	Ronan Koeze	Wizzard	Oceaan 25 sport	NED-8585			26							26
13	René Morriën	Balletent	Extension 24	NED-2284		25								25
14	Ron Sepers	Coolkid	Starbuck	NED-2810						23				23
15	Stephan van den Berg	L' Eau-Pair	Standfast Loper 27	NED-2505									23	23
16	Ruurd Jorritsma	Wonderbaarlijk	Waarschip 725					23						23
17	Norbert Dieleman	Bottleneck	Carter Dingbat	NED-2147					22					22
18	Sven Andraea	Sünenz	Zeeton 24						22					22
19	Kirill Kataev	Pompoen	Albin 79	SWE-37			21							21
20	Alex Cooke	The Itch	Mohnhaupt 1/4 tonner	KA-25		21								21
21	Xander Bianchi	Fair Wind	First 27	NED-8529									21	21
22	Guido Brouwer	Njord	Friendship 26					21						21
23	Paul Koch	Blue Marble	Standfast Loper 27	H-2303								21		21

BELEEF TWEE GROOTSE VAARGEBIEDEN VOOR DE PRIJS VAN ÉÉN LIGPLAATS!

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



ALWEER ZES JAAR EEN
STERKE COMBINATIE!



Riant vakantie vieren vanuit mooi Monnickendam aan het IJsselmeer

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



- **Waterland Yacht Charter:**
Dehler en X-Yachts
- **Dagbootverhuur & abonnement:**
Fox22, J180
- **CWO jeugd- en kajuitjacht zeilschool**
- **Appartementen**
'Slapen op de haven.nl'

Zeilen vanuit Zeelands mooiste en modernste jachthaven

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



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

VAN SUNRUN NAAR HAEVN

In de zomer van 2023 kochten mijn vriendin Esmée en ik de Conrad 760 Sunrun uit 1989. Het was een vrij impulsieve aankoop die begon als een geintje 'voor een boot als achtertuin'. We wonen namelijk in Enkhuizen in een huis met een erg kleine tuin.



We leerde elkaar kennen in 2021 in het vliegtuig naar Valencia. Zij als stewardess en ik als zeiler op weg naar wedstrijden met het toenmalige team Essentia, een Grand Soleil 44 en winnaar van meerdere ORC wereldtitels. Zij woonde toen aan het Spaarne bij Haarlem waar vele zeilschepen passeerde en werden beoordeeld vanuit het raam. We begonnen al snel te grappen hoe leuk het zou zijn om later samen een boot te hebben maar ik vond het maar lastig om in mijn vrijetijd zonder het doel van een wedstrijd (ik zeilde van jongs af aan fanatiek wedstrijden in onder andere Optimist, Laser, Melges 24 en op grote boten) het water op te gaan en het haar te leren. We verhuisden naar Enkhuizen en zeilden af en toe met de Fareast 28R van de watersportvereniging omdat ze bij mij aandrang om haar het zeilen te leren. We beleefden samen steeds meer plezier op het water en ik kon het wedstrijdzeilen steeds meer loslaten en ook doelloos ontspannen rondjes zeilen.

In het begin van de zomer van 2023 vroeg ze of ik het niet leuk zou vinden om weer een eigen boot te hebben. Het leek haar namelijk erg leuk. Nou, dit heeft ze geen tweede keer hoeven zeggen en ik begon een zoektocht op Marktplaats naar goedkope bootjes. Ik had inmiddels inspiratie opgedaan bij vrienden van ons Tessa en Peter van de Conrad 760 Glory Days en plots kwam er een zusje online. We waren toen op vakantie op Lombok en stuurden mijn ouders op pad. Het was een schot in de roos en kochten Sunrun over Whatsapp video. Twee weken later, terug van vakantie, konden wij de Sunrun ophalen in de haven van Blocq van Kuffeler.



We hadden eerst in de gedachte de boot door een goede poetsbeurt wat liefde te geven, de naam te veranderen en in de winter te knippen en te scheren maar dit liep een beetje uit de hand. De Sunrun ging er eind oktober uit. De antifouling zat er nog goed op maar we zagen helaas dat er Osmose in de romp zat. Dit viel natuurlijk te verwachten bij een boot van deze leeftijd... We besloten het hele onderwaterschip kaal te halen wat een enorme klus was, maar we waren wat blij dat het 'maar een bootje van 7.60m was' en dat we Juttertje kruidenbitter tegen de kou hadden.

Enmaail bezig bedachten we dat we romp en dek ook wel even mee konden nemen. Dat bleek makkelijker gezegd dan gedaan... Naast dat we er een wekelijks bijna een werkweek aan kwijt waren stonden we ook nog eens, overgelaten aan de weergoden, buiten op het parkeerterrein van de Compagnieshaven. Dus bouwden we snel een tent om de boot en dagen van krab- en schuurwerk gingen voorbij. Alles zat onder het stof maar het lukte ons om in het late najaar de boot kaal te hebben en tijd te geven om te dampen en drogen.

Het voorjaar begon en zo konden we de boot ook weer gaan opbouwen, hoera! De keuze ging naar Mono-urethane jachtlak van Epifanes omdat het te koud en weersafhankelijk was om Poly-urethane te





gebruiken. Het onderwaterschip werd opgebouwd met Epoxy HB Coat en Copper-Cruise antifouling. Tegelijkertijd hebben we diverse upgrades gedaan zoals een nieuwe overloop, nieuwe bakstagen en achterstag en een nieuwe jibtrack. Daarnaast nieuwe Lexaan ruiten geplaatst omdat je door de oude bijna niet meer heen kon kijken. Elk vrij uurtje in het voorjaar ging naar de boot tot gevloek en ergernis aan toe...

Dagen voordat ze te water ging waren we het helemaal zat en zeiden we tegen elkaar "We zetten haar op internet, helemaal klaar mee..". Al helemaal na een akkefietje op de haven waardoor de boot bijna onafgemaakt het water in zou moeten. Gelukkig kon dit voorkomen worden en konden wij het project afmaken. De dag van de tewaterlating brak aan en we kozen 15 mei het ruime sop. Eenmaal in het water moest de mast er nog op en moest er alleen nog even een nieuw dekluijk gemonteerd worden. Ik dacht 'zo'n luik monteer je zo' maar het bleken oude maten en niet meer verkrijgbaar.

En dus moest het gat van het luik worden vergroot en verhoogd om het passend te maken voor het nieuwe luik. We hebben de boot daarna een paar weken niet gezien om vervolgens nieuwe kussens aan te meten en het keukenblokje in de boot aan te pakken.



Als we terugkijken op deze tijd vragen we ons soms af waarom we dit in hemelsnaam hebben gedaan, maar zijn we ook ontzettend trots op elkaar en vonden wij het ook een mooie bijzondere tijd. Zouden we het snel weer doen?

Nee, dat denk ik niet. Maar ooit in de toekomst zou het toch zomaar kunnen. Voor 2025 staat er in ieder geval nog op te planning om nieuwe zeilen aan te schaffen en het interieur verder op te knappen.

We gaan elkaar zien op het water!

**Zeilersgroeten,
Jochem-Bart en Esmée van de
Conrad 760 HAEVN**





EYGTENE 24 WEBBES

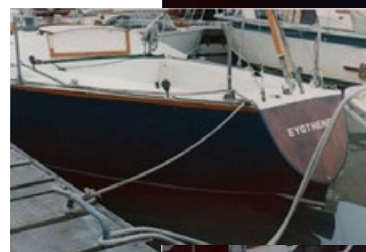
Ron Holland werd in 1947 in Auckland (Nieuw-Zeeland) geboren. Opgroeien in Nieuw-Zeeland betekende opgroeien op het water en de vader van Ron - die het beste met zijn zoon voor had - kocht voor zijn zevende verjaardag een klein zeilbootje.

In eerste instantie was zoonlief boos, hij had namelijk liever een roeiboot gewild, omdat hij bang was dat het zeilbootje snel om zou slaan. De eerste keer dat hij ging zeilen sloeg hij inderdaad om, en hij werd door lokale vissers naar de wal gebracht. Ondanks die negatieve ervaring ontwikkelde hij binnen een jaar een bijna koortsige passie voor het zeilen en werd hij snel opgenomen in de hechte lokale zeilgemeenschap. In 1966 werkte Ron als leerling jachtbouwer bij een werf in Auckland waar hij zijn eerste 26 voets zeilboot *White Rabbit* ontwierp. In 1968 verhuisde Ron naar San Francisco en ging aan de slag bij de jachtontwerper Gary Mull die hem de fijne kneepjes van het vak leerde. In Florida ontwierp hij een zijn eerste ¼ tonner. De maximum ¼ ton maat was destijds 18 voet, en als je 18 met een Nieuw-Zeelands accent uitsprak kreeg je *Eygthene*, de naam van de boot.

In Florida werd een zeilwedstrijd gewonnen en de eerste prijs was verscheping naar Weymouth in Engeland voor de Quarter Ton Cup van 1973.

Het verhaal is bekend, ze wonnen het evenement. Overigens zonder een wedstrijd als eerste over de finish te gaan.

De rompvorm van *Eygthene* was ongewoon voor die tijd. Ze was erg breed, waardoor optimaal gebruik kon worden gemaakt van het gewicht van de bemanning, maar ze had een smalle waterlijn. Een bijkomend voordeel van de grote breedte was dat ze binnen best ruim was, en er zijn er flink wat als cruiser-racer verkocht.



In Amerika werd de boot door Kiwi Boats van Tad Belknap en Gary Carlin, bemanningslid in Weymouth en tevens zakenpartner van Ron Holland, als Kiwi 24 op de markt gebracht. Zakenman Bob Chilton liet er zijn *Truckin' Machine* bouwen, waarmee hij derde werd bij het Noord-Amerikaanse ¼ Ton Kampioenschap van 1974 in Corpus Christi en eerste bij hetzelfde kampioenschap van 1975 in Vancouver. De Quarter Ton Cup zou in 1976 in Corpus Christi worden verzeild. *Truckin' Machine* kon het al niet meer bijslaffen en Chilton liet een nieuwe one-off bouwen. De boot kreeg een flush deck en een scoop die ratingvoordeel opleverde. Belknap en Carlin ontwikkelden ook een unieke constructie van aluminium buizen die de romp licht en stijf maakten. Deze constructie werd later ook bij de beroemde 40 voeter *Imp* (ook een ontwerp van Ron Holland) gebruikt.

De nieuwe ¼ tonner kreeg de naam *Business Machine* en, ter voorbereiding van het WK in september, werd in juni het Noord-Amerikaanse ¼ Ton Kampioenschap in Hilton Head gezeild. Chilton werd met zijn bemanning tweede. De Quarter Ton Cup in september 1976 in Corpus Christi kwam neer op een matchrace tussen *Business Machine* en de Nieuw-Zeelandse Whiting ¼ tonner *Magic Bus*. Pas in het laatste kruisrak in Corpus Christi Bay werd het kampioenschap bepaald. Ross maakte de keuze om het kanaal tegen de stroom in over te steken en zo *Business Machine* op het laatste moment af te snijden. Een gewaagde beslissing die goed uitpakte, waardoor de winst naar Nieuw-Zeeland ging.

Zoals gezegd zijn er heel veel Eygthene's als cruiser racer gebouwd. In Nederland werd de Eygthene geïmporteerd door Teeuw Watersport, wat in eerste instantie een lokale watersportwinkel aan het Dr. Langeveldplein in Sliedrecht was. In 1976 zei een vriend van eigenaar Piet Metselaar dat

hij, gezien de locatie dichtbij de haven, ook wel kajuitzeilboten kon gaan verkopen. Boten konden in de haven in en uit het water en op de Beneden Merwede kon voor de deur worden proefgevaaren. Samen gingen ze naar de London Boat Show van 1976 en kochten daar agentschappen van onder andere de Eygthene 24 ¼ tonner en de E-Boat minitonner. Piet Metselaar kwam in 2024 met zijn vrouw nog even buurten bij het ¼ Ton Kampioenschap in Muiden. Erg leuk!

In Nederland varen er nu circa 50 rond en een daarvan is de *Webbes*. Niek Fraterman kocht haar in 1977. Ze was NKK gemeten en had zeilnummer H-1756. De eerste 15 jaar zeilde Fraterman regelmatig wedstrijden in Zeeland zoals de Deltaweek. In die tijd was de Oosterschelde nog een open verbinding met de Noordzee en voer je nog een rondje voor de kust van Walcheren. Toen de Oosterscheldedekering af was bleven de kleinere klassen op de Oosterschelde. Ook zeilde de *Webbes* ook nog veel club- en NKK wedstrijden op de Grevelingen vanuit de thuishaven Scharendijke maar ook vanuit Brouwershaven. Ongeveer 20 jaar geleden stopte Fraterman met wedstrijdzeilen en werd de meetbrief niet meer verlengd. De boot heeft daarna 10 jaren als toerboot op het Marker- en IJsselmeer gevaren vanuit Monnickendam. De laatste 15 jaar lag de Eygthene in Noordschans en werd er gevaren op Hollandsdiep, Haringvliet en andere Zeeuwse wateren.

In het voorjaar van 2024 lag de *Webbes*, na 45 jaar in eigendom te zijn geweest, te koop in Noordschans. De boot was op leeftijd maar compleet met veel zeilen en in goede conditie. Fraterman verkocht haar uiteindelijk in het najaar aan beginnende zeilers. Ze blijft in Noordschans en Fraterman hoopt dat ze er net zo veel plezier mee en van gaan beleven als hij al die jaren heeft gedaan.







BULLIT 786 FOOLPROOF

De Foolproof, een bijzondere Bullit 786 kwarttonner uit 1979, blijkt nog steeds competitief te zijn bij de diverse bekende wedstrijden in Nederland, zoals de Y-toren, de Almere-Pampus en Zuiderzee Regatta en bij de Flevomare avondwedstrijden.

Het door Jacques Fauroux ontworpen bootje is zeer gewild in Cowes en in Cork waar de kwarttonners een sterke revival hebben gemaakt en waarbij vele duizenden ponden worden uitgegeven om van de boten hightech race machines te maken. De Bullit 786 was winnaar van de ¼ Ton WK's van 1979 en 1980 (onder IOR) en van de Cowes Quarter Ton Cups in 2012, 2014, 2015 en 2016 (onder IRC).

De Foolproof (eerdere namen waren *Starseastem* (ze zeilde onder Franse vlag met zeilnummer F-7860 het ¼ Ton WK van 1984 in Nieuwpoort), *B-For* en *Oerendhard*, is door Roel Foolen van de sloop gered en in 2001-2003 goed onderhanden genomen. Roel werkt bij Daamen en dat is ook te zien op de gesponsorde zeilkleding die met de Foolproof mee kwam. Aart, de huidige eigenaar, heeft de boot verder geoptimaliseerd voor de ORC 4 klasse door onder meer de volledige zeilvoering aan te passen. Er wordt alleen met een high aspect fok (light en medium/heavy) gezeild en het grootzeil is daar op toegesneden. Dat blijkt een goede keuze te zijn want de boot is regelmatig in de top van ORC en SW evenementen te vinden.

Vaste bemanning van de Foolproof zijn Aart Simons, Robbert Dieperink, Marc van Dongen en Evert Jan de Vries. Aart en Robbert zeilen vanaf hun jeugd samen in diverse klassen waaronder de Olympische Tornado. Aart heeft ook veel offshore gezeild, vooral op de Solent waar, in Cowes, een

schitterende vloot kwarttonners ligt. De liefde voor de kwarttonner komt van Robbert, die met zijn Foxhound 24 *Yellow Fox* op de Loosdrechtse Plassen te vinden is. Marc en Evert-Jan zijn burens van Aart; allen wonen in de woonschepenhaven in IJburg aan het Buiten IJ tegenover Durgerdam. Ook zij hebben veel zeilervaring, zo zeilde Marc in 1985 de Whitbread Round the World Race op de *Philips Innovator* en tijdens de coronacrisis met zijn vrouw de Oceaan over op een Volvo Ocean 65. En Evert Jan vaart sinds kort met een Grinde die hij zeilend uit Noorwegen heeft opgehaald.

De lol van het kwarttonner zeilen is dat je, voor relatief weinig geld, heel veel boot krijgt. Koop een goede betaalbare boot, zet er een paar goede zeilen op en je doet competitief mee, zelfs tegen moderne ORC gemeten schepen. Het blijft natuurlijk wel rekenen met die rating; heb je de line-honours dan weet je nog lang niet of je een goede klassering hebt, zeker niet als je het in de ORC tegen de langkielers moet opnemen. De Foolproof is gericht gekocht. De boot is zeer geschikt voor het zeilen op het IJmeer en Markermeer en past onder de Hollandse brug voor tochten op de Randmeren. Met 1.413 kg is ze uit het water te hijsen met de kraan op het woonschip van Aart. De Foolproof is daartoe uitgerust met een hijs oog op de kielbalk. De Foolproof heeft ook een trailerplek in Muiden tussen alle Draken. Best wel handig aangezien de meeste dag- en avondwedstrijden in de put tussen IJburg, Pampus en Muiden worden gehouden. Alleen jammer dat er daar geen andere kwarttonners te vinden zijn. Voor 2025 zijn de ambities als vanouds. Leuke wedstrijden, liefst met en tegen andere kwarttonners, met een stel zeilgekken aan boord. Plezier in het zeilen staat boven het resultaat, al zijn wij best wel competitief.

Wij gaan in 2025 zeker deelnemen aan het Kwartton Kampioenschap. De Y-toren, het Almere Haven Race Weekend en de Almere-Pampus Regatta staan ook weer op het programma, evenals het NK ORC4. En misschien gaan we ook wel meedoen aan de North Sea Regatta vanuit Scheveningen. Maar het leukste blijft een avondwedstrijdje met ondergaande zon vanuit ons woonschip, na het kwartton kampioenschap en de nautische pubkuis van Hylke natuurlijk 😊





OCEAAN 25 SPORT WIZZARD

Hallo allemaal, mijn naam is Ronan Koeze en ik woon in Leeuwarden. Ik ben momenteel 21 jaar oud en van deze 21 jaar zeil ik inmiddels 13 jaar. Onlangs ben ik afgestudeerd als verpleegkundige in het ziekenhuis van Leeuwarden en in september ben ik begonnen met een hbo-opleiding. Naast mijn werk doe ik vrijwilligerswerk bij de Reddingsbrigade, geef ik zeillessen en ga ik uiteraard ook zelf lekker zeilen.

Ik ben samen met mijn broer begonnen met zeilen in een Flits. Mijn broer aan het roer en ik aan de fok. Niet veel later kreeg ik mijn eigen Flits waarin ik met veel plezier heb gezeild. Na de Flits ben ik overgestapt naar de Schakel, de *Klopt*. Na vijf jaar in de Schakel te hebben gevaren staat deze nu te koop want afgelopen najaar hebben mijn broer en ik samen de Valk 18 gekocht. Op dit moment zijn we deze grondig aan het opknappen in de hoop volgend jaar aan de startlijn te verschijnen.



Dit jaar heb ik mijn eerste wedstrijd gevaren in mijn kwarttonner, de *Wizzard*. Dit is een Ocean 25 sport die ik het jaar daarvoor op Marktplaats had zien staan. Al een tijdje had ik het erover een kajuitbootje te willen hebben. Waar het bootje aan moest voldoen? Snel en ik moest er in kunnen slapen. En dat is allebei gelukt! Na een kort seizoen met de *Wizzard* te hebben gevaren, kwam ik er achter dat ik toch wat dingen aan boord aangepast wilde hebben en dat er wat achterstallig onderhoud was.

Zo heb ik een binnenboordmotor ingebouwd, een paar verrotte spanten vervangen, een paar spanten versterkt, hout gefineerd, kussens vernieuwd, elektra aangelegd, het houten dek opnieuw beschermd en de buitenkant van de boot (behalve het onderwaterschip) aangepakt. Dit was een ontzettend leuk project en zeker om bijna alles samen met mijn vader te doen.



In 2024 heb ik met de *Wizzard* aan twee zeilevenementen meegedaan: het kwartton kampioenschap vanuit Muiden en in oktober de Windmillcup vanuit Stavoren. Het wedstrijdzeilen in kajuitboten was voor mij wel even wennen, vooral omdat ik nog weinig ervaring had met het varen met spinnaker. Een ervaring die me nog wel even bij zal blijven is de overtocht van Stavoren naar Muiden voor het kampioenschap. Het waaide op dat moment ongeveer 20 knopen en ik voer, samen met een bemanningslid van het kampioenschap, ruime wind richting Enkhuizen. Ondanks de krachtige wind besloten we toch om de spinnaker te hijsen. Het was leuk om te ervaren dat ook een kajuitboot snel kan zijn 😊!



Deze zomer heb ik de *Wizzard* veel kunnen gebruiken, zowel voor de hierboven genoemde wedstrijden als voor tochten met vrienden, als moederschip tijdens de Sneekweek en voor vakanties op de Wadden. Mijn eerste indruk van de Kwarttonvereniging is dat het een fanatieke groep zeilers is, met een enthousiaste en behulpzame voorzitter.

Tot op het water!

Ronan Koeze, Oceaan 25 sport *Wizzard*

ZEETON 24 FELICE

De Felice is een van de eerste Zeetonnen die in 1978 te water is gelaten. Tijdens mijn studie Elektrotechniek aan de HTS te Haarlem, gebouwd door mij, Ernst Rollfs of Roelofs. Destijds luchtmacht officier in opleiding. We zochten een opvolger voor onze Valk Felice 2, waar we al vele jaren wedstrijd mee voeren. Met twee kleine kinderen werd dat wat lastig en we zochten een kleine kajuitboot voor het gezin en voor wedstrijden.

Het idee kwam van John Stavenuiter, mijn studiegenoot bij de afdeling Scheepsbouw, met wie ik dagelijks naar school reed. Hij liep toen stage bij Van de Stadt en had daar het toen nieuwe ontwerp van de Zeeton 24 gezien. Makkelijk zelf te bouwen, ruimte voor vier personen en niet al te duur.

De bouw startte in 1977 in een aparte ruimte bij de stokkenfabriek van Zonjee in Uitgeest. De spanten bouwde ik in onze flat in Heemskerk, waarna ze vanaf het balkon naar beneden getakeld werden en naar Zonjee werden vervoerd. Bij de bouw heb ik de tekeningen gevolgd maar lette ik wel extra op het gewicht. Zo zijn de wrangen, de steven- en de kielbalk van mahonie en zijn de huid en de binnenbetimmering van okoume hechthout van Bruynzeel. Felice kreeg een, toen nog standaard, houten doorgestoken roer en een loden kiel in een stalen behuizing.

Ik installeerde een lichte tweetakt watergekoelde 80 cc Flamme binnenboordmotor. Deze motor heeft zijn naam eer aangedaan door later in de haven van Durgerdam in brand te vliegen. Tot grote schrik van de havenmeester aangezien de boot drie dik lag afgemeerd. Het brandje was in enkele seconden geblust met gelukkig geen schade als gevolg. Maar reden genoeg om de motor te verwijderen en een buitenboordmotor aan te schaffen. De boot werd gemeten volgens de IOR-regels, kreeg zeilnummer H-2496 en viel in IOR klasse VII.



Felice had als thuishaven de haven van de Gebroeders Van Tol in Uitgeest, maar ze lag meestal in een haven aan het IJsselmeer ter voorbereiding op de wedstrijden in de kwarttonklasse. Het hele wedstrijd circuit werd gevaren, meestal met een vaste bemanning bestaande uit mijn vrouw Lena, Joop van Rijn, Tom Zonjee en mijn (inmiddels overleden) collega Douwe Gorter. Wij waren goed in licht weer en zwaar weer. Met middenweer loopt alles. Tegenstanders waren onder andere de Joker (een niet bij te houden Jezequel van Fred Imhoff), de Suntiki (Oceaan 25 sport van Fred Knitel), de Balletent (Extention van Jim Lensveld), de Driftkikker (Drifter 25 van de gebroeders Dekker), de Driftbui (Drifter 25 van ontwerper Leen Hoogmoed), de Oceaan 4 (Oceaan 25 sport van ontwerper Cees van Tongeren), de Babbe (Dehler Delanta proto van Gerben Kasdorp) en de Horizon (Zeeton 24 van Hans Siebelink). We wonnen ooit de 24-uurs, Y-toren, Houtrib en Haaks-Waddenweek en werden vele malen tweede. Soms ook laatste, bijvoorbeeld toen tijdens een 24-uurs ter hoogte van het Paard van Marken in zwaar weer de zalingpot aan SB loskwam van de mast. We zijn toen, met alleen het dicht gereefd grootzeil strak aan lij, met wind mee overgestoken naar Lelystad. Het liep gelukkig goed af. Een nieuwe mast (met verbeterde bevestiging van de zalingpot)

werd gekocht en we hadden veel geleerd. Tijdens de 24-uurs dreven we eens onder spi, geconcentreerd vanwege het lichte weer, langzaam langs een Waarschip ¼ tonner met een man buiten aan het roer (en de rest binnen?). De man aan het roer was in diepe slaap en was toeterden hem wakker toen we er voorbij waren. De Zeeton liep prima en was gevoelig voor te veel helling. Dit ging direct ten koste van de hoogte zodat er snel moest worden gereefd of zeilen moesten worden gewisseld. Tijdens de zomervakanties gingen we er met het gezin op uit. Meestal naar het IJsselmeer maar soms ook buitenom naar Zeeland. Wedstrijden waren er dan toch niet.

De boot is tweede helft 80-er jaren verkocht aan Sjors van der Woerd en we bouwden toen een rondspant Jupiter, een Van de Stadt 30. Met deze Felice (met een echte motor) hebben we veel wedstrijden in de NKK-klasse gezeild. In 1992 hebben we haar verkocht en hebben we een aluminium Koopmans casco afgebouwd. Deze kottergetuigde boot (wederom Felice genaamd) ging in 1996 te water en heeft ons bijna 50.000 mijl goed gediend, van Finland tot de Azoren en alles wat ertussen ligt.

Zeilersgroeten,
Ernst Rollfs of Roelofs

Voor winnaars

Het verschil tussen winnen of verliezen is soms maar een paar seconden. Of wel of niet het juiste materiaal. Met je stuurmanskunsten kunnen we je niet helpen, maar met goed materiaal wel. We hebben veel op voorraad en ook nog eens scherp geprijsd. Bestellen kan bij ons natuurlijk gewoon online.



Sydneystraat 72
3047 BP Rotterdam
T 010 - 285 71 77

www.kokwatersport.nl

KOK
WATERSPORT





De Carter Dingbat *Bottleneck* van Norbert Dieleman op stoom tijdens de Antwerp Race van 2024. Foto gemaakt door Pit de Jonge.



KONIJNENDIJK ONE OFF

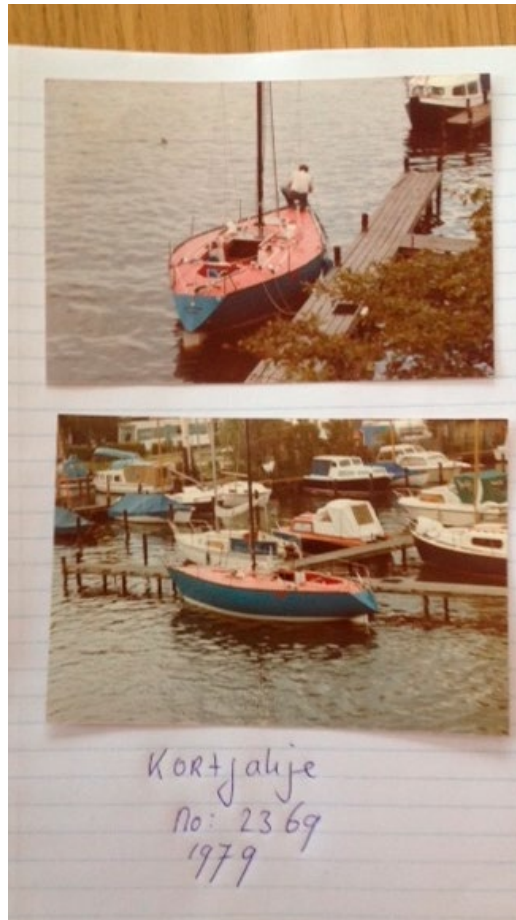
▲
Hier de Kortjakje onder spi op het IJsselmeer in 1978.

In het voorjaar van 2016 zag Hylke Steensma in Muiderzand een bijzondere ¼ tonner liggen. Leo van Raam van WSV Flevomare, die Hylke via zijn werk en het wedstrijdzeilen op het Markermeer kende, schoof op verzoek een briefje door het kajuitluik. De toenmalige eigenaren (twee broers) reageerden enthousiast en namen telefonisch contact met Hylke. Ze dachten dat hun *Latitude* of de plug voor een nieuw te bouwen Friendship 25 of een raceversie van de een door Scheepswerf F. Lewin gebouwde MG26 ¼ tonner was. Er zat helaas geen documentatie bij de boot toen ze haar kochten.

Iets later sprak Hylke Joop van Rijn op Boot Holland over de revival van de ¼ tonners. Van Rijn had jaren bemand op de Zeeton 24 Felice (zie elders in dit jaarboek) en vertelde dat hij daarvoor ook op een one off ¼ tonner genaamd *Kortjakje* had gevaren. Van Rijn had haar in 2015 - in bedenkelijke staat - zien zeilen op het Markermeer en dacht dat Bob Hanenberg ook meer over het bootje met zeilnummer H-2369 moest weten. Via Hanenberg kwam Hylke in contact met jachtontwerper Adriaan Konijnendijk die hem wist te vertellen dat het ging om de *Kortjakje*, een one-off die hij ontwierp voor Peter Verhoef van watersportgroothandel Kortjacht BV. Inmiddels had Van Rijn een foto gescand en het bleek om dezelfde boot te gaan.



Om de boot in de vaart te houden moet er in 2019 heel veel groot onderhoud gepleegd worden en de broers besloten haar te laten ontmantelen. Het beslag werd gebruikt op de volgende boten van de broers.



1/4 TONNER KORTJAKJE

In het voorjaar van 2024 had Hylke Peter Verhoef aan de telefoon. In het leuke telefoongesprek vertelde Verhoef dat hij, enthousiast gemaakt door goede vriend en zeilmaker Chiel de Weers, in 1975 een 1/4 tonner liet ontwerpen. Toen een grote klasse in Nederland. Romp en dek werden in 1975 bij Jachtwerf Visser in Loosdrecht van plakhout in elkaar geplakt en ze werd in 1976 afgebouwd bij de stokkenfabriek van Zonjee in Uitgeest.

Bijzonder was de kale inrichting van de boot. Na een paar jaar gingen ze pas van de puts over naar een Porta Potti. Verder binnen vier basic slaappleatsen en een dito kombuis. De boot had een inboard Fire motor en ze had een, voor die tijd, bijzondere goed trimbare doorgestoken mast. De knalblauwe romp en het knalrode flushdek waren voor die tijd ook bijzonder.

Tijdens de actieve wedstrijdperiode met de *Kortjakje* wisselde de bemanning nog wel eens maar Joop van Rijn, de broers Bert en Tom Zonjee en oude FJ vriend Johan Major waren vaak met Peter samen aan boord. Aan de wind kon ze redelijk meekomen maar onder spi was ze niet bij

te houden. *Kortjakje* zeilde in IOR Klasse VII veel wedstrijden door het land zoals de Veronica Race, de Deltaweek en de HT Race.

Haar vaste ligplaats was eerst Uitgeest (voor de wal bij Zonjee) en later de ARZV in Akersloot. Na een paar jaar fanatiek zeilen raakte Verhoef het bootje door het faillissement in 1983 helaas uit het oog.

Konijnendijk ontwierp nog twee 1/4 tonners, de (nooit gebouwde) aluminium knikspant 1/4 tonner *Kwartanker* en de *Mardeux*. Allebei voor Eddy de Haas die een nautisch ingenieursbureau had in Rotterdam. Met de *Mardeux* werden in 1978 aardig wat wedstrijden in IOR Klasse VII gewonnen zoals de Mosselrace, de Oosterschelde Race en de Terneuzen week! De naam van de boot kwam trouwens van de partners van Eddy en diens neef Pim (die mede-eigenaar was). Beide dames luisterden naar de naam Marianne, vandaar *Mardeux*. Helaas is de *Mardeux* verloren gegaan bij een brand. De tuigage verhuisde naar een one-off Van de Stadt 26, een verlengde zelfgebouwde Zeeton 24 waarbij de spanten vanaf het midden naar de spiegel iets verder uit elkaar zijn gezet.



HOUT!



WAARSCHIP



TAGRIJN 1-3 | 9936 EZ FARMSUM (DELFZIJL)

TEL 0596-634319 | MOB 06 10218727

WWW.WAARSCHIP.INFO

Hans Colenbrander met zijn mooie rode
Waarschip 725 Hebbus in actie tijdens het
Almere Haven Race Weekend op het Gooimeer.





Het succes van de 'YOUNGTIMER' 1/4 tonners

Als je een beetje nautisch geëngageerd bent, heb je de revival van de 1/4 tonners in Nederland wel meegekregen. Vanaf eind de jaren '60 functioneerde de 1/4 tonklasse wereldwijd als een van de meest succesvolle zeilklasse. Na een jarenlange dip zijn ze sinds 2013 weer terug op de Nederlandse wedstrijdbanen!

**Bron: Zeilwereld.
Alles over zeilen.
Voorjaarsmagazine
2024**

**Tekst: Hylke Steensma
Foto's: Gerd-Jan Poortman,
Joris van Lier en
Max van der Tuin**



Foto uit oud-Nederlands zeilblad van Hans Kortekaas Piranha II

de enige Nederlander die ooit een 1/4 Ton WK won: 1968 in Breskens met zijn bijzondere aangepaste Challenger *Piranha II*.

1/4 Ton revival

In Engeland kwam een 1/4 ton revival op gang in 2005 toen de gerestaureerde *Purple Haze* overall de Round the Island Race won. In Nederland organiseerden enkele enthousiaste eigenaren in 2013 de Dutch Quarter Ton Cup (DQTC). Het evenement op het IJsselmeer was een groot succes en de organisatoren besloten enthousiast verder te gaan. De afgelopen jaren trok een viertal 1/4 ton-zeilers de kar en, om het iets toekomstbestendiger en gestructureerder te kunnen maken, is 26 november 2023 de Nederlandse 1/4 Ton Vereniging opgericht om zo de 1/4 ton-belangen in bredere zin te kunnen promoten en de zeilers een platform te bieden waar ze elkaar kunnen vinden in allerhande 1/4 ton-zaken. Uiteraard wordt het huidige losse ongedwongen gezellige karakter van de club niet uit het oog te verloren!

Bijna alle beroemde ontwerpers van nu zijn ooit gestart met het ontwerpen van 1/4 tonners. Denk aan Jean Marie Finot (zijn *Ecume de Mer* won de 1/4 Ton WK's van 1970 en 1972), Ron Holland (zijn *Eyghene* won in 1973, en zijn *Manzanita* in 1977) en Bruce Farr (zijn *Farr 727* won in 1975). Vaak werd een prototype door professionele zeilers naar de overwinning gezeild, waarna de productie op gang kwam. In Nederland waren onder andere Klaas T. Kremer (Jachtwerf Waarschip), Jim Lensveld (Jachtwerf Middelharnis), Koos de Ridder (Jac. de Ridder Yacht Design) en Cees van Tongeren (Van de Stadt Design) nauw betrokken bij het succes in Nederland. Het was een bijzondere tijd, naast hard zeilen was het ook veel rekenen en klussen. Als de IOR-regel werd aangepast, dan ging de zaag in de spiegel of werden er kilo's plamuur op de verschillende meetpunten geplakt. Velden van meer dan twintig boten waren in de jaren zeventig in Nederland geen uitzondering en zeilers van een zekere leeftijd herinneren zich misschien de *Babbe*, *Balletent*, *Bellatrix*, *Hades*, *Hot Stuff*, *Mazatlan*, *'t Reeskip*, *Slow Motion* en *Suntiki*. En bij de naam Hans Kortekaas gaat wellicht ook een belletje rinkelen. Terecht, want hij is

De Westerly GK24 Racykaltrant van Sylvia ter Meulen, winnaar van de eerste DQTC





Het Kwartton zomerevenement van 2023



Foolproof

DQTC

De afgelopen jaren is de DQTC uitgegroeid tot een nationale competitie om zo meer eigenaren de kans te geven om, verspreid over het land, één of meerdere evenementen te zeilen. De afgelopen elf edities werden gewonnen door een Westerly GK24, een Waarschip 1/4 ton, een Zeeton 24, een Robber 3E en een Sprinta DS en dat leverde niet alleen mooie foto's op, maar geeft ook goed aan dat de verschillende boten aan elkaar gewaagd zijn. Verspreid over het land nemen veel 1/4 tonners deel aan clubwedstrijden en pres-

tatietochten. Daarbij wordt meestal het SW-handicapsysteem gebruikt. Het was dan ook niet meer dan logisch dat eind 2022 besloten werd om de 'eigen' DQTC in 2023 onder SW te verzeilen. Samen met 'Mister SW' Hans Colenbrander werden alle 1/4 ton-SW's onder de loep genomen. De keuze voor het laagdrempelige SW pakte goed uit, want in 2023 zeilden maar liefst 24 1/4 tonners één of meerdere evenementen de DQTC!

Bij het 1/4 Ton Zomerevenement in juni, een combinatie van een kampioenschap en een bijeenkomst, kwamen maar liefst 25 1/4 tonners naar Muiden. Bart Snel won het 1/4 ton-kampioenschap in Muiden en won de DQTC al vier keer met zijn Robber 3E *Second Wave*. Bart Snel: "We kochten de boot in 1996 en hebben haar lekker aan de praat. De wedstrijden van WSV Almere-Haven en die van de DQTC vaar ik met mijn zoons Timo en Marijn. Superleuk om dat met hen te kunnen doen. Vroeger zeilde ik

De IOR en de Tonracers

De *International Offshore Rule* (IOR) was een handicapformule voor het wedstrijdzeilen met kajuitzeilboten. De IOR is ontstaan uit de regels van de *Cruising Club of America* (CCA) en die van de *Royal Ocean Racing Club* (RORC). De IOR concentreerde zich op de rompvorm en dan meer specifiek op de lengte, breedte, vrijboordhoogte en vorm, tuigage en stabiliteit. Daarnaast werden binnen de IOR-regels penalty's gegeven voor kenmerken die mogelijk gevaarlijk of niet eerlijk waren. De uitkomst van de IOR-meting was een uitkomst in *feet*. De uitkomst had dus niets met het gewicht te maken. Hoe hoger de handicap, hoe

sneller de boot zou moeten kunnen varen, en de eerste boot die binnenkwam won. De 1/4 tonners hadden van 1967 t/m 1970 een RORC-Rating van maximaal 16 *feet*, van 1971 t/m 1978 een IOR-Rating tussen 17 – 18 *feet* en van 1979 t/m 1996 een IOR-Rating tussen 17,5 – 18,5 *feet*.

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



Joris van Lier



Gerd-Jan Poortman

Driftkikker

YamaHoela

met mijn vader en nu zeilen zij met hun vader. Erg bijzonder en in 2024 zijn we er uiteraard weer bij. Veel te leuk en gezellig met steeds meer 1/4 tonners in de baan!"

DQTC 2024

Het dubbelscoren, waarbij de 1/4 tonners met ORC-certificaat punten scoren voor de Verbondsbezem en de 1/4 ton-SW leidend is voor de DQTC, is in 2023 prima bevallen. In 2024 wordt dit systeem dan ook gehandhaafd. Onderstaande evenementen van de wedstrijdkalender tellen sowieso mee voor de DQTC. Grote kans dat je daar dus een veldje 1/4 ton Young Timers gaat tegenkomen.

Agenda

- Y Torenrace, 4-5 mei te Durgerdam
- Almere Haven Race Weekend, 11-12 mei te Almere Haven

- 1/4 ton kampioenschap, 15-16 juni te Muiden
- Deltaweekend, Zierikzee, 28-30 juni te Zierikzee
- Pampus Regatta, 7-8 september te Muiderzand

Nieuw in 2024 is dat voor de jaarprijs in principe alle officiële wedstrijden meetellen waar drie of meer 1/4 tonners aan de start verschijnen. Dit omdat we wederom het Noordzee Club Scoring systeem gebruiken. Maar varen bijvoorbeeld vier 1/4 tonners de HT-Race, dan komen die ook in de einduitslag van de jaarprijs!

Kijk voor meer info over de 1/4 tonners eens op www.kwarttonzeilers.nl of neem contact op met het bestuur van de Nederlandse 1/4 Ton Vereniging via kwarttonzeilers@gmail.com 🌊

datie binnen, de veiligheidsuitrusting (volgens voorschriften) en het gelimiteerde aantal zeilen aan boord. De IOR-regel moedigde in eerste instantie korte, brede boten aan met een beperkte stabiliteit. De gebruikelijke smalle waterlijn maakte de bootjes wiebelig en het bemanningsgewicht in de rail was dan ook erg belangrijk als het begon te waaien. Lage stabiliteit werd (tot op zekere hoogte) binnen de IOR-regels aangemoedigd. Door deze regels wonnen rond 1977 boten met interne ballast en vaak een ongeballast midzwaard. Bij het 1/4 Ton WK van 1978 in Japan waaide het de hele week gigantisch. Er zonk zelfs een 1/4 tonner tijdens een storm. De bemanning wist net op tijd het reddingsvlot op te blazen en werd na 17 uur door een passerend vrachtschip opgevist. De organisatie die de regels controleerde,

besepte toen dat deze ontwikkeling niet geschikt was voor zeewaardige jachten en de midzwaardjachten kregen een zware penalty. De latere ontwerpen werden gematigder, omdat meer wedstrijden rond boeien werden verzeild dan langere offshores. Ook moesten de rompen strokend worden ontworpen. Boten gingen om twee redenen maar kort mee. Ten eerste werden de ontwerpen ieder jaar beter en dus sneller, en ten tweede veranderden de regels telkens en vonden ontwerpers 'mazen in het net'. Oude 1/4 tonners kregen ook een leeftijdscorrectie zodat ze langer competitief konden blijven. Zo won een door Alain Jezequel ontworpen 1/4 tonner het WK van 1994, terwijl die boot in 1979 al zevende werd. De boot kreeg in de loop der jaren wel een modernere tuigage.

Kwartton solo on tour zomer 2024

Verslag van een 30-daagse tocht met kwarttonner *Zeetol* naar de Engelse Oostkust en de White Cliffs en terug langs de Franse Noordkust en de Belgische kust.



Zeetol op een moring bij Waldringfield, Deben

Zeetol is een Zeeton-vd Stadt 24. Ze is in 1992 gebouwd door een kundige zelfbouwer uit Friesland en gedoopt als *Lychea*. Enkele jaren daarna is ze verkocht aan een wat ouder koppel uit het zuiden van het land en verhuisd ze naar Noordschans. Deze eigenaren hebben enkele jaren met veel plezier met haar gevaren voornamelijk op het Hollands Diep en Haringvliet. In december 2001 kwam *Lychea* te koop. Onder de indruk van de kwaliteit van haar bouw heb ik haar weten te kopen. Ze was zeilklaar en in een goede staat van onderhoud en de toenmalige eigenaren verkochten haar met plezierige herinneringen.

Dan kort iets over de schipper. In 1968 op het Walcherse Domburg geboren en nooit ergens anders gewoond. Opgegroeid pal aan de kust. In een toeristisch ontwikkelend dorpje in een prachtige omgeving in Zeeland. In mijn jeugd met ons gezin aan boord van een door mijn vader zelfgebouwde *Atilla* (jazeker ook vd Stadt) mooie vakanties in de Zeeuwse en Zuid Hollandse delta doorgebracht. Daar de kneepjes van zeilen op stromend water meegekregen. Voordat ik in 2001 *Zeetol* kon kopen nog 10 jaar catamaran gezeild vanaf het strand van Domburg. Prachtige tijd dus en altijd op of in de buurt van de zilte zee. Na aankoop van *Zeetol* met behulp van een erg handige vader het scheepje verder geoptimaliseerd tot wat ze nu is. Afgelopen winter

de zeilgarderobe vernieuwd en uitgebreid met een 150% genua is ze geheel toegerust op solo zeilen.

Het vaargebied van *Zeetol* is de Noordzee en de Zeeuwse en Oost-Engelse rivieren. Geïnspireerd door de boeken van Maurice Griffiths die het zeilen op de Engelse rivieren en de Thames monding prachtig beschrijft.

De zomer van 2024 begint fris, nat en winderig. Maar de weergoden zijn goed gezind want kort voor het begin van de vakantie wordt het weer zachter en vriendelijker. Als *Zeetol* op 17 juli door de Roompotsluis naar buitenschut voor Blankenberge is het zonnig zomerweer met een windje 3/4 op kop. Het blijft zeilweer tot op de Vlakte van Raan waar de wind eruit zakt en we op motor naar Blankenberge tokkelen vergezeld van bruinvissen en zeehonden. Deze zullen we de gehele tocht door regelmatig zien.



Er zit niet zo heel veel wind in de voorspelling als *Zeetol* twee dagen later 's morgens om half vijf een stil Blankenberge verlaat voor Harwich. Dus het torretje bijgezet varen we rustig in westnoordwestelijke richting. Tot aan het ankergebied Wandelaar is het druk met kruisende zeevaart. Het is een prachtige dag op zee. Wind komt er deze dag niet in dus blijft de motor bij tot in Shotley Marina. Deze jachthaven ligt achter een schutsluis en je kunt hier 24/7 naar binnen. Een goede jachthaven die je altijd kunt aanlopen. De Thames monding en de kusten van Kent, Essex en Suffolk is een prachtig en gevarieerd vaargebied. Kleine schilderachtige rivieren wisselen af met de weidsheid van de monding van de Thames. Ideaal voor een klein bootje met weinig diepgang.

Na een rustdag zeilen we met het opkomende water de rivier Deben op. Dankzij de beperkte diepgang zeilt *Zeetol* al in het tweede uur na laag water over de drempel. Dit blijft spectaculair. Het tij stroomt met 3 knopen naar binnen en sleurt je tussendoor de grindbanken waar de golven op breken. Het geulenstelsel is dynamisch en verspoelen elk jaar. Gelukkig voert Trinity House, het Britse Rijkswaterstaat, elk jaar een survey uit en herplaatst de aanloopboeien. Deben is een schilderachtige rivier waar we enkele dagen vertoeven. Stap hier ook eens de wal op; je kunt hier prachtig wandelen en er popt altijd wel weer een pub op.



Ramsholt Inn aan de Deben

Enkele dagen later zeilt *Zeetol* de Deben af naar de Orwell. Eveneens prachtig en schilderachtig. Ik meer af bij de Royal Harwich Yacht Club in Woolverstone. Niet ver van Pin Mill. Maar ik kies echter voor een pint in de jachtclub. Zittend op het gazon geniet ik van een Adnams pint en van het mooie uitzicht over de rivier. De contrasten op de Orwell zijn groot; aan het einde van de rivier ligt Ipswich met een zeehaven waar grote zeeschepen afmeren en zich slingerend tussen alle jachtjes een weg banen naar de haven. Kijk je de andere kant op dan zit je in een verstild groen landschap met een kronkelende rivier.



De haven van RHYC in Woolverstone.

Na enkele dagen te hebben genoten van het land- en zeeschap van Suffolk is het tijd om de rivieren van Essex op te zoeken. Vertrek 's morgens op het staartje van het afgaande tij om het opkomende water naar het zuidwesten op te pakken. Net genoeg wind om te zeilen kruisen we op richting Bradwell aan de River Blackwater. Het landschap is hier vlakker en hier beleef je de weidsheid van de Thames monding. Ik heb afgelopen winter de zeilgarderobe deels vervangen en een nieuw grootzeil en een nieuwe genua laten maken. *Zeetol* loopt er heerlijk op!

Bradwell herken je van verre aan de voormalige kerncentrale. De Britten hebben ervoor gekozen om deze niet af te breken maar letterlijk in te pakken en zo staan er nu twee enorme grijze blokken. Het landschap is hier vlakker en dat maakt dat wolkenluchten nog weidser zijn. Men spreekt hier niet voor niets over "Big Skyes".

Blackwater is een mooie ruime rivier waar je heerlijk beschut zeilt. Neem de tijd om door te varen naar Heybridge Basin waar je op hoog water het basin op schut. Ook hier met de beperkte diepgang van de gemiddelde kwarttonner op hoog water altijd voldoende water onder je kiel. Maldon ligt op een wandeling afstand en is een leuk plattelandstadje waar je een paar uur kunt verpozen. ▶▶



Big Skyes aan de Essex coast

Na Bradwell varen we met het staartje van het afgaande water, enkele dagen later, richting Crouch. De rivier ligt maar een paar mijl zuidelijker maar het is een lange tocht omdat je ver naar buiten moet om de ondieptes voor de lage kust van Essex te omzeilen. Het is licht weer en stroom en tegenwind maken het een heerlijk rustig kruisrak naar de uiterton. De Wallet Spitway de gemarkeerde route over het diepste deel over de zandbank leid je naar het geulenstelsel de Crouch op. Met de genua uitgeboomd en inmiddels opkomend tij zeilt *Zeetol* naar North Fambridge op het einde van de rivier. De jachthaven ligt in de slikken en bij het vroegere veer naar de zuidkant van de rivier ligt een leuke pub. Na twee nachten zeilen we terug naar Burnham on Crouch om een goede uitgangspositie te hebben voor het oversteken van de Thames monding. Burnham is het zeilersmekka van de oostkust en de zomeravond wedstrijden trekken hier tientallen boten in alle klassen. Ik zie overigens geen kwarttonners.

Er zijn verschillende routes om de Thames monding over te steken vanuit de rivieren aan de noordzijde naar Ramsgate. *Zeetol* kiest de route via de Southwest Sunk Swatchway. Volgens de pilot staat hier minimaal 2,5 meter water. Zorg er overigens wel voor dat je de meest actuele informatie hebt want ook dit geulenstelsel is dynamisch. In Burnham raak ik in gesprek met twee andere zeilers die ook naar het zuiden willen. "O jij weet de weg? Dan varen we wel achter je aan!". Daar heb ik het dus niet zo op dus heb ze de waypoint van de route maar gegeven. Kennelijk hebben ze veel vertrouwen in me want de hele weg varen ze trouw achter me aan. In de swatchway wordt het overigens niet droger dan 3,5 meter. Al met al een prachtige tocht naar Ramsgate. Aan de andere kant van de Thames monding wordt het landschap heel anders en domineren de krijtrotsen het zicht.



Vanuit Ramsgate verken ik twee dagen de omgeving en heb leuke contacten met andere zeilers.



Zeetol onder het waakzame oog van Dover Castle.

Omdat een wandeling over de White Cliffs of Dover nog op mijn wensenlijstje staat zeil ik met het morgentij door Pegwell Bay naar Dover en lig in de gloednieuwe jachthaven in het zicht van Dover Castle. Omdat ik vroeg in de morgen in Dover aankom heb ik de hele dag voor een mooie wandeling over de White Cliffs.



Kust pad tussen Dover en Deal.

De volgende dag verlaat *Zeetol* na het ontbijt de jachthaven voor Duinkerken. Aan een mooi verblijf bij onze westerburen komt een einde en met een bakstag windje 4/5 brassen we naar de Franse kust. De hele tocht houden we helder zicht op de Britse en Franse kust. Wat het een prachtige oversteeek maakt.

Via de Belgische kust vaart *Zeetol* op het gemak terug naar de Westerschelde. Onderweg genietend van samenkomst met familie, de culinaire geneugten van West-Vlaanderen en prachtig zomers zeilweer.

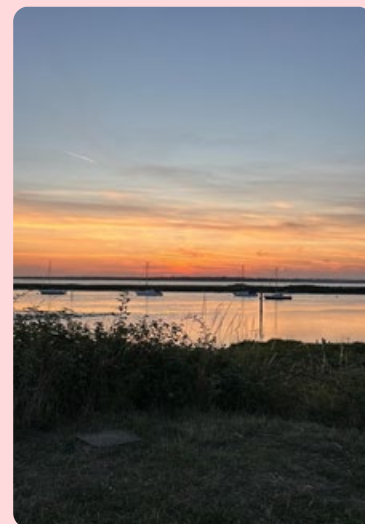
Zoals een bekende Drentse blueszanger altijd sprak "aan alle mooie dingen komt een einde" zo ook aan deze reis. Na 30 dagen aan boord van *Zeetol* meren we op 19 augustus 2024 af in de thuishaven Colijnsplaat.

Zeetol heeft zich weer van haar allerbeste kant laten zien. Het is een goed doordacht ontwerp. Ze verkeert in prima staat van onderhoud. En ze beschikt over een volledige zeilgarderobe. Met zo een kwarttonner, een slimme tochtplanning en het altijd aanwezig getij is het mogelijk om mooie reizen te maken!

Het was een prachtige zomer! Zeilgroeten van Risto de Pagter



North Fambridge, River Crouch.





HAVE A **SAFE** DAY



► VOOR ELKE
WATERSPORT
HET JUISTE
REDDINGSVEST.



Uw SECUMAR reddingsvest laten keuren om alvast klaar te zijn voor het nieuwe watersportseizoen is altijd een goed idee. We helpen je daar graag mee. Stuur ons hiervoor een e-mail op info@secumar.nl

INFO SCAN





CARTER DINGBAT ABÎME

Mijn naam is Kasper, ik ben 31 jaar en woon in Enschede. Het zeilen begon voor mij bij mijn vader. Die had in zijn jonge jaren een Vrijheid die hij rond mijn geboorte heeft verkocht.

Nadat mijn jongste broertje zijn zwemdiploma haalde vond hij het tijd om opnieuw een zeilbootje te kopen. Het werd een Mirror dinghy. In dit houten zwaardbootje heeft mijn vader mij leren zeilen en een paar jaar later kwam er een grotere boot bij in de vorm van een Mallard Start 6, een polyester kielmidzwaardbootje van 6 meter. Met deze boot hebben we veel in Friesland gezeild en ook zo nu en dan op het IJsselmeer en de Waddenzee. Na de middelbare school ben ik in Enschede gaan wonen om Werktuigbouwkunde te gaan studeren. In mijn eerste studiejaar ben ik lid geworden bij Studentenzeilvereniging Euros, een vereniging met een bijzonder diverse vloot aan eigen boten, van kleine zwaardbootjes tot een Klipperak van 25 meter en daartussenin diverse kielboten tussen de 18 en 30 voet. De kielboten spraken mij het meest

aan, en na eerst de fijne kneepjes van het zeilen te hebben geleerd van de ervaren leden van de vereniging heb ik zelf ook een hoop zeilinstructie gegeven aan studenten.

In de jaren nadat ik was afgestudeerd begon het steeds meer te jeuken om een eigen boot te kopen, wat ertoe leidde dat ik in november 2022 in een opwelling een bod deed op een leuke Carter Dingbat die al een tijdje op Marktplaats stond. Tot mijn lichtelijke verbazing werd mijn bod meteen geaccepteerd en na telefonisch contact met de eigenaar ben ik naar Aalsmeer gereden om de boot te bekijken. Het scheepje leek in een aardige staat te verkeren, hoewel vooral de uiterlijke staat van het dek behoorlijk te wensen over liet. Het interieur was echter keurig verzorgd en droog en ook nog eens verrassend ruim voor het formaat van de boot. Als klap op de vuurpijl startte en liep het inboard dieseltje, ondanks de temperatuur die rond het vriespunt lag. Over de prijs waren we het al eens, dus nu was het alleen de vraag of ik de gok durfde te wagen.



Kasper

Het antwoord op die vraag was blijkbaar 'Ja', want intussen ben ik alweer twee jaar eigenaar van deze Carter Dingbat.

Toen ik de boot kocht was al duidelijk dat er wat werk in zat maar helaas vond ik al snel een tegenvaller waar ik niet op had gerekend. Het hoofdschot bleek behoorlijk verrot te zijn op de plek waar de wantputting aan bakboord zat. Bovendien had ik intussen ontdekt dat begin jaren '90 de mast al een keer overboord was gegaan vanwege het zelfde euvel een aan de stuurboordkant van hetzelfde schot. Gelukkig bleek de reparatie aan stuurboord destijds prima uitgevoerd te zijn, want aan die kant was het schot nog keihard. Na geconcludeerd te hebben dat de mast nog niet helemaal op omvallen stond, werd het begin maart tijd om de boot vanuit Aalsmeer wat dichterbij huis te krijgen. Vanwege de constructie van de mastvoet is het bij mijn boot niet mogelijk om de mast zonder kraan te strijken, dus de eerste uitdaging diende zich aan in de vorm van de nachtelijke Staande Mastroute door Amsterdam. Best spannend om de eerste mijlen met een onbekende boot zo vroeg in het seizoen 's nachts te moeten varen, maar gelukkig had ik een aantal vrienden bereid gevonden die dit avontuur wel met mij aandurfd. Het weer zat mee en het motortje liet ons niet in de steek en een paar uur na middernacht konden we de Dingbat aanleggen in de Sixhaven aan de 'goede' kant van Amsterdam.

De volgende dag hebben we de eerste mijlen met de Dingbat gezeild en de boot naar Harderwijk gebracht. Daar heeft ze vervolgens een paar maanden op de kant gestaan en heb ik het rottende stuk hoofdschot vervangen, nieuwe afsluiters en schootlieren gemonteerd, het onderwaterschip weer strak gemaakt, het dek nieuw in de antislipverf gezet en nog talloze andere kleine klusjes gedaan.

Intussen was het juni geworden en hoog tijd de boot naar haar uiteindelijke ligplaats te brengen, maar niet voordat ik, ondanks dat dit ongeluk schijnt te brengen, de boot een andere naam

zou geven. De naam die de boot had toen ik haar kocht (*Vaya Nervea*) sprak mij weinig aan, en bleek bovendien niet de originele naam van de boot te zijn. Gezien de grote hoeveelheid tijd en geld die ik intussen aan het scheepje had gespendeerd vond ik dat ik het mij wel kon permitteren de naam te veranderen. Daarom draagt mijn Carter Dingbat nu de naam *Abîme*, vrij vertaald vanuit het Frans betekent het zoets als een bodemloze put. De uiteindelijke ligplaats werd Warns, vlakbij Stavoren. Vanuit die plaats zijn de Friese Meren, IJsselmeer, Markermeer en Waddenzee allemaal binnen een halve dag te bereiken, dus voor mij is het de ideale uitvalsbasis voor mooie weekend- en vakantietochtjes.

Helaas is het er in het eerste seizoen niet meer van gekomen om veel met de boot te varen, maar gelukkig heb ik dat afgelopen jaar goed kunnen maken met diverse leuke tochtjes, met als hoogtepunt het eerste tripje naar Terschelling.

Voor de toekomst ben ik van plan de boot stapje voor stapje te verbeteren, met bovenaan het verlanglijstje een nieuw grootzeil. Echter sta ik op dit moment op het punt om te beginnen met het opknappen van een klushuis, dus het is nog even onzeker hoeveel geld er in het voorjaar nog over is om in de bodemloze put te storten. Uiteindelijk hoop ik de boot over een paar jaar genoeg verbeterd te hebben om af en toe recreatief een wedstrijdje in de Kwartton-cup mee te kunnen varen. Totdat het zover is ga ik in ieder geval mijn best doen om een keer met de boot op een meeting van de Kwarttonzeilers te verschijnen, want tot nu toe is het daar nog niet van gekomen.

**Groeten en tot op het water,
Kasper**

De Belgische zeiler Bert Jansen kocht de Carter Dingbat *Half Moon* in juni 1992, nadat ze al 9 maanden op het droge stond in Antwerpen. In oktober 1992 was tijdens de Antwerp Race de mast overboord gegaan, nadat de SB-wantputting uit het hoofdschot was getrokken en ook een stukje dek had meegenomen. Aan de mast was er geen schade en in een maand tijd hebben ze een half hoofdschot uit de boot gehaald en vervangen door een nieuw, alles mooi ingelamineerd en afgewerkt. Ook het gat

in het dek gaten ze dicht met veel hars en glasweefsel. Eerst was Antwerpen onze uitvalsbasis, maar gauw verhuisden ze naar Sas van Goes waar ze onze eerste wedstrijdervaring met de boot opdeden. Veel geleerd, leuke boot en niet traag. De vorige eigenaar had er 'in zijn tijd' onder andere de Deltarace van Breskens naar Zierikzee mee gewonnen. De buitenboordmotor werd vervangen door een Lister Petter inboard, maar dat was niet echt een succes... Vakantietochtjes met broers en vrienden leidden ze naar

Brighton, en natuurlijk de River Orwell en Pin Mill. Tijdens één van die tochten ontdekten ze in een Nieuwpoortse loods, onder een dikke laag stof, een ½ tonner. Toen ze het stof er af bliezen, was ze van ons. De Dingbat werd verkocht aan een collega, die ermee vanuit Zeewolde en Uitdam zeilde en er veel plezier mee beleefde. In 2000 werd ze weer verkocht, verhuisde ze naar Kampen en kreeg ze de naam *Vaya Nervea*. In 2017 verhuisde ze naar de Westeinder waar Kasper haar in 2022 kocht

EEN KWART- TONNER BEZITTEN IS GOUD, MAAR WAAROM DAN TWEE?

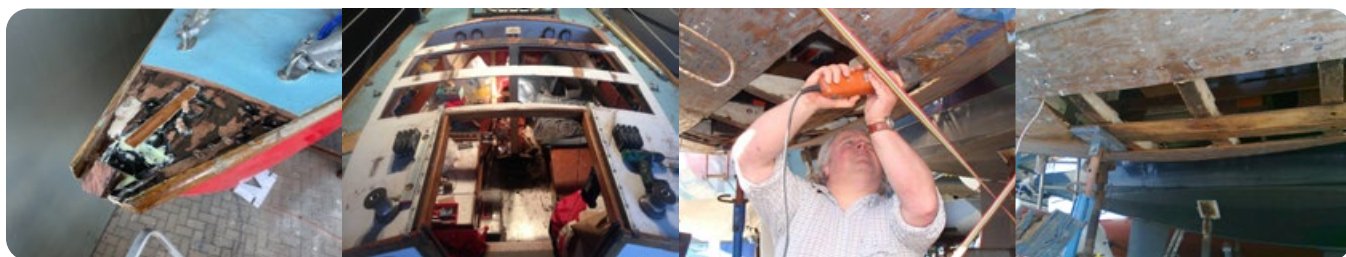
Mijn Waarschip is in 1971 volledig onder licentie (dus geen bouwpakket uit 't Waar) gebouwd door Awson Marine in Poole. In 1972 werd ze tot *Waarschip of Poole* gedoopt op de London Boat Show en kreeg ze zeilnummer K-406. Na twee jaar voor de werf in Zuid Engeland gevaren te hebben werd ze in 1976 verkocht aan een straaljagerpilot die voor het Royal Air Force Aerobatic Team 'The Red Arrow's' vloog. Een naamswijziging naar *Red Arrow* volgde en ze verhuisde naar Lymington.

Het scheepje was zowel beroemd als berucht in haar jaren op de Solent. Begin jaren '80 werd ze verkocht aan een Schotse tandarts die haar naar de Schotse Westkust bracht. Met zijn twee dochters voer hij vele wedstrijden, waaronder de Three Peaks Race (onder de naam *Prodent Red Arrow*). In 1992 werd ze verkocht aan een Nederlander die haar over de weg naar Lowestoft liet brengen.

Daar ging ze te water en zeilde ze vervolgens naar Nederland. Daar aangekomen vond de vriendin van de Nederlandse koper haar toch wat te klein. Ze werd in Muiderzand op de kant gezet en daar trof ik haar voor het raam van mijn kantoor. De eigenaar, die ik als een goede klant kende omdat hij bezig was een groter schip op te knappen, klom aan boord en hing een "TE KOOP" bordje tussen mast en achterstag. Ik had al bij mijn aanstelling bij het watersportbedrijf mijn oog al laten vallen op deze beauty met inboard en looks. Ik was op slag verliefd en opeens was ze voor mijn neus te koop!



Onder het genot van een (paar) glaasjes 'limo' werd de deal gesloten en was ik opeens eigenaar van een scheepje waar ik als kleine jongen mid jaren '70 alleen maar van kon dromen. Heerlijke en onbezorgde jaren volgen met klooiën op zoet en zout, nationaal en internationale wateren. Niets is in die tijd te gek. In de winters zorg ik goed voor deze dame totdat ik tegen een ander lief aanloop die (na een test-run naar Engeland) een blijvertje lijkt te zijn. Een kleine twee jaar later zijn er opeens drie van ons die van het rode juweeltje genieten.



De geboorte van een nieuwe matroos heeft wel effect op mijn strakke onderhoudsschema. Een jaar niets doen heeft mij 10 jaar gekost om in te halen maar nu is *Red Arrow* weer precies wat ze zou moeten zijn. Sailing Candy en in topconditie.

Ik heb het geluk gehad dat ik in de wintermaanden op nog geen vijf minuten fietsen van huis een stalling heb kunnen vinden waar ik bijna 24/7 kon klussen. Dat het klussen zou worden wist ik in 1994 al. Van een (nep)houten boot heb je zomer en winter plezier maar ik ben de afgelopen jaren wel het een en ander tegengekomen. Origineel stond er een Norton Villiers Watermota Shrimp met een omkeerschroef in de boot. Niet veel meer dan een grasmaaiermotor met een benzinetank bovenop de motor. Die heeft na vier jaar (geen onderdelen meer te krijgen) het veld moeten ruimen voor een buitenboordmotor. Na één winter niets gedaan te hebben kom ik er achter dat het dek lekt bij een scepter. Daar heb ik, met knikkende knieën en angstzweet in de handpalmen, het eerste gat in de boot moeten zagen. Het vervangen van de kielbalk, de onderste gang aan beide kanten van de kiel, het dak van de roef (omdat dat dit indeukte door de spanning die de mast op het dak uitoefende) en een nose job omdat die compleet verrot was waren minder spannend (maar kosten mij wel veel tijd).

En dan komt mijn wedstrijd bemanning (voor vooral lokale wedstrijdsjes) met de mededeling dat hij een eigen boot wil kopen. Zonder er verder over na te denken weet ik hem in de zoveelste Soling die mij wordt aangeboden te praten. Mijn zoon is inmiddels een graag gezien bemanningslid in de Solingklasse en daar vinden ze dat ik ook Soling moet gaan varen. De boot die ik aangeboden krijg is te goed te be true en ik ben opeens bemanningloos. Niet getreurd, solo kan ik nog steeds lekker varen met mijn rode dame. En dan komt de vraag van mijn ex bemanning of ik met hem ook een Soling met een dakkie kan bekijken. Tuurlijk kan dat en we gaan samen kijken naar een Loper.

Lang verhaal maar uiteindelijk kopen we niet één maar twee Lopers, beiden gered van de Maasplassen. Een Loper hoort nu eenmaal op open water, sorry. Dat is dus mijn tweede kwarttonner, ik was op zoek naar meer comfort, stahoogte en een plee aan boord. Dat heb ik nu allemaal. Vervolgens komt de vraag wat te doen met de liefde van je leven. Verkopen voelt niet goed. Gelukkig heeft de volgende generatie wel oren naar mijn schatje. Sterker nog, ze vinden het plakhout leuker dan het zware polyester van maar een paar jaar jonger. Inmiddels heb ik op mijn in Amsterdam studerende zoon op papier al eigenaar gemaakt van *Red Arrow* en zorgt hij met dezelfde toewijding voor haar.

Theoretisch heb ik dus nog maar één kwarttonner maar in mijn hart heb ik er veel meer. Het antwoord op de vraag hier boven is dus eigenlijk niet te geven. Of is het antwoord 'Gewoon omdat het bootjes zijn waar je nooit genoeg van krijgt dus waarom niet'?

Paul Koch
Loper *Blue Marble* en ever lasting love Waarschip *Red Arrow*





BLT: 10.000 UUR KLUSSEN AAN EEN OUDE KAMPIOEN

Na overleg bijgewerkt artikel uit de Yachting World van april 2020.

Acht jaren zeilde Sam Laidlaw met zijn *Aguila*, een carbon J/V ¼ tonner uit 1990. Hij won meerdere prijzen waaronder tweemaal de Quarter Ton Cup en vier keer (op rij!) de Cowes Week in zijn klasse. Toen Laidlaw op zoek ging naar een nieuwe boot moest dat uiteraard weer een ¼ tonner zijn. Omdat de nieuw leven ingeblazen klasse, sinds de wedergeboorte van de klasse in 2005, geen nieuwbouw toestaat is er een serieuze zoektocht gaande naar oude competitieve boten. De Franse ontwerper Jacques Fauroux ontwierp *Bullit* in 1979 en ze won in 1980 de Quarter Ton Cup in Nieuw-Zeeland. In totaal zijn er slechts zeven *Bullits* gebouwd (waaronder de Nederlandse *Foolproof* van Aart Simons) en omdat ze drie Cups wonnen is dit type bijzonder populair en gewild.

Bullit bracht, na haar winst in 1980, haar pensioen door op Tahiti voordat ze werd herontdekt. Sam Laidlaw en bemanningslid Rob Gray haalden haar in alle stilte naar Cowes om daar te worden herbouwd. Verbazingwekkend genoeg bleef het project volledig onder de radar tot kort voor haar tewaterlating in 2019. Gezien de kans op verwarring met zusjes *Bullet* en *Bullit* die al in Cowes lagen werd de naam ingekort tot *BLT*. Ze is de tweede of derde versie van het originele ontwerp maar haar spiegel was met 60cm verlengd om haar prestaties te verbeteren in de voorspelde zware wind tijdens het kampioenschap in 1980. Omdat het onmogelijk is om tegenwoordig op de Solent in de top van de vloot te zeilen zonder refit en IRC optimalisatie moest ze volledig onder handen worden genomen.

Structurele veranderingen

Als eerste werd de romp volledig gestript en leeggehaald voordat ze van binnen en buiten werd bekleed met extra lagen epoxy. Binnen werden spanten vervangen maar er werden ook extra spanten geplaatst voor het nieuwe (non overlapping IRC) tuigage waarbij de wantputtings naar achteren en naar buiten werden verplaatst. Binnen werden langsbanken geplaatst, niet om op te kunnen slapen maar voor meer stijfheid in de lengterichting. Ook werd het originele dek met kleine smalle kuip en relatief grote kajuit vervangen door een semi flushdeck met een grote (werk)kuip en veel bewegingsruimte in de gangboorden en op het voordek.

Dek en tuigage

Omdat *BLT* gezeild zou worden door hetzelfde team van de *Aguila* werd de dek lay-out zoveel mogelijk gekopieerd. Zo kon de bemanning zich sneller puur op bootsnelheid concentreren. Daarnaast ademt de lay-out van *BLT* eenvoud. Veel lijnen lopen benedendeks waardoor het dek super clean is. Knap bedacht is ook het systeem waarbij het leioog van de fok (omhoog/omlaag en voren/achteren) aan beide zijden tegelijkertijd getrimd kan worden zodat je na de tack met precies dezelfde instellingen vaart als over de andere boeg.

Kiel en roer

Alle concurrerende boten hebben inmiddels nieuwe kiel en roeren en vaak is de oude IOR scheg verwijderd. Onder *BLT* hangt een, voor IRC geoptimaliseerde, Mark Mills kiel. In haar eerste seizoen werd *BLT*, vers van de werf, derde bij de Quarter Ton Cup. De daaropvolgende winderige Cowes Week won ze knap in haar klasse. Ze hoefden de laatste dag niet eens meer te zeilen. Na een jaar gezeild te hebben en er in de winter een paar kinderziektes werden opgelost zagen de vooruitzichten voor *BLT* voor het seizoen 2020 er erg goed uit. Helaas werd er door de coronapandemie niet gezeild dat jaar. In 2021 won *BLT* de Cowes Week en werd ze zesde bij de Quarter Ton Cup. In 2022 won *BLT* de Quarter Ton Cup!



Specificaties

Lengte:	8,48 m	Waterverplaatsing:	1.404 kg
LWL:	5,98 m	Bouwjaar:	1979/80
Breedte:	2,83 m	Ontwerp:	Jacques Fauroux
Diepgang:	1,60 m		

Both photos are of *Bullit*, the first world Quarter Ton Champion, designed by Frenchman Jacques Fauroux. Photos by Stefan.

JANUARY/FEBRUARY 1981

33

Deelnemers Dutch Quarter Ton Cup 2024



BALLETENT

Type: Extension 24
Schipper: René Morriën
Vaste ligplaats: Naarden

BLACK LABEL

Type: Spirit 24
Schippers: Wim Driessens en
Fabiënne Dekkers
Vaste ligplaats: Wolphaartsdijk



BLUE MARBLE

Type: Loper 27
Schipper: Paul Koch
Vaste ligplaats: Willemstad





BOTTLENECK

Type: Carter Dingbat
Schipper: Norbert Dieleman
Vaste ligplaats: Wolphaartsdijk

CHIQUITINA

Type: Elvstrøm ¼ tonner
Schipper: André Vink
Vaste ligplaats: Huizen



COOL KID

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



DINKY TOY

Type: Eygthene 24
Schipper: Ruurd Hoogendoorn
Vaste ligplaats: Noordschans

FAIR WIND

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



FOOLPROOF

Type: Caparos Bullit 786
Schipper: Aart Simons
Vaste ligplaats: Muiden



HEBBUS

Type: Waarschip ¼ tonner
Schipper: Hans Colenbrander
Vaste ligplaats: Huizen



L'EAU PAIR

Type: Loper 27
Schipper: Stephan van den Berg
Vaste ligplaats: Huizen

NJORD

Type: Friendship 26
Schipper: Guido Brouwer
Vaste ligplaats: Sneek





PANTA RHEI

Type: Waarschip ¼ tonner
Schipers: Tije de Jong en
Pauline Mastenbroek
Vaste ligplaats: Monnickendam

POMPOEN

Type: Albin 79
Schipper: Kirill Kataev
Vaste ligplaats: Volendam



SO FARR UNKNOWN

Type: Farr 727
Schipers: Nik Petersen en
Luc Bergsma
Vaste ligplaats: Naarden



SECOND WAVE

Type: Robber 3E
Schipper: Bart Snel
Vaste ligplaats: Almere Haven



SUNENZ

Type: Zeeton 24
Schipper: Sven Andrea
Vaste ligplaats: Grou

SUNTIKI

Type: Oceaan 25 sport
Schipper: Bart van der Wal
Vaste ligplaats: Hellevoetsluis





THE ITCH

Type: Mohnhaupt one off ¼ tonner
Schippers: Alex Cooke
Vaste ligplaats: Roelofarendsveen

WHITE SPIRIT

Type: Samurai 740 MK1
Schipper: Geert Nell
Vaste ligplaats: Aalsmeer



WIZZARD

Type: Oceaan 25 sport
Schipper: Ronan Koeze
Vaste ligplaats: Sneek



WONDER- WAARLIJK

Type: Waarschip 725
Schipper: Ruurd Jorritsma
Vaste ligplaats: Warns



YAMAHOELA

Type: Yamaha 24
Schippers: Hylke Steensma en
Joost Ensink
Vaste ligplaats: Naarden
