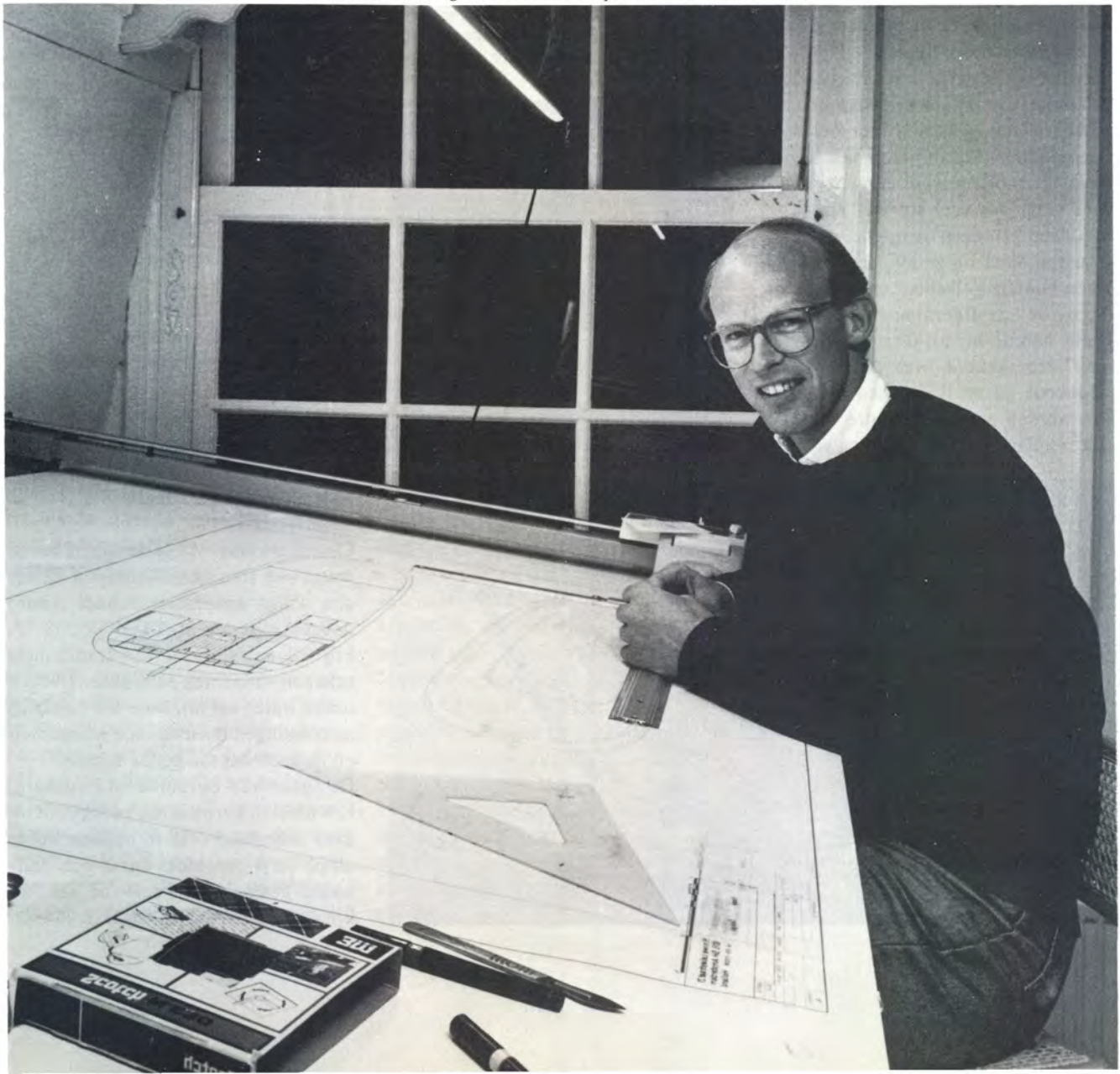


# ANDRÉ HOEK

## veelzijdig ontwerper en bekend wedstrijdzeiler

*Steeds vaker hoor je de naam van André Hoek (31) vallen. Aanvankelijk vooral bij de Strontrace als hij samen met zijn broer Nico en bemanning de „Lutgerdina Smeltekop” weer eens de snelste tijd maakte tussen Workum en Sassenheim v.v. Ook bij de I.F.K.S.-wedstrijden voer André aan het helmhout van de „Oeral Thus” meestal als eerste over de finish. In een heel ander verband duikt de naam Hoek op als het gaat om nieuwe tuigplannen voor tjalken, schouwen en aken en de laatste tijd is hij bezig met het ontwerpen van vooral Lemsteraken. We bezoeken André Hoek in zijn onderkomen aan de Nieuwe Leliestraat 21 in Amsterdam. Daar leren we een heel andere kant van André kennen: een ontwerper in hart en nieren die met behulp van computers en resultaten van sleeptankproeven in staat is zeer snelle en mooie jachten te tekenen en alle benodigde berekeningen vlot uit te voeren.*

*André Hoek bezig met een interieurplan van een Lemsteraak.*



Eigenlijk is het zeilen hem met de paplepel ingegoten. Vanaf zijn derde jaar voer hij mee aan boord van de ouderlijke tjalk „de Vrouwe Marrigje”. Zo gauw zijn leeftijd het toeliet zeilde hij in een 6 vts. jol die werd opgevolgd door achtereenvolgens een Pluis, F.J., Centaur en 470. Vooral bij wedstrijden was hij te vinden en daar werd de huidige basis voor zijn zeiltechniek en vooral -tactiek gelegd.

Tijdens zijn praktijkjaar HTS-Scheepsbouw deed hij veel praktijkervaring op bij het bekende ontwerp-bureau C & C in Canada. Men werkte daar niet alleen volledig gecomputeerd, maar testte ook vele rompen in de sleeptank. Het tweede gedeelte van zijn praktijkjaar bracht André door in de sleeptank van de T.H. in Delft.

Direct na zijn opleiding werkte hij bij I.T.C. (Internat. Transport Contractors) in Haarlem op de afdeling Zwaar transport en bergingswerk. Het was vooral de theoretisch technische begeleiding van zware transporten, afzinkbare schepen voor vervoer van booreilanden waar hij zich mee bezighield. Er moesten voor een veilig vervoer eindeloos veel sterkte- en stabiliteitsberekeningen worden gemaakt. Intussen bleef hij zeilen, eerst op een eigen houten Volksboot en toen broer Nico de „Lutgerdina Smeltekop” kocht hoorde hij tot de vaste bemanning. Het skûtsje was gebruikt als woonboot en er moest een zeilschip van worden gemaakt. André tekende een zeilplan en stelde een plan voor de

verbouwing op. In de loop der jaren versleet de „Lutgerdina” drie zeilplannen, drie stel zwaarden en strijklampen. Hij hield nauwkeurig alle veranderingen en praktijkgegevens bij.

Intussen kwamen de eerste verzoeken voor nieuwe zeilplannen van anderen zoals de „Platte Muyl”, een Kokschouw, de „Zeeleeuw”, een Lemsteraak, „de Grote Beer”, „Bunsjoter”, en nog zo'n twintig aken die allemaal graag wat sneller en hoger aan de wind wilden varen.

## Zelfstandig ontwerper

Vorig jaar nam hij de beslissing om zich als zelfstandig jachtontwerper te vestigen. Het is niet alleen de kunst om het vertrouwen van opdrachtgevers te winnen. Je moet ook tijd blijven

*André en Peter achter het beeldscherm van de ontwerpcomputer. Het spantenraam van de nieuwe windjammer voor Harry Smit wordt besproken.*



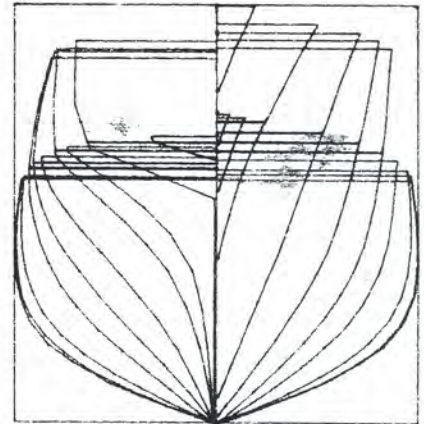
besteden aan research. Daarnaast is het ideaal als je een opdrachtgever vindt die geld over heeft voor sleepproeven. Zo gebeurde het dat er onlangs drie verschillende modellen Lemsteraken gesleept werden in de Sleeptank in Delft. André wilde zekerheid over zijn nieuwe ideeën.

Tijdens het zeilen was hem nl. opgevallen dat sommige jachten zich in de golven boorden, terwijl anderen onder dezelfde omstandigheden omhoog kwamen. Bij de gesleepte modellen werd vooral gekeken naar een andere plaats voor de lengte-ligging van het drukkingspunt.

Aanzienlijke weerstandafname bleek mogelijk. Een resultaat dat ook voor prof. Gerritsma van de sleeptank verbluffend was.

De resultaten in de vaarpraktijk zullen de komende jaren blijken als de nieuw

*Dankzij een moderne plotter, gekoppeld aan de ontwerpcomputer, kan in korte tijd een spantenraam van de Senator Brockes worden geplot.*

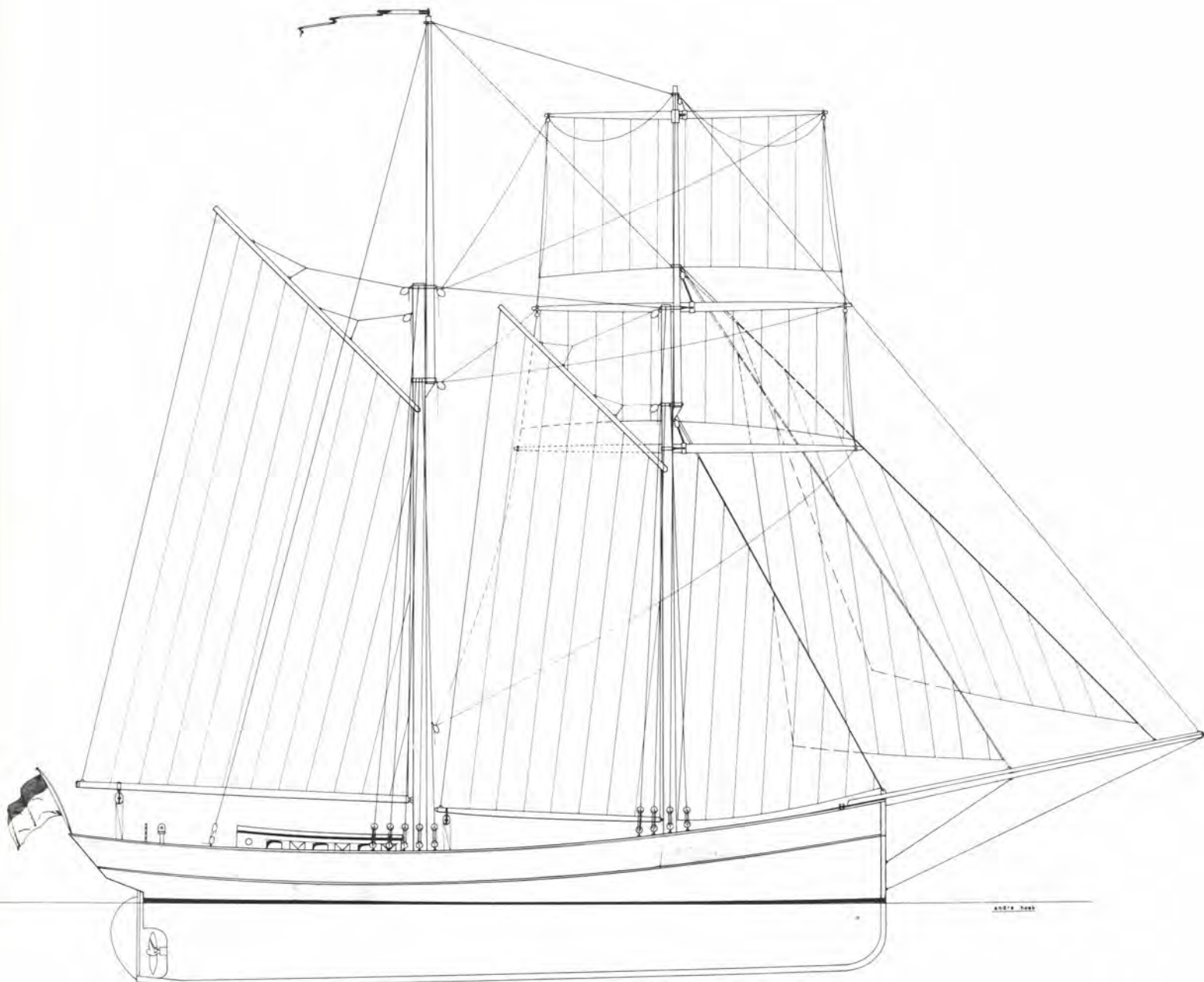


te bouwen schepen tegen elkaar in de strijd komen.

Op mijn vraag of hij de lijnen boven water van traditionele schepen verder zou willen aanpassen, schudt André nadrukkelijk het hoofd.

Hij wil het silhouet van traditionele schepen en jachten handhaven. Alleen onder water wil hij, waar dit nuttig is, aanpassingen doen die het vaargedrag en de snelheid ten goede komen.

De lijnen van bijvoorbeeld Lemsteraken moeten harmonieus verlopen. Om daar zekerheid over te hebben wordt altijd eerst een blok- en/of een half-model gemaakt aan de hand van het lijnenplan en spantenlijst. Dan kunnen



ontwerper, bouwer en opdrachtgever zien hoe de lijnen in werkelijkheid verlopen en hoe de huidgangen het beste kunnen worden gesneden.

### *De computer*

Er wordt veel met de computer gewerkt. Sinds januari werkt Peter Wasser, die ook bezig is aan een afstudeeronderwerp voor de HTS-Scheepsbouw in Haarlem, volop mee in het bedrijfje. Na maanden van studie en testprogramma's zijn ze nu zo ver dat een compleet (V.P.P.) snelheidsvoorspellingsprogramma klaar ligt, waarbij de snelheid van jachten onder verschil-

lende vaaromstandigheden heel nauwkeurig voorspeld kan worden.

Ook maakten ze een diepgaande studie van zeilkrachten; zowel de voortstuwingskracht als de hellende kracht en de liftkracht die roer en zwaard uitoefenen op de romp.

Naar zwaardprofielen is al eerder onderzoek gedaan, maar de optimale aspectverhouding en de ideale stand van het zwaard vereisen nog veel studie en tests in de praktijk.

Verder willen André en Peter nog onderzoeken hoe de verschillende zeilen als kluiver, fok en grootzeil, het schip beïnvloeden. De computerprogramma's die voor deze onderzoeken nodig

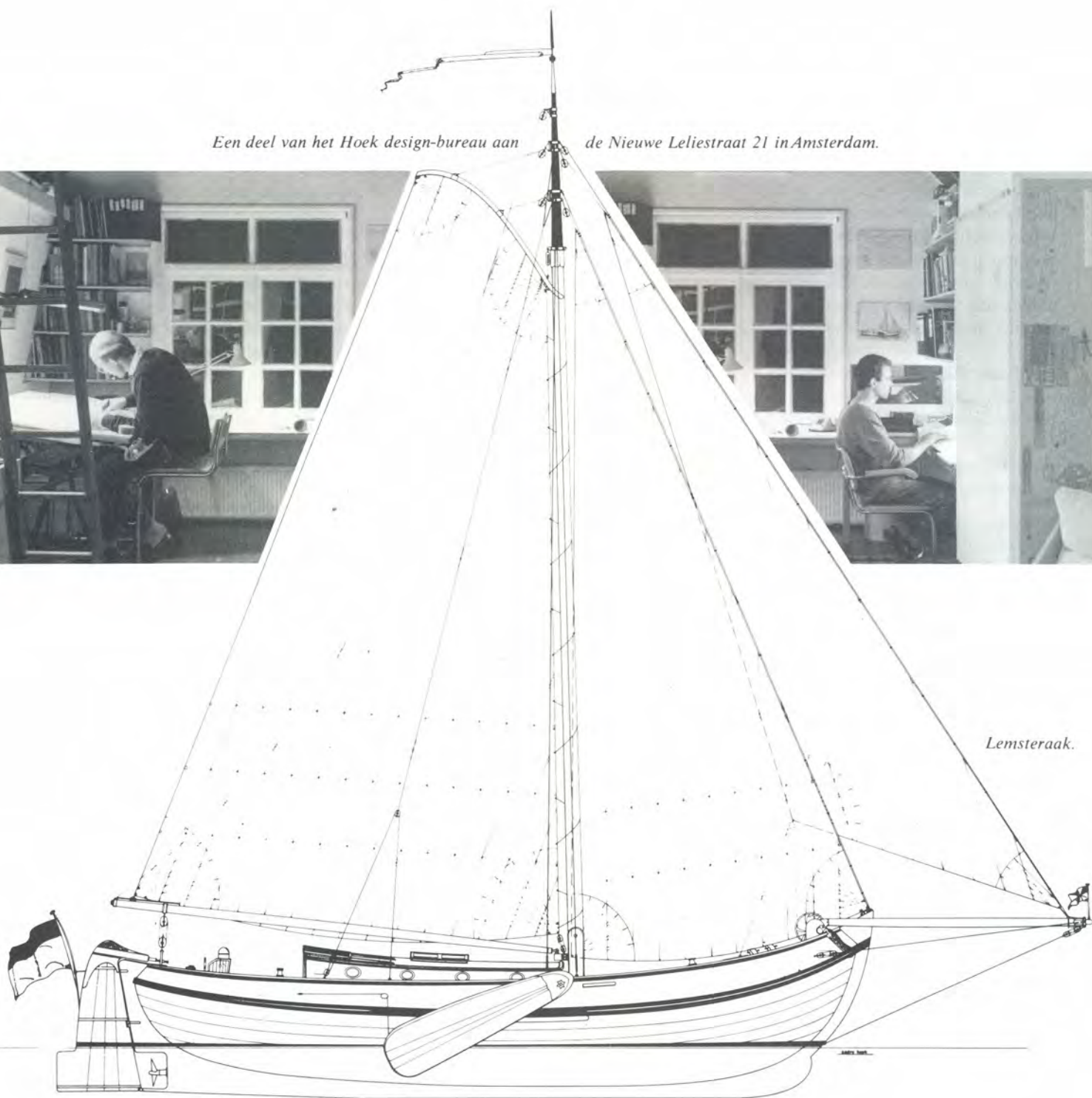
zijn ontwikkelen ze zelf. Dergelijke programma's zijn niet te koop. Het is duidelijk dat dergelijke onderzoeken veel tijd en geld kosten, maar het is niet alleen leerzaam; de resultaten - snellere en beter zeilende schepen - tellen.

### *All round ontwerper*

Als ik vraag of hij ook met andere schepen dan Lemsteraken en skûtsjes bezig is, antwoordt hij „gelukkig wel”. Er moet steeds meer worden gerekend aan de charterschepen.

Verder wil Harry Smit de oude windjammer „Senator Brockes” weer on-

Een deel van het Hoek design-bureau aan de Nieuwe Leliestraat 21 in Amsterdam.



Lemsterak.

der zeil brengen. Dat moet lukken zegt André nadat hij ook de tekeningen en berekeningen voor de „Elizabeth Smit” en de „Hydrograaf” maakte. Het grootste probleem met zo'n windjammer is de stabiliteit. Daarnaast tekende hij een speciale rondvaartboot voor de vaart op de Rijn

en rekende veel aan motorschepen. Mede dankzij zijn tijd in Canada bij C & C is hij goed op de hoogte van de laatste ontwikkelingen op het gebied van IOR-jachten. Op dit moment zijn verder onder handen een vijftal nieuw te bouwen Lemsteraken, een 40 meter lang S-spant

jacht van de J-klasse, een driemast volschip, een zeilplan van een 34 m zee-gaand charterschip en nog diverse kleine verbouwingen. Samenvattend kan ik stellen dat André Hoek een all round ontwerper is met heel eigen ideeën, waarvan we de komende jaren nog veel zullen horen.



---

## Nieuwe wedstrijdregels voor ronde- en platbodemjachten

---

*Gaarne voldoe ik aan de uitnodiging in Spiegel der Zeilvaart van juni tot reageren op de artikelen van o.a. André Hoek betreffende de nieuwe wedstrijdregels voor ronde en platbodemjachten. Ik ben het geheel oneens met de heer Hoek, en ook met André Nelis. Van het interview met Hoek in S.D.Z.V. no. 8 ben ik eerst echt geschrokken. Hoek wil duidelijk („met behoud van het silhouet“) ronde en platbodemjachten verkrachten tot racemachines. Met het gevolg dat het uit is met grote velden. Alle echte schepen zullen niet meer meedoen. Hoek stelt twee zaken aan de orde, de nieuwe meetformule en de criteria van de stichting Stamboek R. en Pl. b. jachten. Wat de meetformule betreft wil ik kort zijn. De formule van Vreedenburg was toegesneden op de schokker, en mogelijk daardoor werd de grootste breedte gemeten onder het berghout. Ik heb daar jaren op gewezen, omdat overigens vergelijkbare schepen een totaal andere TCF krijgen als bij het ene schip de neerbor-den verticaal verlopen (zoals bij de oude Friese schouwen) en bij andere sterk naar binnen weglopen (zoals bij nieuwere Friese schouwen).*

*Nu de criteria. Allereerst wil ik een aantal onzorgvuldigheden in het artikel van Hoek aantonen, aangezien ze voor de discussie van belang zijn. Zwaarden kregen geen vleugelprofielen omdat er tegenwoordig met deze schepen wordt wedstrijd gezeild, die hadden ze al van oudsher, zowel de brede boeierzwaarden als de smalle zeezwaarden. Hoogstens zijn de vleugelprofielen die proefondervindelijk ontstaan waren door de computer nagerekend, om uiteindelijk*

nauwelijks te veranderen. De opmerking van Hoek over hout en staal slaat kant noch wal, aangezien rond de eeuwwisseling (ijzer)staalbouw geleidelijk is ingevoerd en alle typen wel van ijzer of staal zijn gebouwd.

Waar het hier om gaat is dat de traditionele ronde en platbodemjachten in hun oorspronkelijk functie geleidelijk zijn geëvolueerd en geperfectioneerd, eventueel gebruik makende van nieuwe materialen. Wat Hoek en anderen willen is die evolutie verder laten gaan, niet met het oog op de oorspronkelijke functie van die schepen, maar met het oog op wedstrijd varen. Hij zeg dan ook: „Waarom een schip dat wedstrijd wil zeilen moet voldoen aan de criteria van het stamboek is mij niet geheel duidelijk”. Mij is dat niet alleen duidelijk, het is een noodzaak om de oorspronkelijke typen te behouden. Anders herhaalt men de geschiedenis en komt uiteindelijk weer bij het moderne scherpe jacht terecht, of iets, eveneens door strenge klassevoorschriften gebonden, wat nog vagelijk aan de traditionele schepen doet denken maar veel kenmerken van scherpe schepen heeft. Zonder die voorschriften eindigt de evolutie bij een scherp jacht. Aangezien strenge klassevoorschriften altijd nodig zijn, zijn de voorschriften van het Stamboek de meest geeignende. Dan immers houden we herkenbaar de traditionele jachten zoals ze in hun functie ontstaan zijn. In wat Hoek over de kajuit zegt is veel waar te lezen. Gelukkig zijn er beperkingen aan de kajuit gesteld door de stichting, maar toch, vissersschepen hadden helemaal geen kajuit. Het toelaten van schepen met kajuit (behalve de boeier, met het Friesche jacht eigenlijk het enige echte jacht onder de ronde en platbodemjachten) kan men zien als een concessie aan het ook door Hoek gestelde: „... een platbodem (is) bij uitstek een familieschip met veel comfort en vaak goede zeileigenschappen”. Natuurlijk wel afhankelijk van het type. Een schouw van 5 meter is wel een platbodem, maar geen familieschip. Dacronzeilen tenslotte zijn een noodzakelijk

kwaad. Ik heb enige jaren geleden nog een katoenen fok laten maken en was ongeveer evenveel geld kwijt als aan een complete zeilgarderobe in dacron. Nu komen we bij André Nelis. Indien de nieuwste ontwikkelingen op het gebied van zeilen ook toegelaten zouden worden op platbodems, dan kunnen nog maar weinigen zo'n zeil betalen en dus enige kans maken bij een wedstrijd. Een paar keer heb ik als bemanning aan de Flevo Race meegevaren in de VC klasse. De belangstelling werd elk jaar kleiner. Naar mijn idee omdat een paar kapitaalcrachtige eigenaren hun schepen zo konden optuigen, met de modernste zeilen en met reusachtige broodwinners - die zelfs aan de wind werden gebruikt -, dat voor de overigen de lol er af was.

Willen we traditionele schepen behouden, die, wat ook traditioneel is, in wedstrijden kunnen uitkomen, en liefst in grote velden, dan moeten we met man en macht proberen de schepen ook traditioneel te houden, en daarbij de kajuit en dacron zeilen als enige concessie toelaten. Hoe een traditioneel schip door ogenschijnlijk kleine veranderingen in het ontwerp van het oorspronkelijk type gaat afwijken en daardoor veel sneller wordt is duidelijk bij een paar recent gebouwde hoogaarsen. Eigenlijk geen hoogaarsen naar mijn idee maar daar wel van afgeleid, en winnaars van vele prijzen. Zeer mooie schepen, maar zoals gezegd geen hoogaarsen, en daardoor niet thuishorende in de VC klasse. Door de grotere diepte en het ronde vlak kan de ballast veel lager geplaatst worden, waardoor een hoger zeilplan mogelijk wordt en langer zeil gevoerd kan worden met veel wind. De schepen hebben een van het origineel afwijkende, waarschijnlijk massief stalen, kielbalk, en een loefbieter die zelfs verboden is volgens de criteria. Zouden er nu voldoende nieuwe schepen van dit model komen, dan komt er wel een met een S-spant en een lange doorlopende kiel, want dat is sneller. We hebben dan iets wat lijkt op een clipper (de eerste opzienbarende wijziging in de geschiedenis op

weg naar het scherpe jacht). Nog later zouden we dan een lepelboeg krijgen, en het scherpe jacht is daar. Alleen het silhouet en de zijwaarden (die alleen nog maar de functie van de dan al lang weer ontwikkelde kiel ondersteunen) rest dan nog van de oorspronkelijke platbodem. We kunnen dan ook moeilijk meer van hoogaarsen, boeiers, of lemsteraken spreken. Onder water zijn ze allemaal hetzelfde geworden.

Hans. P. Nooteboom.



### Commentaar André Hoek op brief Hans P. Nooteboom

Als ontwerper van specifiek traditionele jachten is het juist onze bedoeling om een goed ogend, mooi traditioneel lijnenspel te verwezenlijken in ieder schip dat van onze tekenafel komt. Er worden in mijn ogen meer authentieke jachten verkocht door mensen die zonder enige kennis aan het verbouwen slaan, waardoor er inderdaad schepen rondvaren die niets meer met een authentiek schip van doen hebben.

Er is een groot verschil tussen een goed zeilende platbodem en een racemachine, dat mag een ieder duidelijk zijn.

Ik heb in voorgaande artikelen mijn vrees uitgesproken over de wijze waarop de nieuwe TCF formules tot stand zijn gekomen en in werking worden gesteld. De theoretische achtergronden zijn niet overtuigend en vooral het zeilen van verschillende scheepstypen tegen elkaar zal waarschijnlijk veel problemen opleveren. Ik betwijfel of met de nieuwe formules skütsjes tegen aken kunnen varen en aken tegen schouwen, enz. Het heeft met de oude formule jaren geduurd om onderlinge klassen goed tegen elkaar te kunnen laten varen.

### Commentaar redactie

Met de plaatsing van de brieven van de heren Nooteboom en Kind en het commentaar van André Hoek stoppen we

voorlopig de discussie. Na het seizoen 1988 als er volop ervaring is opgedaan met de nieuwe TCF is het verstandig om op de praktijkervaringen terug te komen.

In S.d.Z. 1988 nr. 1 komt een uitgebreid verhaal over de nieuwe TCF voor ronde en platbodemjachten. Eigenaars die hun schip nog moeten laten (her)meten dienen zo snel mogelijk contact op te nemen met het KNWV, tel. 020-642611.



### Nieuwe wedstrijdregels voor ronde- en platbodemjachten

Of zou veeleer sprake zijn van de controversie traditionalisten-zeilers of poetsmeubel-platbodemjacht of mooi houten (familie) scheepje-jacht waarmee het gezin vaart (zelfs wedstrijden).

Mij komt de mening van de tijdelijk Stichting-secretaris niet geheel reëel voor. Waren wij allen niet reuze ingenomen met de keuze van (toen nog Prinses) Beatrix? De stichting kreeg mede door die keuze een geduchte wind mee. Nu hebben we in menige haven een sfeervolle stoffering en valt de term bastaard rond of plat. Terwijl men vanuit het buitenland met bewondering en mischien wel wat afgunstig naar ons gedoe op dit gebied kijkt, zijn wij alweer aan het afscheiden. Jachten, ook als ze van hout zijn, evenals zeilende bedrijfsschepen werden ooit gebouwd om te varen. Boppers, kwakken, lemster- en wieringeraken om te varen en vissen. Bij die categorie hoorde ik ooit over de „bloed zweet en tranen” prijs, toegekend voor het grootste volume verwerkt eikenhout. Zeker, de Stichting kent de W.H. de Vos-prijs. En bij de oprichting op Marken werd het origineelste bedrijfsvaartuig gekozen, door oude schippers tot oordelen in staat. Laden en varen, is een uitspraak van een Friese scheepmaker. Koopboppers zijn snelle boppers. Houdt niet het woord jacht oorspronkelijk snelheid in? Het is een vergissing te denken dat aan

snelle platbodems iets zou mankeren! Hardzeilerij buiten het Verbond om. - Enkhuzen, holkoppen, IJdoorn, Muiden, b.v. - wie wint er dan? Bastaards mooie-, dure-, stoere- of de grootste schepen? Gewoon de snelste immers. Zonder t.c.f. En de originaliteit kon daarbij nog wel eens erg meevallen. Natuurlijk zijn er bij alle goede dingen ook fouten gemaakt. Door het Verbond, zelfs door de Stichting. Zeker ook door platbodemschippers. Maar nu - vrees ik en blijkbaar niet alleen - door de regelaars. Nu, 10-'87 zijn er  $\pm$  150 jachten opnieuw gemeten. Nou en...! Wie gaat er nu sneller varen? Er zijn wedstrijdresultaten van 15 jaar en eerder beschikbaar. Maar niemand heeft daar ooit naar gekeken. Criteria zijn moeilijk, regels mooi. Zonder controle waardeloos. Want ontbrekende controle wakkert de geruchten op de steiger alleen maar aan. En de regelaars ze regelen verder. De verwarring is bijna compleet. Wordt het niet hoog tijd te stoppen met dogmatiek en hobbyisme. Zoveel mogelijk belanghebbenden; Stichting, Federatieleden, Verbond, S.K.S., om maar een paar te noemen, zouden toch naar elkaar kunnen luisteren? Dat vergt grote bestuurskracht. Aan de vooravond van de invoering van nieuwe t.c.f. berekeningen en veranderingen bij de Stichting lijkt dat niet overbodig. Of blijven we allen ons eigen mast afvaren? Het kan toch de bedoeling niet zijn uiteengespeeld te worden? Daarvoor gaan we allen te prat op ons scheepje.

Willem Kind, Abcoude.