

*scheeps*profiel



# Rebelse Aak

Oud-Hollands scheepsdesign blijkt snel. Heel snel. Dat stelde profzeiler en Nautique-columnist Wouter Verbraak al vast in onze vorige editie. Toen wij hem vroegen om de nieuwste Lemsteraak van Dirk Blom uit te proberen, stemde hij dan ook meteen in. Heel wat anders dan de hightech race-monsters die hij gewend is. Hoewel, ook in akenland is een vernieuwingsstrijd gaande. Op het spanningsveld van traditie en innovatie.

Tekst **Wouter Verbraak** Fotografie **David de Jong**





**E**en uitnodiging voor een dag varen op een revolutionaire nieuwe Lemsteraak, dat laat ik natuurlijk niet aan mijn neus voorbij gaan. Om aan het stuur

te staan van zo'n prachtig schip moet je normaal gesproken een paar miljoen op je bankrekening hebben staan. En helaas worden voetballers nog altijd beter betaald dan zeilers...

Vroeg in de ochtend ontmoeten we de man achter dit ambitieuze project, Dirk Blom. Door en door Fries, door en door Lemsteraak. Hij heeft de aak al naar de Oude Binnenhaven van Hindeloopen gebracht en is aandachtig een detail bij de boegspriet van zijn *Warber* aan het bestuderen. 'Een boot is nooit af. We zijn altijd bezig om 'm door te ontwikkelen.' Passie en perfectionisme; een veelbelovende combinatie. Ik kijk uit naar het moment waarop we het grootzeil gaan hijsen. Maar eerst even een kop koffie en een stuk suikerbrood bij Dirk op kantoor, om de hoek. Hindeloopen is piepklein en, in dit seizoen, ook muisstil. Onder het genot van een bak sterke koffie vraag ik Dirk en ontwerper Niels Moerke van

## 'WE HADDEN MISSCHIEN BETER IETS MINDER RADICAAL UIT DE HOEK MOETEN KOMEN'

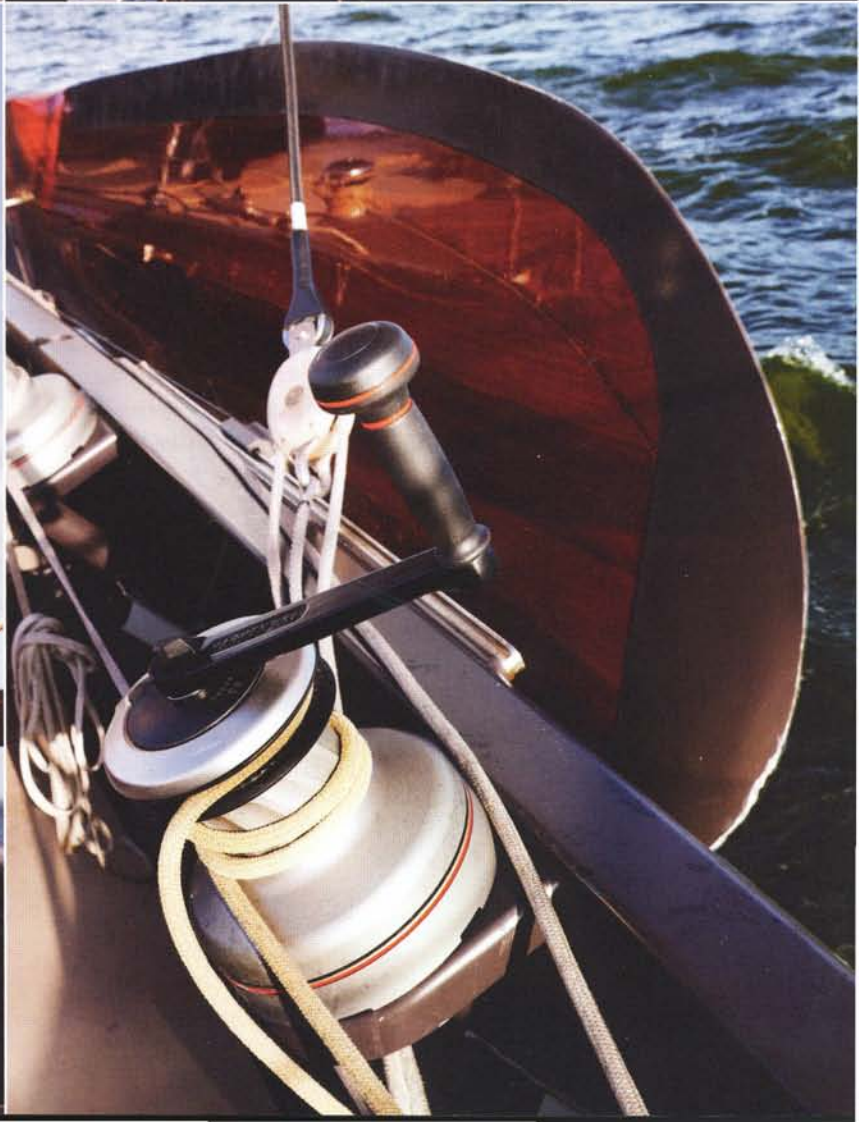
Oossanen & Associates nieuwsgierig om een introductie van de boot. Vanuit het traditionele Stamboek Ronde en Platbodemjachten is er nogal wat gemor gekomen over het ontwerp. 'We hadden misschien beter iets minder radicaal uit de hoek moeten komen,' zegt Dirk tegen Niels. Een aantal van de revolutionaire ideeën zijn een doorn in het oog van de liefhebbers van de prachtig afgebouwde Lemsteraken met hun teakhouten dek, vele lagen vernis, en staaldraad lieren aan de mast. 'Wij willen nieuwe eigenaren een schip aanbieden dat makkelijk te varen is, weinig onderhoud vergt en waar je met je familie en vrienden zowel hard mee kan wedstrijdvaren als heerlijk kunt toeren, op kunt borrelen, eten en slapen.'

Een van de wensen van de beheerders van het Stamboek is dat er een teak dek op de boot komt. Dirk: 'De Lemsteraken zijn van origine vissersschepen, werkboten. Daar werd

natuurlijk niet in teak en mooie tierelantijnen geïnvesteerd. Wij willen graag aan de wens van klanten voldoen van een boot die je niet na het zeilen een uur staat te poetsen en die je iedere winter moet lakken.' Vanuit andere klassen waar de organisatie wordt beheerd door de eigenaren weet ik hoe moeilijk het is om als eenling vernieuwing door te voeren. De meerderheid van stemmen geldt en veranderingen worden kruipend doorgevoerd.

**Nu de kogel door de kerk is**, kunnen we ons richten op ons eigenlijke doel van vandaag: hard varen! Al snel is mij duidelijk dat het eerst zeilen sjuouwen betekent. Voor deze dag is namelijk het setje wedstrijdzeilen ▶

rechts: Traditie versus innovatie. Verstelbare zwaarden en moderne lieren





bij de zeilmakerij opgehaald.

'Ik heb een setje toerzeilen. Die zijn een stuk minder stug, dat merk je meteen,' steunt Dirk als we met z'n drieën worstelen om het enorme grootzeil goed op de giek te krijgen. Ook de fok en kluiver vergen een flink aantal druppels zweet op deze koele winterdag. Geen probleem natuurlijk; zeilen sjouwen zijn we gewend in het oceaanzeilen, en hier zijn we in ieder geval met zijn vieren. Eenmaal op het IJsselmeer zien we direct een van de projectdoelen in praktijk. Met de elektrische lier gaat eerst het grootzeil met een vliegende vaart omhoog, gevolgd door fok en kluiver. Jammer natuurlijk als je op de ouderwetse manier je spierballen wilt tonen, maar wel zo makkelijk als je met de familie op zomervakantie bent. Je energie kun je bovendien kwijt in het trimmen van het grootzeil, de fok en de kluiver. Die zijn namelijk niet elektrisch. Bij de overstagmanoeuvre is het nog steeds ouderwets flink doortrekken, al zijn de lieren van de nieuwste generatie Harken. Even afvallen en we beginnen met een aandewindse koers. Als een rugbyspeler moet

ik met mijn volle gewicht tegen het roer aan duwen om aan de wind te blijven varen. Veel te lijgierig. Wat is dat nou? 'Kunnen we wat aan de balans doen?' vraag ik Dirk tussen verbeterde lippen. 'Ja, natuurlijk. Ik zie het al; het zwaard staat veel te ver naar achteren.' Met een takel zetten we het zwaard voor de andere boeg een stuk naar voren. Even overstag en, ja, de balans is direct een stuk beter, en ik kan hem al met één hand besturen. Toch vind ik 'm nog niet helemaal in balans liggen. Nog even verder proberen dus. Na nog twee keer overstag hebben we hem te pakken. Met twee vingers op de helmstok is de dertig ton stalen Lemsteraak perfect aan de wind *in the groove* te houden. We lopen 7,4 knopen. Helemaal geen slechte prestatie in deze matige wind.

We gaan nog een paar keer overstag en vinden met onze driekoppige bemanning al snel de juiste trucjes. Het allerbelangrijkste is om op het juiste moment het zwaard naar beneden te laten vallen. Dirk tipt: 'Je hebt ongeveer twee seconden om dit te doen. Doe je het te vroeg, dan drijft het zwaard weg van

de boot. Ben je te laat, dan komt het zwaard niet diep genoeg. Je moet hem net laten zakken wanneer je de nieuwe romp in het water voelt bijten.' Nog een paar keer gaat het mis, maar dan gaat lukt het. De balans is direct perfect en de bootsnelheid begint snel op te lopen. Zoveel finesse had ik niet verwacht. Leuk.

**Er is hard gewerkt** aan het optimaliseren van de zeilprestaties van het schip. Bij van Oossanen & Associates is er maanden lang onderzoek gedaan naar de perfecte rompvorm. De laatste technologie uit de America's Cup en het oceaanzeilen wordt gebruikt. De computers draaiden overuren om de Computational Fluid Dynamics (CFD) analyses te maken. Het resultaat is een flinke berg mooie plaatjes met weerstand, druk en golfpatronen en rijen nummers. Het is makkelijk om door de bomen

**boven: Onderdeks doet het schip al helemaal niets meer denken aan een traditionele aak**

het bos niet meer te zien, maar het team van Oossanen heeft goed werk afgeleverd en dit naar een zeer snelle romp vertaald. De boot moet niet alleen snel zijn, maar het binnen de aken-rating ook goed doen. Daar is dus ook flink aandacht aan besteed, evenals aan de precieze zeilverhoudingen, met behulp van de windtunnel.

Net als bij andere raceboten is de stabiliteit een belangrijke factor, en daar is dan ook hard aan gewerkt. Met de nieuwste technieken op het gebied van machinaal frezen is de mast heel nauwkeurig uit twee helften opgebouwd. De mast is hol, zelfs bovenin, en dat levert niet alleen een enorme gewichtsbesparing van bijna 90 kilo op, het belangrijkste is dat deze gewichtsbesparing bovendecks helpt om de boot lichter te kunnen maken. Want hoe minder gewicht bovenin,

**onder: In het vooronder heeft Dirk Blom twee hutten gemaakt. Uiteraard uitgevoerd met witte en zwarte elementen**

## BIJ SUMOWORSTELAARS ALS AKEN IS EEN FLINK DIEET DE BESTE STAP NAAR EEN SNELLERE BOOT

hoe minder er onderin nodig is om de boot overeind te houden.

Vooral omdat het gewicht in de bilge ligt en niet vier meter dieper aan een kiel hangt, levert iedere kilo gewichtsbesparing bovenin direct vier kilo ballastbesparing onder in.

Omdat we het hier over de sumoworstelaars binnen het zeilen hebben, is een flink dieet de beste stap naar een snellere boot.

Ook naar de zwaarden is een uitgebreide studie verricht. Het profiel is opnieuw met precisie gefreesd met de 5D-freesmachine in Heerenveen. 'We hebben stad en land afgezocht naar de meest moderne technologie, en dan blijkt die bij ons in de achtertuin te staan.'

**Voordat we afvallen**, vraag ik of de halfwinder erop kan. Ik wil het natuurlijk wel even goed testen. We zijn hier niet om maar wat te spele-

varen. De halfwinder komt net van de zeilmaker en zit dus nog opgerold in de zak. Om hem zonder te veel gedoe te hijsen moeten we die nog even uitrollen en met de voet van het zeil op de bodem van de zak weer inpakken. Normaal gesproken gebruik je hiervoor een gymzaal of, bij weinig wind, een groot grasveld. Ik heb er een hard hoofd in. Dirk niet. In de enorme kuip blijkt het al snel een fluitje van een cent.

Met de elektrische lieren op het kajuitdak is de halfwinder weer zo in de top. We doen het iets rustiger aan, omdat we maar met zijn drieën zijn, maar als alles goed vast staat, loeven we op en komt de halfwinder tot leven. Ook de stuurman merkt de verandering in de boot. Hij moet echt flink vechten met het roer om de boot op koers te houden. We proberen de boot een beetje anders te trimmen ▶





210  
VA

door de balans tussen grootzeil en halfwinder te veranderen. Dirk oppert het idee om het zwaard er gedeeltelijk in te steken, maar dat maakt weinig uit en bovendien neemt de bootsnelheid af. Niet goed dus. Met Niels hebben we het over het aanbrengen van meer balans op het roer. Dat zou een goede verbetering zijn voor zowel de controle over de boot met meer wind, en natuurlijk de bootsnelheid. Met zo veel ton staal die door het water moet worden geduwd, is er van planeren en van de golven afstuiven natuurlijk geen sprake. Met ons matig bakstagwindje halen we net 8 knopen. Wel iets anders dan de 12 tot 25 knopen waar ik gewend aan ben. Wel kan ik me voorstellen dat bij een dikke windkracht zes het flink aanpoten is, en dat in een gijp iedereen met de billen samengeknepen staat, hopen dat de mast er niet af gaat.

De houten mast wordt onder andere overeind gehouden door een set carbon bakstagen. Ook hier weer is de laatste technologie gebruikt, en het vakmanschap is van het hoogste niveau. Deze stagen zijn natuurlijk niet alleen stukken lichter dan een staalkabel, maar ook een stuk veiliger.

Dirk vertelt dat ook op alle blokken een flinke gewichtsbesparing is behaald. Niet alleen door het gebruik van moderne materialen, maar ook door het nauwkeurig meten van de krachten die op de verschillende blokken komen te staan. 'Het bleek al snel dat we vooral bovenin al jaren lang met veel te grote blokken hebben gevaren.' Om aan de stijleisen van het Stamboek te voldoen, zijn de wangen van de blokken bekleed met



## ER ZIJN CONCESSIONS GEDAAN AAN HET DESIGN OM AAN DE EISEN VAN HET STAMBOEK TE VOLDOEN

hout. Dat staat beslist niet lelijk.

Zelf had ik in de trend van de laatste ontwikkelingen meer superlichte houtje-touwtje systemen verwacht voor het bevestigen van de blokken en als vervanging van de metalen leioograil. Simpel, licht, makkelijker te verstellen en, als je het mij vraagt, klassieker. Niels: 'We hebben dat onderzocht, maar het Stamboek laat het vooralsnog niet toe.'

**Eenmaal terug in de haven** moeten we eerst nog even worstelen met de enorme, stijve zeilen. Op moderne jachten zijn carbon doorgelatte zeilen de norm, en ik begrijp heel goed dat zo iets niet staat op zo'n prachtige aak. Dat zou vloeken in de kerk zijn. Zeillatten in het achterlijk van het grootzeil en de fok zouden nog zo'n verbetering zijn die, naar mijn mening, het zeilen prettiger zouden maken. Dan kunnen de zeilen lichter, behouden ze hun vorm langer, en met de moderne lattenzakken hoeven die niet in het oog te springen.

Nadat de netjes opgedoekte zeilen de goedkeuring kunnen wegdragen van perfectionist Dirk Blom, is het tijd voor een drankje in de kuip. In twee tellen schuiven uit wat ik dacht dat de toegang tot de motor was, twee banken inclusief kussens. En zo is de racekuip veranderd in een gezellige borrelhoek met ruim plaats voor tien. Leuk, dan kan je nog eens iemand uitnodigen.

Mocht het later op de avond misschien wat frisjes worden, dan verplaats je het feestje zonder moeite gewoon naar binnen, want daar is een even grote zithoek ingebouwd. Alles in een minimalistische stijl, die goed past in de visie van de boot; een moderne klassieker met veel gebruiksgemak. Nog even hard doorzeilen, en dan kom ik een aak ophalen bij Dirk Blom. ■

### Het Stamboek

De SSRP is de Stichting Stamboek Ronde en Platbodemjachten. Sinds 1955 bewaakt deze stichting de authenticiteit van de bij het Stamboek ingeschreven Ronde en Platbodemjachten. De schepen worden geschouwd aan de hand van criteria die zijn vastgesteld door Het Stamboek. Wanneer een schip goedgekeurd wordt, krijgt hij een plekje in het Stamboek. Tegelijkertijd krijgt hij een meetbrief en mag hij deelnemen aan wedstrijden. Toch heeft de stichting niks te maken met wedstrijdzeilen. 'Het maakt ons niets uit of de schepen snel zijn of niet,' zegt Peter Tolsma, voorzitter van de criteriumcommissie. 'Wij zorgen alleen dat het historische erfgoed bewaard wordt. Het KNWV heeft nou eenmaal besloten dat je uitsluitend een meetbrief kan krijgen als een schip aan het Stamboek voldoet.'

Tolsma kan zich niet vinden in het concept van Dirk Blom. 'Hoewel ik het een prachtig schip vind, ben ik het niet eens met het ontwerp. Hier hebben de criteria het laten afweten. Blom heeft bewust de grenzen van het toelaatbare opgezocht. Hiermee gaat een stukje traditie verloren. Samen met het KNWV zijn we aan het kijken hoe we de criteria kunnen aanscherpen.' De *Warber* is op dit moment nog niet goedgekeurd. 'Om een meetbrief te krijgen moet Dirk Blom nog enkele dingen aanpassen, zoals het plaatsen van een koekoek en het vervangen van diverse moderne blokken.'