



Droogzeilen met de Impala

Op dit moment zijn er twee nieuwe, klassieke, Sparkman & Stephens zeiljachten in aanbouw in Nederland. Het zijn yawls van bijna identieke afmetingen, de een net geen 17 m en de ander 17,25 m, en beiden zijn kopieën van eerder gebouwde schepen. Hoe staat het met deze projecten? Door Ron Valent

In Heukelum bouwt Pieter van der Aa al enige jaren rustig door aan een replica van de *Avanti* (zie SdZ 2014.1). Het oorspronkelijke jacht, gebouwd in 1935, sloeg tijdens een orkaan in 1938 op de Amerikaanse Oostkust kapot. Het project nadert zo langzamerhand een mooie eindfase waarbij dek en opbouw, interieur en de

systemen voor een groot gedeelte af zijn. Van der Aa verwacht zijn *Avanti* volgend jaar te water te kunnen laten en SdZ zal erbij zijn. En in Enkhuizen wordt sinds begin vorig jaar bij Ventis gewerkt aan een kopie van de *Impala* uit 1954. Ik schrijf hier kopie want de oorspronkelijke, bij Abeking & Rasmussen gebouwde *Impala*, bestaat



links: In de timmerhal bij Ventis, de kuiprand wordt gemonteerd en men is bezig met het interieur

boven: Er werd een mock-up stuurstand geplaatst om te kunnen 'droogzeilen'

linksonder: De *Impala* in volle glorie in de jaren '50 van de vorige eeuw. Het zeilt nog steeds en krijgt dus een zusterschip

nog steeds, dus is het strikt genomen geen replica maar een zusterschip. De eigenaar had een keer meegevaren met de *Impala* en was zo onder de indruk geraakt van de zeil kwaliteiten en de inrichting benedendeks dat hij besloot dat dit het schip moest worden waarmee hij na zijn pensionering de wereldzeeën zou bezeilen. Zij was niet te koop, dus een nieuwe bouwen was de enige optie. Wij hebben in SdZ 2016.6 al geschreven over het opstarten van dit project en ook de bouwwijze van de composiet romp uitvoerig beschreven. Ook bij dit schip komt het eind al aardig in zicht en de planning is dat zij dit najaar te water gaat.

Achtergrond van de yawls

Parallel aan de bouw van deze twee schepen zijn S&S yawls ook in de grote klassieke evenementen in Frankrijk en Italië bezig aan een sterke comeback. Op het ogenblik domineren een aantal van deze schepen in hun eigen lengteklasse en winnen ze regelmatig ook de overall klasseringen van bijvoorbeeld de Panerai Classic Challenge. Jachten als *Skylark*, *Stormy Weather*, *Manitou*, *Argyl* en *Comet*. Allemaal yawls van ongeveer dezelfde lengte en allemaal door S&S ontworpen.

De feitelijke oorsprong van de S&S yawl en het latere succes van het type dat bij veel andere ontwerpers navolging genoot (Alden, Rhodes, Tore Holm, Laurent Giles en Robert Clark e.a.) ligt bij de in 1929-1930 gebouwde *Dorada*. Zij won ondanks haar geringe afmetingen alles waaraan



Chronologische volgorde van de werkzaamheden: 1 De bouwspanten zijn geplaatst • 2 Over de bouwspanten, die als "mal" fungeren, worden latten gelijmd, ze vormen de houten kern van het laminaat waaruit de romp zal bestaan • 3 De romp is klaar en wordt gedraaid om de spuithal in te gaan (4) • 5 De indeling van het interieur wordt gereed gemaakt • 6 De dekbalken liggen er in, nu kan er een plywood onderlaag op en daarna een teakdek

zij meedeed. De Transatlantic Race van 1931, de Fastnet en de Bermuda Race en bleef daarna jarenlang onverslaanbaar. De *Dorada* is puur als oceaanracer ontworpen en haar even succesvolle opvolgers *Stormy Weather*, *Avanti* en *Zeearend* ook. Waarom zijn zij het ideale zeeschip voor lange, comfortabele reizen op zee en vermoedelijk ook nog met kleine bemanningen? Het geheim zit hem in de bijzondere zeewaardigheid van de rompen in combinatie met het bedieningsgemak van de yawl-tuigage. De zeilvoering is makkelijk aan te passen aan iedere omstandigheid, van licht tot zeer zwaar weer. Met een kleine fok en de bezaan zijn deze schepen in de meest extreme omstandigheden nog goed handelbaar en in staat om, hoog aan de wind, zich

uit de meest netelige situaties te redden. Met licht weer, en dat is weer belangrijk voor een toerzeiler in tropische oorden, zorgt hun perfect gebalanceerde en relatief zware, *full displacement* romp ook dan voor een acceptabele snelheid. Het ideale snelle toerschip dus!

Tijdroevende techniek

Bij de *Impala* in Enkhuizen wordt hard gewerkt aan het afwerken van interieur en dek. Op een lengte van 17 meter, met forse overhangen voor en achter, is er in vergelijking met een modern schip natuurlijk minder ruimte aan boord. Maar met zes vaste slaappleaatsen in drie hutten en ook nog een paar in de salon voldoet het aan de wensen en behoeften van de eigenaar.





linksboven: De rvs roerkoning die bij De Haas RVS werd gemaakt, wordt gemonteerd

boven: Inmiddels verkeert de bouw in deze fase, het teakdek is gelegd en wordt afgekit. Let op de diepe kuip en het brede brugdek, waarin zich de oceaanracer toont

links: Anders dan in de "originele" Impala neemt de techniek veel ruimte in beslag, zoals deze stevige Yanmar diesel. Alle beschikbare ruimte is daarnaast opgevuld met bijvoorbeeld tanks voor drink- en vuilwater

In 1930 had de *Dorada* voor wat boordlichten en een lampje in de salon misschien wat elektriciteitsdraadjes door het schip lopen. Anno 2017 gaat dat helaas niet meer en is het installeren van alle techniek aan boord een tijdrovende en kostbare zaak voor specialisten. Achter de wanden en onder de vloeren zitten netjes alle draden en buizen gemonteerd. Dit, en de motor, plus de brandstof-, water- en vuilwater tanks vullen ieder beschikbare ruimte. Hier komt het organisatietaalent van Hans-Peter Baars van Ventis werkelijk om de hoek kijken. Al deze, vaak externe, specialisten moeten hun werk ongestoord kunnen doen, maar liefst zo, dat het werk dat de volgende specialist moet uitvoeren ook soepel gedaan kan worden. Of zoals Hans-Peter zelf zegt: 'Het is essentieel om bij

dit soort projecten de keten van werkzaamheden te optimaliseren en te stroomlijnen. Als dat goed lukt dan ontstaat vanzelf een plezierige samenwerking tussen alle disciplines - van de elektriciën tot de mastenmaker en de tuigers, waarbij iedereen met elkaar blijft communiceren. Daarnaast is het hele ontwerp door Arend Lambrechts in 3D gezet, zodat onderdelen in CNC uitgefreesd kunnen worden en alles direct past. Dit alles betaalt zich altijd terug in de kwaliteit van het eindproduct en de efficiëntie van werken.'

Hoewel er op het eerste gezicht nog veel te doen is aan het interieur is dit slechts schijn. In een aparte hal staat praktische het gehele interieur al gelakt en gespoten klaar om geïnstalleerd te worden zodra de laatste hand is gelegd aan de techniek. De dekhuizen, luiken en kuip zijn klaar en op het moment van ons bezoek werd het teakdek gelegd, terwijl Bram de Haas onder het schip het roer aan het monteren was.

Ook het model voor het ballastblok is af en de nieuwe loden kiel zal binnenkort worden gegoten en gemonteerd.

Plaatsbepaling aan dek

Voordat de definitieve plaats van lieren en andere hardware aan dek werd bepaald, is er door de werf, de eigenaar, de mastenmaker en de tuigers proef gezeild... in de hal! Met een kartonnen mock-up van de stuurstand, masten en gieken en de lieren los opgesteld werd een aantal keren een overstag- of gijpmanoeuvre nagebootst. Zo kon men oefenen met de bak-stagen en de exacte plaats bepalen voor lieren en blokken. Droogzeilen in optima forma. Ook gaf dit de eigenaar de ideale mogelijkheid om zijn eigen wensen en input in te brengen en alvast te wennen aan het varen met zijn nieuwe schip.

Tuned Rigs & Ropes uit Enkhuizen levert de masten en staand en lopend want en helpt mee met de dek-layout. Zij hebben het hele tuigplan doorgerekend om alle krachten die op dek en romp worden uitgeoefend precies te bepalen en zo dus ook de posities en sterktes van puttingen en ander beslag te optimaliseren. Ventis heeft via Brasker Masten een reputatie hoog te houden als het gaat om houten masten voor zowel toerals wedstrijdschepen en had die ook graag voor dit schip gebouwd. Maar de eigenaar zal veel in tropische oorden verblijven en heeft daarom - hoewel begrijpelijk maar tot verdriet van Baars - gekozen voor witte, aluminium rondhouten. Ventis verwacht dit najaar de hele klus te klaren. Met de *Impala* en later de *Avanti* zullen er twee absolute beauties op het water verschijnen. Daar mogen wij de eigenaren bij voorbaat vast heel dankbaar voor zijn. 