

Reportage

Klassieke jachten, aken, zeegaande charterschepen en scherpe jachten



Hans Peter Baars bij de omgekeerde mal voor de romp van de Sparkman & Stephens, dat klaar is voor de eerste laag epoxy.

FOTO THEO GROOT

Ventis in Enkhuizen bouwt moderne variant klassieke Sparkman & Stephens

'Aluminium masten bijna reden om opdracht te weigeren'

Theo Groot

Enkhuizen * In anderhalf jaar tijd gaat Ventis in Enkhuizen een 56 voets Sparkman & Stephens bouwen. Het wordt een schip gelijk aan de zeventien meter lange Yawl 'Impala', alleen in een moderne uitvoering. De opdrachtgever raakt bekoord door het ontwerp van het sierlijke jacht dat in 1954 van stapel liep bij Abeking & Rasmussen in Duitsland en nog steeds de Europese kusten bezeilt. Ventis bouwt het schip overigens niet alleen. Als lid van Nautisch Enkhuizen worden diverse watersportbedrijven in Enkhuizen ingeschakeld, op hun terrein van exper-

tise. Zo worden de verschillende epoxylagen aangebracht door VMG Yachtbuilders. Jachtservice Enkhuizen verzorgt de motoren en technische systemen en Kobalt uit Medemblik, ook veel werkend in Enkhuizen, legt de elektronische en elektrische installaties aan. Tuned Rigs and Ropes levert de tuigages en zeilsystemen. Ventis Scheepstimmerwerk neemt zelf al het houtwerk en het projectmanagement voor zijn rekening. Directeur Hans-Peter Baars van Ventis vertelt dat het ruim een halve eeuw geleden nog gewoon was dat er van een ontwerp maar één schip werd gebouwd. In het geval van de 'Impala' was dat van

mahonie latten op eiken spanten. Het nieuwe schip krijgt twee coatings van glasm/aramide weefsel met epoxy, zeven lagen dik aan de binnen- en buitenkant van de 'mal'.

Kunstwerk op zich

De mal is een kunstwerk op zich, hoewel die dus in het eindresultaat onzichtbaar is. Met het ontwerp uit de computer ging de CNC-freesmachine aan de gang om eerst het bouwframe en vervolgens de spanten te produceren, beide van 30 mm MDF. Daarop zijn de latten van drie centimeter yellow cedar in vorm gebogen en bevestigd. Na flink veel

schuurwerk ontstond de gladde vorm van het schip. Gekeerd, met de bodem omhoog. Zo werd de basis van het nieuwe schip naar VMG Yachtbuilders even verderop vervoerd. De specialisten daar zetten de romp eerst in een laag epoxy, waarna zeven lagen matjes worden opgebracht via de handlayup-methode. De matjes zijn versterkt met aramidevezels om een inslag van buitenaf, door een aanvaring met iets in het water, te minimaliseren. Is de buitenlaag opgebracht dan komt het jacht in wording weer naar Ventis, waar het gedraaid wordt en de hulpspanten worden verwijderd. Dan kan de binnen-

Samenwerking met collega's van Nautisch Enkhuizen

kant worden versterkt en van epoxylagen voorzien. Vervolgens wordt het schip dan ingetimmerd en afgewerkt. De opdrachtgever, een zeer ervaren Nederlandse zeiler, wil met het klassiek gelijnde schip lange reizen

gaan maken in warme gebieden. Er komen acht kooien aan boord met het nodige comfort. Een belangrijke eis is dat het jacht door twee mensen gevaren kan worden. Er komt uiteraard een motor in, maar ook een jet thruster als boegschroef. Moderne techniek wordt niet gemeden, maar het blijft wat dat betreft wel 'basic'. Het schip krijgt uiteindelijk twee masten. Geen houten zoals in het oorspronkelijke ontwerp, maar een hoofdmast en een kleine bezaanmast van aluminium. „Bijna een reden om de opdracht te weigeren”, grapt Baars. Waarmee hij doelt op de eigen mastenmakerij Brasker Masten dat voor menig

klassiek schip de masten afleverde. Van hout, wel te verstaan. De Impala is een zogenoemde langkieler en heeft voor en achter een forse overhang wat hem het klassieke aanzicht geeft. Vroeger werd dat gedaan om een gunstiger handicap te krijgen bij races. Er waren toen nog nauwelijks eenheidsklassen, zoals nu in de wedstrijdzeilsport.

Veel snelheid

Een lange waterlijn betekent veel snelheid, maar een hoge handicap. Door de kortere waterlijn werd een lagere handicap bereikt, maar de overhang zorgt er voor dat het schip, als het in de wind gaat han-

gen en schuin gaat, een langere waterlijn krijgt en dus aan snelheid wint. Ventis heeft de afgelopen jaren klassieke jachten, aken, zeegaande charterschepen en scherpe jachten afgebouwd, gerepareerd, getuigd of voorzien van een nieuwe mast, zwaard, rondhouten, stuurhutten of een compleet dek. Het bedrijf heeft oog voor het milieu, wint warmte uit het Markermeer en gebruikt alleen hout van bomen die worden vervangen door nieuwe aanplant. Bijzonder is dat veel iepenhout uit Enkhuizen omgeving wordt gebruikt, nadat het gezaagde hout langdurig gespoeld is met IJsselmeerwater.

Reportage

Bedrijven: wal golfslag Krabbersplaat

Enkhuizen * „De samenwerking van bedrijven in Nautisch Enkhuizen werkt goed. We vinden elkaar, omdat iedereen zijn eigen expertise heeft. Zonder die samenwerking was voor ons de bouw van de Sparkman & Stephens niet mogelijk. Daarom is het jammer dat de overheden achterblijven met het scheppen van een goede infrastructuur.”

Hans Peter Baars van Ventis Scheepsbetimmeringen doelt op de situatie van het industrieterrein Krabbersplaat. Aangelegd als 'nat' industrieterrein, met veel kavels aan het water en een openbare laad- en loswal. Het terrein heeft echter de beschutting nodig van een dam, omdat het water bij ongunstige wind en golfslag behoorlijk tekeer gaat. Voor Winner Jachten was dat één van de redenen om het bedrijf te verplaatsen naar Medemblik. „Het plan van een dam ligt al een tijdje klaar, maar er gebeurt niets mee.” Veel nautische bedrijven liggen dicht bij elkaar op Krabbersplaat en versterken elkaar. „Het zijn vaak allemaal kleine experts die elkaar aanvullen. Je kent iedereen goed en kunt het werk afstemmen, door de korte lijnen.”