



Het eind van de regenboog: 2 opmerkelijke vertrekkersverhalen - Nieuwe zeilen kopen - De 5 euro AIS-antenne - Kanttekeningen bij gribfiles - VOR en VUR: Volvo Ocean Race, Van Uden Reco Regatta - en nog veel meer...



Het eind van de regenboog

Twee verwegzeilprojecten in overtreffende trap

Wie weg wil met zijn eigen schip, moet bergen werk verzetten. Geen woorden maar daden is het devies om de droom te verwezenlijken. Helemaal als je zelf de boot opknapt of bouwt. Zilt trof twee projecten in overtreffende trap. Twee projecten ook met bijzondere eindbestemmingen. En met de IND als een wonderlijke parallel. In Makkum racet Jurjen tegen de klok, in Den Oever doen Erik en Katya hetzelfde.



'Deze boot moet alles kunnen...'



foto:© Ruud Kattenberg

De Zeilers: Katya en Erik de Jong

De Boot : een E-50, eigen ontwerp, eigen bouw

Het Plan : naar Canada en andere reizen naar koude streken



In Den Oever overvalt je vanzelf het gevoel van vertrekken. Randje Nederland. Even de sluis door en je bent weg. Op een windstille namiddag dragen geluiden ver. Schreeuwende meeuwen, knorrende futen, gakkende ganzen. Lokroep van weids water. Buitenop de buitenste steiger van de jachthaven ligt een opvallend schip, de Bagheera. Zwarte romp, geel dek, kloeke vaste buiskap, zware luiken. En bréd... Geen doorsnee jacht, zoveel is duidelijk. Eerder een expeditieschip. We stappen aan boord bij Katya en Erik de Jong en zijn meteen in scheepse sferen.

Dat Erik de Jong (27) ooit iets met bootjes zou gaan doen, daar was geen ontkomen aan. “Het was geen droom, het stond gewoon vast,” lacht Erik, “ik wist al voordat ik naar school ging: ik wil schepen gaan ontwerpen.” Zijn ouders, fervente langeafstandszeilers, gaven het zeil-gen aan hem door.

Als kind tekende hij eindeloos bootjes. Veel meezeilen en goed rondkijken vormden zijn beeld van ideale schepen. Zijn studie werd, hoe kan het ook anders, scheepsbouwkunde in Haarlem. Met die achtergrond is het logisch dat hij zijn eigen schip ontwierp en vervolgens ook zelf bouwde. Met steun van pa. De *Bagheera* ging in januari van dit jaar, na vijf jaar bouwen, te water.

Voor Katya, geboren in Oekraïne, opgegroeid in Israël, is zeilen eveneens bekend terrein. Haar ouders zijn beiden zeilwedstrijdtrainer. Ze hoopte in Nederland een studie fysiotherapie te kunnen afronden, maar is niet verder gekomen dan soebatten over een verblijfsvergunning...

Uitgangspunt

Maar waarom nou een eigen ontwerp? Wat is er mis met een standaardboot?

Erik: “Mijn eisenpakket was niet te verenigen met bestaande ontwerpen. De boot moet goed zeilen, geschikt zijn voor verre reizen en voldoende ruimte bieden om erop te wonen. Dat betekent: veel spullen aan boord. Boeken, een wasmachine, noem maar op. Ik vind dat de uitrusting niet zwaarder mag zijn dan 18 tot 20 procent van het totale bootgewicht. Dat is mijn uitgangspunt geweest om dit schip te tekenen. Hij meet 15 x 4.55 x 2.85 m. De bovengrens is bepaald door de maximale maat waarmee je mag meedoen aan wedstrijden als de Ostar. Ik wilde binnen die maat blijven, want als ik aan een Ostar wil meedoen, mag de boot geen belemmering vormen



'Ik vind dat een boot vooral functioneel moet zijn...'

voor mijn plannen. Bij het ontwerp heb ik er rekening mee gehouden dat het schip aan de zwaarste eisen van de

ISAF-categorie voldoet. Die geven meteen ook goede richtlijnen voor veiligheid. De romp heeft een ijsversterking, want ik heb al lang het plan om bijzondere vaargebieden te verkennen. Voordat ik Katya leerde kennen, wilde ik wil mij nog een keer laten invriezen in Antarctica. Om op de terugreis de route te zeilen van Shackleton. Ik wil gewoon dat de boot alles kan, echt alles. Al wil ik tegen de wind in rond de aardbol zeilen.”

Katya moet glimlachten om deze opmerking en zegt fijntjes: “*We have so many plans for this boat, I hope our life is long enough...*”

Staal en multiknik



foto: © Erik de Jong

Als geld geen rol had gespeeld, had Erik voor aluminium gekozen. Maar als zelfbouwer nam hij natuurlijk staal en multiknik. Erik: “Ik heb de romp buiten gebouwd en ik had geen zware machines om platen te buigen, dus rond-

spant was uitgesloten. Het dek is trouwens wel gebogen met een handpers.” Erik combineerde de bouw met zijn werk. Eerst werkte hij als zeilmaker, later als scheepsbouwkundige in Rotterdam. In die periode sprokkelde hij onderdelen en beslag bij elkaar. Belangrijk voordeel: zo kon hij kosten spreiden.

Functioneel

Het idee voor deze boot rijpte al veel langer. Erik: “Ik had aanvankelijk geen vastomlijnd plan, maar had wel de details voor ogen. Die heb ik bedacht tijdens het vele meezeilen en door goed rond te kijken in havens, vooral naar

de Franse wedstrijdschepen. Daar zitten een hoop functionele dingen op en ik vind dat een boot vooral functioneel moet zijn. Je ziet bijvoorbeeld nogal eens schepen met luiken die zijn dichtgetaped, omdat ze lekken. Dat vind ik niet functioneel; ik heb luiken uit de scheepvaart met knevels. Die lekken niet.”

Liever reven dan stilligen

Dat de boot met al zijn robuuste onderdelen 17 ton weegt, deert Erik niet. “Een Najad of Contest van deze maat wegen meer.” Wel heeft hij ter compensatie een langere mast gekozen, zodat het schip meer zeil kan voeren. Erik: “Ik steek liever bij windkracht 4 een rif, dan dat ik bij windkracht 2 stillig.” De *Bagheera* krijgt een sloeputigage met vast kotterstag en een relatief grote genua. Dat er straks slechts vier handen aan boord zijn om de zeilen te mennen is geen probleem in de ogen van Erik: “Je moet je lieren een maatje groter nemen.” Dat is nogal gelukt; op het brugdek tussen kuip en stuurplek staan joekels van trommels.

Harde vertrekdatum

Benedendeks is nog een berg werk te verzetten. Katya is net begonnen met de intimmering. Ze vraagt ons mild te zijn in onze beoordeling van haar werk: “*Be gentle.*” Het resterende werk weerhoudt Katya en Erik er niet van om binnenkort te vertrekken. “Alles zeewaardig maken is nog een weekje werk,” schat Erik vol optimisme. Een harde vertrekdatum is er al wel: 11 mei. Dan moet Katya het land uit, want ze heeft geen vergunning voor een permanent verblijf, ondanks dat ze getrouwd is met Erik. Volgens de regels mag ze zonder speciaal visum 90 dagen per halfjaar in Nederland zijn, daarna moet ze ten minste drie maanden buiten de Schengen-landen vertoeven. Pas na vijf jaar huwelijk kan ze aanspraak maken op Nederlands paspoort. “Geen doen als je getrouwd bent,” zegt Erik fel, “en zo kan je ook geen studie volgen.”

Beiden zijn moe van alle bureaucratie en teleurgesteld in onvriendelijke Verdonkse regelgeving. Daarom is een ander plan ontstaan: weg uit Nederland, op naar Nova Scotia, Canada. “Het is Engelstalig, er is veel scheepsbouw, dus werk voor mij en Katya kan er studeren, Groenland ligt onder handbereik,” somt Erik de voordelen op. “En,” voegt hij er monter aan toe: “het is vanuit Den Oever maar 2500 mijl, boven langs Schotland...” ☹

