



NR. 8 | 36e JAARGANG | OKTOBER 2012 | LOSSE NRS € 4,50

SPIEGEL DER ZEILVAART

De spectaculaire Solent Races en 100 Guinea Cup met de J-klassers
De wateren in en om Rügen, aan boord van lemmeraak Strinda, deel 2
Kruisend door de geschiedenis: De Golden Hind in Londen
Ruim 460 jaar oud wijdschip roept veel vragen op
Nicotine, de grootste houten botter ooit: Deel 2
Een garnalensloep voor Zoutkamp
Hermione, het fregat van de vrijheid
Begin mei 2013 varen in Bretagne?
De eerste Nederlandse Ecoliner



De spectaculaire Solent races en 100 Guinea Cup met de J-klassers



Foto Ingrid Abery.

De wedstrijden met de J-klasse jachten in de Solent deze zomer waren een absoluut spektakel. Voor het eerst in jaren voeren er weervier J-klasse jachten op het wedstrijdwater in de Solent waar, in het begin van de jaren dertig van de vorige eeuw, J-klassers tegen elkaar zeilden. De vier J's die meezeilden waren de *Ranger*, *Velsheda*, *Rainbow* en *Lionheart*.

Tekst: André Hoek

Foto's: Nigel Pert, Rick

Tomlinson, Ingrid Abery

De afgelopen jaren is door de J-klasse organisatie een nieuw handicap systeem ontwikkeld, in samenwerking met de Universiteit in Southampton (Wolfson Unit), waaronder voor het eerst met de J's gevaren werd. Dit handicap systeem maakt het mogelijk dat verschillende J's tegen elkaar kunnen zeilen, zowel stalen als aluminium jachten, maar ook

grotere en kleinere schepen. Er is een prestatie limiet gesteld door de J-klasse organisatie waar alle schepen aan moeten voldoen. Dat houdt in dat een schip met licht, midden en zwaar weer theoretisch niet harder mag gaan dan een bepaalde hoeveelheid seconden per mijl. Op die manier kunnen aluminium en stalen schepen, maar ook de kleinere en gro-



J class comparison

Name	Original LWL(m)	2012 LWL(m)	Original Displ(ton)	Displ 2012 (ton)
Velsheda	25.3	28.1	145	185
Ranger	26.5	28.9	169	204
Rainbow	25.0	26.8	143	167
Lionheart	26.5	27.5	166	184

tere schepen goed tegen elkaar varen. Een complex systeem dat in de praktijk echter erg goed werkt en het zeilen met deze schepen heel erg spannend maakt.

Lengte waterlijn

Er was vroeger een behoorlijk verschil in waterlijnlengthe van de J klasse jachten, dat blijkt uit het overzicht hiernaast. De eerste America's Cup die met J's werd gevaren was in 1930 tussen de *Enterprise* en *Shamrock*, jachten met een waterlijnlengthe van ca 80 ft. De tweede Cup wedstrijd was in 1934 tussen *Rainbow* en *Endeavour* met schepen van ca 83 ft waterlijnlengthe. De derde Cup was in 1937 tussen *Ranger* en *Endeavour 2*, die beiden de maximale waterlijnlengthe, volgens de Universal Rule, hadden van 87 ft.

Zeiloppervlak

De kleinere schepen mochten onder de Universal Rule meer zeil hebben en of lichter zijn dan de grotere. In begin jaren dertig dachten

de geleerden, dat het voordelig was om meer zeil te hebben in de lichtweer omgeving van 'Newport' in Amerika, waar de America's Cup wedstrijden gevaren werden. Door de jaren werd duidelijk dat waterlijnlengthe dominant was in het snelheidspotentieel en werden de schepen langer.

Zwaardere schepen

In bovenstaand overzicht zijn de waterlijnlengthes en gewichten van de huidige J's weergegeven, waaruit blijkt dat de huidige schepen veel zwaarder zijn en langer op de waterlijn dan in de dertiger jaren. De grootste J ooit gebouwd (*Lionhart*) heeft een relatief korte waterlijnlengthe. De *Velshed* die bijvoorbeeld vroeger een van de kleinere schepen was, heeft momenteel de grootste waterlijnlengthe. Het handicap systeem zorgt er echter voor dat de relatief lichtere (en nieuwe aluminium) schepen zoals *Rainbow* en *Lionheart* toch kunnen varen tegen de oudere stalen schepen die met het huidige systeem dus een



*Lionhart in de Solent met 25-30 knoop
ware wind. Foto Rick Tomlinson.*



*Start 100 Guina Cup met op de achtergrond de
Royal Yacht Squadron. Foto Rick Tomlinson.*





Velsheda en Lionheart in een kruisrak, foto Nigel Pert.

langere waterlijnlengthe hebben en relatief zwaarder en dus stabiel zijn met relatief veel zeiloppervlak.

In het boek 'On the Wind's Highway' van Harold Vanderbilt (eigenaar van de J's *Enterprise*, *Rainbow* en *Ranger*) werd al beschreven dat in 1934 proeven werden gedaan met de *Rainbow* die dieper ingezonken werd door extra ballast in te nemen en daardoor sneller ging.

Nieuw handicapsysteem

De huidige J's hebben een verschillende waterverplaatsing, waterlijnlengthe en zeiloppervlak, maar worden door het nieuwe handicap systeem toch goed bij elkaar gebracht. De bedoeling van dit systeem is geweest om zonder handicap te varen en alle schepen op de performance limiet te varen, maar dat lukte deze eerste keer jammer genoeg niet. De oudere schepen hadden toch moeite om aan deze limiet te komen en de *Rainbow* bleek net over de limiet heen te zitten, waardoor uit-

eindelijk toch nog op handicap werd gevaren. Jammer, want dat zou niet zo moeten zijn met deze schepen, historisch werd alleen op line honours gevaren en niet op handicap. De handicap verschillen zijn echter niet heel groot.

Met deze nieuwe mix van performance, rompen, tuigages en handicap beloofde het een spannend avontuur te worden. Het was niet alleen een strijd tussen schepen, maar ook tussen de eigenaren en de architecten van de schepen. Een Nederlands onderonsje kan je zeggen met drie van de vier schepen met Nederlandse eigenaren en Twee Nederlandse ontwerp bureaus, Dijkstra & Partners en Hoek Design, die allemaal gebrand waren op een overwinning!

De wedstrijden

De eerste wedstrijd op de Solent was op 18 juli in zwaar weer, 20-30 knoop, met veel stroom. De uitslag op Line honours was voor *Ranger*,

met op 12 seconden *Lionheart*, *Rainbow* derde op 1 minuut en *Velsheda* vierde op 1,5 minuut. Op handicap was er geen verschil in de uitslag.

De tweede wedstrijd was op 19 juli in 15 knopen wind. Een te krappe startlijn, met honderden boten met toeschouwers, zodat de J's grote moeite hadden met de start. *Ranger* en *Velsheda* waren te vroeg gestart en konden nauwelijks vrijvaren van de toeschouwers. Ze moesten beiden opnieuw starten. *Ranger* veroorzaakte een stuurboord/bakboord situatie met *Lionheart*, die moest wijken en kon ternauwernood de boten van de toeschouwers ontwijken. Het was een spectaculair gezicht, maar ook gevaarlijk.

Lionheart zeilde een perfecte race, zij lag aan kop, van start tot finish. Ze werd die dag uiteindelijk tweede op handicap, 5 seconden berekende tijd deed haar de das om. Dit zou later in het evenement een grote invloed hebben op de prijzen.

De derde wedstrijd was met licht weer. Een spannende race waarbij *Velsheda* van start tot finish de leiding had. *Lionheart* en *Rainbow* waren in gevecht met elkaar, wisselden in het voor-de-windse rak stuivertje en hadden in het laatste aan-de-windse rak een 'tacking duel' van zeven maal overstag, waarbij *Lionheart* probeerde om *Rainbow* voorbij te komen. *Rainbow* finisht echter 20 seconden voor *Lionheart*. *Velsheda* won, *Ranger* werd tweede (op handicap), *Lionheart* werd derde op handicap en *Rainbow* vierde.

Door deze uitslagen wint *Velsheda* de Queens Cup over deze drie dagen. Als het 5 seconden anders was gegaan op de tweede dag, dan zouden *Velsheda* en *Lionheart* gelijk in punten zijn geëindigd. Het was van begin tot eind spannend en dus spectaculair om deze grote schepen, met zulke kleine verschillen tegen elkaar te zien zeilen.

De belangrijkste wedstrijd van deze serie was misschien wel de vierde. Die werd gevaren om de King's Cup ofwel 100 Guinea Cup. Een historische wedstrijd rond het eiland Wight, die in 1851 werd gewonnen door het jacht *America*. *America* nam de Cup mee naar de USA en dat werd de America's Cup.

Tijdens deze wedstrijd was er van start tot finish weinig wind (6-10 knopen). Wel was er een spectaculaire start voor de Royal Yacht Squadron met kanonschoten als startschot. Zoals op de foto op pagina 40 en 41 te zien is zijn er honderden toeschouwers met werkelijk alles wat kon varen op het water. Voor de

Engelsen was dit 'the Big Day' op zaterdag en een historische race. Helaas moest de *Rainbow* die dag afhaken door schade opgelopen aan de masttop tijdens de eerdere dagen. Erg jammer, want dat had het geheel nog spannender gemaakt.

Een oorverdovend kabaal van motoren van de boten met toeschouwers tijdens de start. Deze race werd overduidelijk gewonnen door *Lionheart*. *Lionheart* voer van start tot finish voorop, maar spannend was het zeker. De ronding van Nab Tower was het einde van het kruisrak, waarna een half aan-de-winds rak kwam. *Velsheda* had betere zeilen voor die omstandigheden en kwam weer sterk op zetten. Toen eenmaal de grote spinakers omhoog gingen marcheerde *Lionheart* weg van de andere twee J's. *Lionheart* heeft voor de wind een duidelijk snelheidsvoordeel wat ook de eerdere dagen duidelijk was geworden. De wedstrijd werd afgekort bij de Needles vanwege gebrek aan wind in de Solent. Ook bij de Needles zag het zwart van de toeschouwers. Spectaculair!

Prijzen

Lionheart won de fel begeerde 100 Guinea Cup, *Velsheda* werd tweede en *Ranger* derde. De derde Cup die uitgereikt werd, is die voor beste amateur helmsman: de Corinthean Cup.



De 100 Guinea Cup.



Ranger (rechts) en Lionheart (links). Foto Nigel Pert.

Uiteindelijk hebben *Velsheda* en *Lionheart* over vier dagen evenveel punten binnengehaald, maar wint *Velsheda* de Corinthean Cup, omdat ze meer eerste plaatsen had behaald. Een fantastische prestatie van de eigenaar en een goede reflectie van zijn enorme ervaring en vakmanschap als stuurman op zijn *Velsheda*. Twee wisselprijzen: 100 Guineas Cup en Corinthean Cup werden beschikbaar gesteld door Jan Hart, eigenaar van Claassen Jachtbouw en Bloemsma Aluminium bouw. Spectaculaire Cups met een enorme historie, die net als de wedstrijdresultaten na te lezen zijn op www.jclassyachts.com

Wellicht heeft de terugkeer van de J's op de Solent de geest weer wakker gemaakt van voorbije jaren, waarin mannen als T.O.M. Sopwith, Harold Vanderbilt, Gerard Lambert en Sir Thomas Lipton wedstrijd zeilden in vriendschappelijke rivaliteit. Net als ca 80 jaar geleden werden de J's weer gezeild door de industriële en financiële grootmachten van hun tijd. Uitzonderlijke mensen; zij staan met passie en overgave aan het roer van zowel hun jacht als hun bedrijf, op de drie Nederlandse J's stonden de eigenaren van de schepen zelf aan het roer!



Het binnenhalen van de spinaker op de Velsheda. Foto Nigel Pert.