

BUITENGAATS

Aanslaan om een kikker

U heeft nog twee ton liggen en bent op zoek naar een zeilschip. In dat geval is de Friendship 33 misschien iets voor u. Vooral geschikt voor de binnenwateren en de Waddenzee. En zelfs bij windkracht vijf blijft het nog leuk.

door HENRY NEETER

Ik zie het rode puntdak van een grote boerenhoeve nog net boven de dijk uitsteken. Rechts en links de brede vaargeul voor de haven van Makkum in Friesland. De zon schijnt, maar het is nog fris. Op de achtergrond ploft de dieselmotor in een snelle cadans, terwijl mijn twee oudste zoons op het voordek de fok hijsen. De jongste – alle drie zijn op zeilschool geweest in Woudsend – heeft bij de mast de hoes van het grootzeil losgemaakt. Snel en gemakkelijk materiaal, zoals dat in de moderne zeilsport standaard is. Vanuit de stuurkuip hijs ik zelf met een van de Lewmar lieren het grootzeil omhoog. Aanslaan om een kikker is niet meer nodig. De stoppers houden de aange-trokken val automatisch strak. Eelt op je handen, zoals vroeger, mag, maar hoeft tegenwoordig niet meer.

De fokkeschoot zet ik strak voor een kruisrak naar de sluis. Draai het stuurwiel wat naar bakboord tot de zeilen beginnen te bollen. De wind zit noord-noordoost; kracht 4-5. Als het schip op snelheid loopt, buk ik mij naar links en trek aan de handel waardoor de motor stilvalt. De klapschroef gaat automatisch dicht waardoor de weerstand onder water sterk vermindert. Wij zijn begonnen aan een tocht van twee dagen over de Wadden- en Noordzee met een Friendship 33.

Het schip kost circa f 185.000 in standaard uitvoering, maar hiervoor krijgt u dan ook een uitstekend schip met een Selden 7/8 tuigage en Lewmar lieren en blokken. Het doorgelat-

te grootzeil is 27,2 vierkante meter groot met snelreefinrichting voor drie standen en verstelbaar achterlijk. Het blok van de grootschoot zit op een verschuifbare rail voorin de kuip, waardoor de stuurman met gemak de hoek van het zeil aan kan passen aan de richting en kracht van de wind. De rolgenua is 21 vierkante meter, keurig vlak gesneden, en kan door middel van de – eveneens uit de kuip – verschuifbare blokken op het gangboord goed worden getrimd. De buiskap bevindt zich op de juiste hoogte waar je al staande goed overheen kunt kijken. Zittend geven de plastic ruiten een gemakkelijk uitzicht. Dieptemeter en snelheidsmeter (log) bevinden zich

boven de ingang van de kajuit en zijn eenvoudig afleesbaar; een schotkompas zit op de stuurzuil in het midden van de kuip.

Het schip heeft geen automatische stuurinrichting, zodat wij twee dagen zelf aan het roer moesten blijven. Bij windkracht 5 is dat nog steeds een genoegen. Wij varen met een korte vaste kiel, een versie die vooral voor binnenwateren en water als de Waddenzee geschikt is. Bij het varen op de Noordzee voel je echter dat dit niet de juiste kiel is voor dit soort water met golf en deining. Dan is het schip erg nerveus op het roer en vereist constant correctie. Bij een automatische helm kost dit bijzonder veel stroom. Ook bij een beetje doorzetten van de wind moet met deze kiel al snel veel minder zeil op.

Boven windkracht 5 is al een eerste reef nodig en dient de genua drie slagen naar binnen te worden ge-

DE FRIENDSHIP 33 IN DETAIL

Algemene gegevens:

BOUWER	Friendship te Balk (tel.: 05140 - 2686)
ONTWERPER	E.G. van der Stadt
PRODUCTIE	Sinds 1985
PRIJS	Circa f 185.000 (standaard uitvoering)

Technische gegevens:

BALLAST	1.690 kg
MATERIAAL	Polyester
DEK	Sandwich constructie van 15 en 20 mm balsahout, polyesterdikte 9 mm (incl. binnenkap), totale dikte 24 - 29 mm
GIEKLENGTE	4,28 m
KIEL	diepgang vaste kiel: 1.30 / 1.75 m; diepgang vleugelkiel: 1.10 m
MASTLENGTE	13,36 m
ROMP	Sandwich constructie. Polyesterdikte onderkant schip: 18 mm; polyesterdikte van zijkant romp: 10 mm plus 15 mm PVC-schuim; rompbreedte: 3,30 m; romplengte: 10,00 m
SLAAPPLAATSEN	Zes tot zeven
STAHOOGTE	1,85 m
TUIGAGE	Selden 7/8
WATERLIJN	Lengte: 7,90 m; tot en met het hoogste punt van de kajuit: 1,65 m
WATERVERPLAATSING	4500 kg
ZEIL	Doorgelatte grootzeil: 27,2 m ² ; zeiloppervlakte: 48,2 m ²



De Friendship 33

TEXEL

draaid, anders is het schip veel te loefgierig om gemakkelijk op het roer te blijven. Hier spreken duidelijk de voordelen van het rolfoxsysteem, wat tot op de centimeter nauwkeurig te trimmen is. Bij een vaste fok is het nagenoeg onmogelijk om een schip zo goed in balans te krijgen dat het zichzelf bijna vanzelf stuurt – ook in vlaggerig weer.

In de kajuit bevindt zich aan bakboord de kaartentafel met marifoon, de AP-navigator, het schakelbord en de hoofdstroomonderbrekers. Evenals de walstroomaansluiting voor 220 V en een 30 A laadapparaat. Tevens is hier de toegang tot de – door de raampjes in de kuip – lichte kapiteinshut met twee slaapplekken en voldoende opbergruimte.

Aan stuurboord is de *pantry* met elektrische waterpomp en dubbele spoelbak, alsmede een cardanisch opgehangen drie-pits gasstel – gasfles uiteraard buiten onder de kuip met ontluchting – en elektrische koelunit. Er zijn uitstekend afgewerkte kasten voor kommaliewant met – gelukkig – schuifdeurtjes. Ook verwarming is aanwezig. Kost u zo'n f 3.000 extra, maar is in ons klimaat wel nodig.

Het zitgedeelte is ruim en de banken zijn redelijk van kwaliteit, maar



niet dusdanig om nu eens een paar maanden op het schip te gaan wonen. Dit geldt trouwens – zoals bij zoveel schepen – ook voor de zit in de kuip. Veel scheepsarchitecten vergeten namelijk dat je vele uren per dag zit of moet zitten en dan is een kuiprand ter hoogte van je nieren na enkele uren zeer vermoeiend. En dat terwijl statistieken hebben uitgewezen dat vermoeidheid met stip de voornaamste oorzaak is van ongelukken op het water.

Verder is er aan bakboord een

douche annex toiletruimte. Er is een royaal vooronder met veel kastruimte. Voor een weekend of korte vakanties kunt u met zes mensen aan boord comfortabel slapen. Het interieur is met *teak* afgewerkt. Dit betekent dat het 's nachts goed gelucht dient te worden, want helemaal condensvrij is het niet.

Een 18 PK Volvo *saildrive* motor met een 35 liter diesel aan boord zorgt er ten slotte voor dat dit een uitstekend en gemakkelijk te varen vakantie- en weekendschip is. Gelet op alle extra's krijgt u voor de aankoopssom van iets meer dan twee ton, veel waar voor uw geld.

ROESTEN IN ZOET WATER

OSMOSE Dit is een moleculair proces dat ontstaat wanneer twee vloeistoffen van elkaar gescheiden zijn door een half doorlaatbaar membraan, de buitenste verflaag – *gelcoat* – van het schip. Osmose stopt wanneer een toestand van evenwicht tussen de vloeistoffen is ontstaan. Vaak hebben zich dan onderhuids blaasjes gevormd, waardoor de bovenste verflaag kan barsten. Met als gevolg dat de huid poreus en het schip zwaarder wordt.

Bij het bouwen van een polyester romp worden lagen glasvezel en hars boven elkaar aangebracht. Bij het uitdrogen – de chemische reactie van twee-componenten hars – kan verzadigde hardingsvloeistof overblijven in de huid. Wanneer het schip dan later in het water ligt, treedt osmose op.

Eén op de vijf schepen blijkt last te hebben van osmoseblaasjes, die in diameter kunnen variëren van 5 tot 25 millimeter. Zo'n tien centimeter onder de waterlijn ligt het meest kwetsbare gedeelte.

TIPS Bijna altijd is de ene zijde van het schip meer aangetast dan de andere. Dit komt door de inwerking van de zon die vrij spel heeft in de jachthaven. Het regelmatig keren van uw schip in de box helpt. Bij het uit het water halen van uw schip kunt u de blaasjes het beste zien. Na één dag kunnen ze door uitdrogen alweer zijn verdwenen. Zorg dus dat u er snel bij bent.



Houd een krijtje of verf bij de hand om de osmose-plekken te markeren, zodat u ze later goed kunt afschuren.



Haal een polyester schip 's winters altijd uit het water, zodat de romp uit kan drogen. Het schillen van de huid kost ongeveer f 6.000, het kraangeld nog geen f 100. Meerdere lagen *anti-fouling* (tegen het aangroei van onder andere algen, wieren, zeepokken en dergelijke onder water) versterken osmose, door het afscheidend effect van dit soort verven.



Osmoseblaasjes kunnen alleen verdwijnen door diep uitschuren. Daarna altijd een nieuwe *gelcoat* aanbrengen, voordat u met de *anti-fouling* verflaag begint. Co-polymer onderwaterverf geeft de beste bescherming.