



Lemsteraak
versus X 40

David

Goliath

Een niet alledaagse wedstrijd: lemsteraak Warber, 'state of the art' en in akenland niet geheel onomstreden, tegen de X 40 Eala. Allebei met wedstrijd-bemanning, op een upwind-downwind baan. Een ongelijke strijd? Wij zochten het uit.

TEKST: JAN BRIEK // FOTO'S: BERTEL KOLTHOF



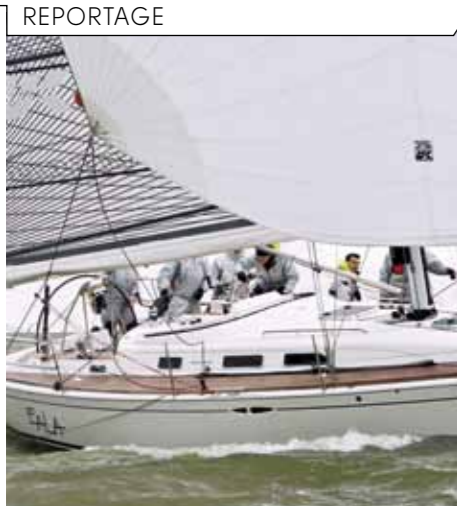
Technische gegevens	Warber	X 40
Lengte over alles	15,50 m	12,19 m
Lengte waterlijn	13,01 m	10,71 m
Breedte	5,50 m	3,80 m
Zeiloppervlak aan de wind	156 m ²	89,5 m ² (met genua 3)
Gewicht	30.800 kg	7.450 kg (ballast: 3.200 kg)
Diepgang	1,20 m	2,10 m

Minstens zo snel en net zo hoog." Dirk Blom, lemsterakenbouwer uit Hindeloopen, was er een tijdje geleden heel stellig over. Z'n nieuwste aak, de *Warber*, zou in niets onderdoen voor een scherp wedstrijdacht. Dat moet je natuurlijk tegen ons niet zeggen. Want dan willen we ook wel eens zien óf dat ook zo is. Dus maakten we een wedstrijdvaartje, regelden een wedstrijdleader - Huug Herfst, al vijftig jaar wedstrijdleader bij Elfhoeven - en selecteerden een waardige tegenstander op basis van de polairdiagrammen van de *Warber*. De uitkomst: een X 40 zou een volledig vergelijkbare boot zijn die het tegen de *Warber* op zou kunnen nemen. De X 40 *Eala* van zeilmaker Jan de Vries uit Workum nam de handschoen op...

GEEN IDEE

't Is een raar potje natuurlijk, een dik dertig ton zware platbodem tegen een meer dan drie keer lichter scherp jacht. Maar de uitkomst? Vooraf weet niemand het. "Ik zie die aken wel eens langskomen en dan gaan ze heel hard", zegt *Eala*-schipper Jan de Vries vooraf. "Ik heb geen idee wat de uitkomst zal zijn. Niemand eigenlijk. De één zegt een makkie en volgens de ander kunnen we net zo goed thuisblijven - maken we geen schijn van kans. Wij accelereren sneller, kunnen manoeuvres sneller uitvoeren en hebben minder last van golven. Maar of dat verschil maakt? Ik heb echt geen idee." Een tactiek hebben de mannen van de *Eala* dan ook niet. "Heeft niet zo veel zin, omdat je niet weet wat je te wachten staat. Ik vermoed dat die aak vooral snelheid wil varen en zo min mogelijk overstag wil.

In een **mum** van tijd staat de **spi**; de X is ervandoor...



Overstag is een handeling; met de Warber een onderneming...

Wij hebben er natuurlijk belang bij om ze in een kruisrak 88 keer overstag te laten gaan, maar dat zal er niet inzitten." Waar een van de bemanningsleden van de Eala nog aan toevoegt: "Overstag gaan bij ons is een *handeling*, bij hun is het een *onderneming*..." En dat 'ie daarmee de spijker op z'n kop heeft, blijkt later...

Ook Dirk Blom weet niet wat de uitkomst zal zijn. "Waar we op moeten gokken is de topsnelheid van de Warber. Snelheid varen, de windshifts pakken en zo min mogelijk fouten maken. Veel meer kunnen we niet doen."

De omstandigheden zijn ideaal. Een variabele wind van dik tien tot ongeveer achttien knopen, draaiend van oost naar zuidwest. Als je de gegevens van beide schepen naast elkaar legt, blijkt dit precies de wind te zijn waarbij de uitkomst van ons wedstrijdje niet vooraf al vaststaat. Met minder dan 11 knopen wind zal de X aan de wind namelijk beter moeten varen dan de Warber. Met meer dan 11 knopen is

dat precies andersom. Met halve wind is de X in het voordeel, maar dit voordeel wordt kleiner tussen de 12 en 16 knopen wind. En *downwind* is de Warber tot 9 knopen wind sneller dan de X, maar boven de 9 knopen is de X weer in het voordeel. Met andere woorden: de uitkomst is ongewis.

Om het helemaal echt te maken, besluiten we een '*best of three*' te varen. Een soort mini-America's Cup - waarbij de editie van 1988 ons ineens weer voor de geest staat. Je weet het misschien nog wel: de bijna 30 meter lange *KZ 1* uit Nieuw-Zeeland werd daarin volledig zoek gezeild door de catamaran *Stars and Stripes* van Dennis Conner. De meest controversiële aflevering van de America's Cup ooit. En daar doet ons potje weinig voor onder tenslotte.

MET ÉÉN KLAP NAAR DE BOVENBOEI

Jan de Vries pakt het slim aan bij de eerste start. Onder de Warber en dan omhoog. Dirk Blom moet meeloeven, de snelheid zakt wat uit de aak en ofschoon beide boten vrijwel gelijktijdig over de startlijn gaan, is de X duidelijk in het voordeel: hij accelereert sneller en heeft daardoor al gauw een bootlengte voorsprong. Omdat de wind draait, is het eerste kruisrak geen kruisrak meer en kunnen beide jachten met maar één klap naar de bovenboei. Eala rondt als eerste, zet in een mum van tijd de spinnaker en is weg. Aan boord van de Warber duurt zo'n manoeuvre aanmerkelijk langer. Bovendien ligt de halfwinder aan de verkeerde kant. Omdat



De Warber

De 15,5 meter lange Warber (Fries voor een vlijtige, bezige bij) is gebouwd in 2010 naar een ontwerp van Van Oossanen Naval Architects. Al direct na z'n tewaterlating zorgde het schip voor grote controverse binnen de lemsterakenklasse. Tijdens de *Hylper Hurdsilerij* werd de Warber - met een kapotte kluiver - twee keer tweede op line honours (eerste op handicap) en, nadat de kluiver was gerepareerd, nog eens drie keer eerste op zowel line honours als handicap. De Warber voldoet echter aan alle eisen die zijn gesteld door de Stichting Stamboek Ronde en Platbodemjachten.

Bij het ontwerp van dit schip is intensief gebruikgemaakt van *Computational Fluid Dynamics* (CFD) om het ontwerp van de romp, maar ook van bijvoorbeeld het roer en de zwaarden te optimaliseren. Dankzij de CFD-software is het mogelijk om precies te bepalen (en te visualiseren) hoe de stroming rond het schip loopt. Bovendien is het mogelijk om allerlei zaken zoals weerstand door het water te berekenen. In het geval van de Warber zit de dikte van de buik aanmerkelijk meer naar achteren dan bij eerdere aken. Windtunneltesten zijn gebruikt om de tuigage te optimaliseren. Bij de bouw is gebruikgemaakt van moderne freestechnieken voor de productie van de mast en de zwaarden. Meer informatie via oossanen.nl en dirkblom.nl





KIJK VOOR EEN
WEDSTRIJDVERSLAG OP
ANWBWATERSPORT.NL/
VIDEO

In hoogte en snelheid geeft de Warber maar heel weinig toe

de baan niet zo heel lang is, heeft het geen zin om die om te leggen en daarna alsnog te zetten. Jammer, want juist die halfwinder had op deze koers voordeel gehad boven een spinnaker. Na de benedenboei volgt een tweede indewinds rak, opnieuw een downwind koers en gaan de jachten over de finish. De Eala met enkele minuten voorsprong op de Warber - een afgetekende overwinning.

ECHT GEEN KANS

Nadat we de bovenboei wat naar het westen hebben verlegd, en de benedenboei wat naar het oosten is het tijd voor de tweede start. Dirk Blom laat zich dit keer niet in de luren leggen en de Warber komt op volle snelheid over de startlijn - gelijktijdig met de Eala. 't Is

nu wel een écht kruisrak en het valt op dat de aak inderdaad minstens zo hard loopt als de X en in hoogte maar een paar graden hoeft toe te geven. Tot de eerste klap gaat alles goed voor de Hylpers, maar na die eerste manoeuvre tekent zich opnieuw een afstand af. Het moge duidelijk zijn: manoeuvres met de X kunnen gewoon veel sneller worden uitgevoerd. En daarin zit hem hét verschil. Opnieuw is Eala ruim als eerste binnen. Dirk Blom neemt z'n verlies als een vent: "Bij elke manoeuvre verliezen we. Deels ook doordat we de boot nog niet optimaal kunnen varen. Bovendien moet je met dit wisselende weer constant spelen met het kluiverstak en de bakstagen. Dat is essentieel om het uitsterste uit de boot te halen en ook dat hebben we nog niet optimaal in onze vingers. Op een kort baantje als dit maken we geen kans tegen een vergelijkbaar scherp jacht. Op langere banen wel. Kijk maar naar de 24-uurs Race; die winnen aken regelmatig." Jan de Vries kijkt niettemin tevreden terug op de hele onderneming: "Een overduidelijk verschil. Gelukkig wel zeg." Toch met enige opluchting... †