



Oud, opgelapt en razendsnel

L'Esprit du Morbihan

Vincent de Vries heeft een zwak voor oude dingen: hij rijdt in een oude auto, hij woont in een oud huis en... hij vaart in een oude boot. Maar wel zo hard mogelijk. *L'Esprit du Morbihan* is een ontwerp van Dick Carter uit de jaren zestig, maar De Vries strijdt ermee om de Verbondsbezem (dit jaar inderdaad gewonnen) en vaart ook tijdens de North Sea Regatta. Onder het motto: klassiek is leuk, maar het moet wél vooruit willen.

TEKST HANNEKE SPIJKER | FOTO'S RICHARD DE JONGE

“*L'Esprit du Morbihan* is de enige houten Carter van het type Tina die in Frankrijk in 1969 bij Nautique Saintonge is gebouwd”, zegt Vincent de Vries. “Een goede werf; de *Kriter* (voormalig deelnemer aan de Whitbread rond de wereld-race) is daar ook gebouwd. In die tijd wilde de werf het liefst Swan evenaren. We vonden de boot in Zuid-Bretagne in 1998. We waren op reis met een klassieke caravan en gingen kijken op een timmerwerf. Daar zag ik het aanplakbiljetje. Zo'n dertig kilometer ten oosten van La Trinité sur Mer lag deze boot, genaamd *Thalassa*, aan een meerboei in de baai van Morbihan. “Nou, laten we maar eens gaan kijken”, zeiden mijn vrouw Johanneke en ik tegen elkaar. We dachten dat het een plakhouten boot was. Dat en het feit dat het de laatste dag van onze vakantie was, maakte dat we er vanaf zagen. We hebben de werf gebeld en ze succes gewenst met de verkoop. We bewaarden de kopie van de advertentie echter wel. En het jaar erop gingen we, voor de lol, weer kijken. Maar hij was weg, lag niet meer aan die boei. En daar baalden we van. Maar toen we naar de werf reden, zagen we hem op de kant staan, nog steeds te koop. “Ah, c'est vous”, zei de eigenaar. Hij herkende onze hondjes. De boot was knap verrot. We wisten toen nog niet dat het om een Tina ging, want het schip was als kits getuigd en de Tina's waren allemaal eenmasters. Maar op de een of andere manier keken we overal doorheen en gingen we voor de bijl. Maar er moest dramatisch veel aan gebeuren en we boden de helft van de vraagprijs. Nou, we werden nog net niet de werf afgelazerd! Het was de mooiste en geweldigste boot en hoe durfde ik hem zo te beledigen? “Ja, hij is wel mooi, maar ook ongelooflijk rot”, wierp ik tegen. Hij was zowat *beyond repair*. Je kon zo je vinger door

de rompedekverbinding steken. Maar natuurlijk bleef het spoken en zijn we het uiteindelijk in het najaar eens geworden.

Na het vervoer over de weg naar Nederland gingen we de boot leeghalen. En tot onze verrassing stond op alle zeilzakken ‘Tina’ gedrukt. Dus nam ik contact op met Frans Maas. Hij heeft namelijk veertig Tina's gebouwd, vijftien van staal en 25 van polyester. Hij vertelde me dat er nooit een houten Tina was gebouwd, en zeker geen kits. We kregen een set tekeningen van een polyester Tina uit 1967 mee en de maten bleken identiek te zijn, met één uitzondering: de *Thalassa* was anderhalve voet langer. *Tina* was dé oceaanracer uit de jaren zestig. In 1966 was het schip (ook gebouwd bij Frans Maas) winnaar van de One Ton Cup in Kopenhagen geworden. En niet zo maar eerste, nee, grandioos eerste. Toen er daarna meer exemplaren gebouwd werden, is de naam van de eerste ook de soortnaam geworden. In die tijd was het een boot met zeer veel uitstraling: Pirelli, Giscard d'Estaing, Von Karajan, allemaal voeren ze in een Tina. Het was een hype in de jaren zestig.”

Lattenbouw

Vincent de Vries: “Het schip is op z'n kop gebouwd op hulpspanen. De kielbalk is volledig uit verlijmd mahonie planken opgebouwd. De romp is gebouwd volgens de lattenbouwmethode. De latten, voorzien van een holle en bolle kant, zijn van *pitch pine*. Op deze latten zijn aan de buitenzijde diagonaal twee lagen mahoniehouten stroken van vijf millimeter dik gelijmd en geniet. Vervolgens is het schip gekeerd en zijn er gelamineerde mahonie spanen in aangebracht. Het dek en de opbouw zijn van multiplex, gelegd op gelamineerde dekdragers

Wat een grote opknapbeurt zou zijn, werd uiteindelijk een volledige restauratie



Het interieur is helemaal opnieuw gemaakt, maar wel met veel gevoel voor de stijl van de jaren zestig.

Binnenin is *L'Esprit du Morbihan* op talloze punten aangepast aan de wensen van vandaag de dag. Een ruime kombuis bijvoorbeeld.



Vincent de Vries geconcentreerd aan het roer. *L'Esprit du Morbihan* doet het op de wedstrijdbanen nog altijd zeer goed.

“Aan de wind met kracht vijf, zes begonnen de houten latten naast de kielbalk op een soort luxaflex te lijken”

van afwisselend mahonie- en essenhout. Om inwateren te voorkomen was over het dek en de opbouw een laag met glasvezel versterkt polyester gelegd. De buitenzijde van de romp was afgewerkt met zogeheten ‘Gascove’, een dampdichte laag van linnenweefsel met Araldit-lijm. Het schip was oorspronkelijk uitgevoerd met een kiel-midzwaard, een constructie die Dick Carter wel vaker toepaste. In de jaren tachtig is het kielmidzwaard vervangen door een standaard vleugelkiel van Bénéteau.” Nadat het schip naar binnen was gereden bij GM Yachting in Stellendam en de eerste sloopwerkzaamheden waren verricht, werd het Vincent en Johanneke al snel duidelijk dat het schip nog slechter was dan gedacht. In Frankrijk hadden ze al gezien dat de rompdekverbin-

TECHNISCHE GEGEVENS

Lengte	11,75 m
Breedte	3,42 m
Diepgang	1,65 m
Zeiloppervlak met genua	74 m²
Zeiloppervlak met spinnaker	130 m²
Gewicht	7.000 kg
Motor	Yanmar 3GM30 27 pk

Een moderne aanpassing, en wel een zeer noodzakelijke, is het aluminium spaceframe als bodemverstijving.

ding, de roerconstructie en sommige schotten slecht waren. Nadere inspectie leerde dat ook nog een deel van de spanten, de kuipranden en de stevenbalk er zeer slecht aan toe waren. Wat een grote opknappbeurt van een tot twee jaar zou worden, werd uiteindelijk een volledige restauratie van zo'n vijfduizend uur in vijf jaar tijd.

De eerste negen maanden werd uitsluitend gesloopt, daarna werkten ze bijna een jaar aan het vervangen van slechte stukken in dek, opbouw en romp. “Na al dit werk konden we beginnen aan de afbouw van het casco. We moesten gaan denken aan de nieuwe tuigage. De keuze was snel gemaakt: we wilden een eenmaster, zoals het originele ontwerp ook is.

De originele tuigage bestond echter uit een klein grootzeil en enorme genua's. Dit was natuurlijk niet meer van deze tijd en bovendien moeilijk te varen met een kleine bemanning. Besloten werd daarom de mast zestig centimeter naar voren te verplaatsen, hem 1,80 meter te verhogen en de giek met een meter te verlengen. Zo ontstonden een groot grootzeil en relatief kleine voorzeilen.

Met het grotere tuig zouden de krachten op de romp sterk toenemen, zeker omdat de wandputtings dertig centimeter naar binnen zouden komen. Het schip werd daarom voor- en achterin verstijfd met aluminium constructies, er kwam een extra sterk spant onder de mastvoet en het hoofdschot werd aan beide zijden versterkt met meerdere lagen glasvezeldoek en epoxy. Alle versterkingen voor lieren, keerblokken en ander beslag werden ook vooraf aangebracht.”

De jaren zestig

Het interieur bouwden Johanneke en Vincent naar eigen ontwerp nieuw in. Wel hielden ze de klassieke lijnen van het schip en de stijl en het kleurgebruik van de jaren zestig als leidraad. Het schip kreeg ook hedendaagse geneugten als een dubbele kooi, een ruime kombuis, een koelbox, verwarming en boiler, enzovoort.

In september 2003, vijf jaar na de aankoop, werd l'Esprit du Morbihan eindelijk te water gelaten. Het schip voer op de motor naar Breskens en bij Hall Spars werd de nieuwe mast geplaatst. Vervolgens kwamen de eerste zeilen. Vincent: “De eerste keer zeilden we met licht weer. Het schip stuurde goed met het door mij ontworpen en gebouwde balansroer. De volgende tocht waaide het hard: windkracht zes tot zeven. Na een rif in het grootzeil te hebben gezet, gebeurde er van alles: het water spoot naar binnen in de kajuit en de mast zwiepte gevaarlijk. Snel hebben we het zeil weggehaald en zijn we op de motor naar de haven gevaren.

De teleurstelling was enorm. Een van de spanten had het begeven, waardoor de kiel vrije ruimte kreeg. Het water kwam, wanneer het schip onder helling lag, naar binnen langs de kielbalk. We hebben de kapotte spant gedeeltelijk uitgehakt en er een zwaardere spant voor in de plaats gebouwd. Een zeer lastige klus, omdat nu immers het hele interieur al ingetimmerd was. Later kregen alle spanten roestvast stalen platen, om zo de druk van de kielbouten beter te verdelen.

De aluminium mast bleek te slap te zijn. Het daarop volgende seizoen moesten we daarom heel voorzichtig en behoudend varen. Hall Spars leverde onder garantie (met natuurlijk wat bijbetaling) opnieuw een mast: ditmaal van koolstofvezel en met massieve verstaging: rod-



rigging. Dat was andere koek! Het schip geeft geen krimp meer en loopt hard en hoog. Zelfs werd in een wedstrijd met windkracht zeven de bijna honderd vierkante meter grote spinnaker gezet. Het schip blijkt, ondanks zijn bijna zeven ton, te varen, te sturen en te hanteren als een open bootje.”

De eerste eigenaar

“Wat ontzettend leuk is, is dat Frédéric Pichon, de zoon van de eerste eigenaar, met ons heeft meegevaren tijdens de aanbrengtocht naar Yerseke voor de jaarlijkse Mosselrace. Het was in eerste instantie een beetje vreemd voor hem aan boord van zijn vaders oude boot. Hij was heel verbaasd over de zeileigenschappen van het schip nu. De boot loopt nu twee knopen harder dan vroeger. De Thalassa is oorspronkelijk voor een kapitein van de grote handelsvaart gebouwd. Tijdens de bouw is de opdrachtgever echter overleden en toen heeft de vader van Frédéric de boot gekocht.

We zijn best succesvol, eerste in de UdenReco Cup, eerste in de North Sea Regatta, eerste in de Deltaweek en we hebben de Verbondsbezem gewonnen. Het aardige is dat je die kunt winnen zonder dat je je directe concurrenten tegenkomt. Echt leuk! Vooral omdat deze boot een wolf in schaapskleren is! De bemanning is net zo klassiek als de boot, we hebben een voordekker van 62, iemand van 64, twee bemanningsleden van boven de 70 en ik dan.

Na 2005 zijn we vol de strijd aangegaan om dat jaar de Verbondsbezem te winnen, maar we moesten gedurende het seizoen stoppen omdat het schip wat uit elkaar begon te vallen. Door de stijve carbon mast en de rod-rigging begonnen we langzaam de kiel onder het schip uit te duwen. Aan de wind met windkracht vijf, zes begonnen de houten latten naast de kielbalk te lijken op een soort luxaflex, die open ging op het moment dat de boeg in een golf geduwd werd. Het werd eigenlijk steeds natter aan boord. Na veel nadenken en praten hebben we

besloten een ‘spaceframe’ van aluminium in te bouwen. Dit is een frame met een lengte van zo'n drie meter, dat kielbak, spanten, wrangen, schotten en mastvoet met elkaar verbindt.

Nu varen we steeds onbevanger, durven meer en gaan allengs harder. De restauratie heeft in totaal meer dan vijf jaar gekost en we hebben er zelf ook behoorlijk wat tijd in geïnvesteerd. Maar dat is helemaal geen opoffering. We hebben het altijd ontzettend gezellig, vooral in de winter. Mijn vrouw en haar vriendinnen houden ook van klussen en in de loods zijn dan allemaal gelijkgestemden. Dat geeft een enorme saamhorigheid. En dan is het ook nog zo'n goed presterend schip in de ORC-klasse. In de Deltaweek hebben we 13,8 knopen geklokt; met de genua vier en een dubbel rif. Sensationeel.”

TINA: HET SNELLE JAREN '60-SCHIP

Dick Carter was een gepassioneerd zeiler en ontwerper met visie. De Amerikaan had in 1963 meegedaan aan de Fastnet in wat hij ‘een kloteboot’ noemde. Direct werd hij uitgedaagd om wat beters te ontwerpen en dat deed hij: de Rabbit. Het was maar een klein schip, 7,63 op de waterlijn. Carter gebruikte het door Ricus van de Stadt uitgevonden vrijhangende spaderoer, een revolutie in de jachtbouw. Naar aanleiding van de Rabbit ontwierp Carter de grotere Tina waarmee hij in 1966 de One Ton Cup won in Kopenhagen. Daarna kwam de daarvan afgeleide optimist, die de One Ton Cup in '67 en '68 won en tweede werd in 1969. Toen in 1968 de IOR (International Offshore Rule) werd geïntroduceerd, werd zijn kantoor overspoeld met opdrachten voor wedstrijdzeilers. Zijn medewerkers tekenden zich suf, terwijl Carter de wereld over vloog om klanten binnen te halen en ontwerpen voor serieboten aan de man bracht. De Carter 37, Carter 39, Halftonners, One-tonners werden aan de man gebracht, totdat de oliecrisis in 1973 zorgde voor een zeer hoge prijs van polyesterhars. De opdrachten liepen terug, de banken sloten de geldkraan en Dick Carters ontwerpbureau ging onderuit. Medewerkers Bob Perry en Chuck Paine moesten noodgedwongen voor zichzelf beginnen.