
BESTEVAER 66ST
Flugboot
Anabel



De door Gerard Dijkstra getekende Bestevaers zijn schepen met karakter. Tweede kenmerk is dat KM Yachtbuilders in Makkum ze in samenspraak met de eigenaar ontwikkelt. Zo ook de 66-voets *Anabel*. Maar dit schip van een oud-piloot is wel erg 'custom': alle techniek is zichtbaar.

Tekst: **Klaas Wiersma** Foto's: **Arthur Smeets**

We varen met de *Anabel* daar waar het schip het best tot zijn recht komt: op volle zee. De kersverse eigenaar was bereid om voor zijn vertrek naar Guernsey zijn racepaard nog even te laten paraderen voor de Spiegel der Zeilvaart. Eigenaar Klaus, een Duitse man van middelbare leeftijd en een sportief uiterlijk, staat aan het roer. Na de kennismaking geeft hij meteen een korte veiligheidsinstructie voor het geval er iemand overboord valt. De boot heeft een speciaal systeem om drenkelingen weer aan dek te krijgen. Het is niet het enige veiligheidsmiddel aan boord. Dit schip lijkt wel een combinatie van een zeiljacht, een reddingsboot en een helikopter. Dat laatste is niet vreemd, de eigenaar werkte ooit als helikopterpiloot. Hij was zeer nauw betrokken bij de bouw van zijn schip.

Klaus is geen doorgewinterde zeiler. Sterker nog, *Anabel* is zijn eerste schip. Daarom vaart hij met een ingehuurd schipper. De fijne kneepjes van het zeilen zal hij tijdens het varen leren. Bij deze eerste reis is ook Eeuwe Kooi aangemonsterd. Als directeur van KM Yachtbuilders, de werf waar de *Anabel* is gebouwd, begeleidt hij het schip en de bemanning op hun eerste lange reis. Meestal legt Eeuwe kersverse eigenaars dan van alles uit over de technische zaken benedendecks. Het zeilen zelf is voor de doorsnee Bestevaerschipper geen enkel probleem. Dit keer is het andersom. Klaus was erg nauw betrokken bij de bouw en het inrichten van het schip, hij zou elke schakelaar in het donker kunnen vinden. Het uitrollen van de genua en het zetten van de bakstag is voor hem spannender.

Gemaakt voor lange reizen

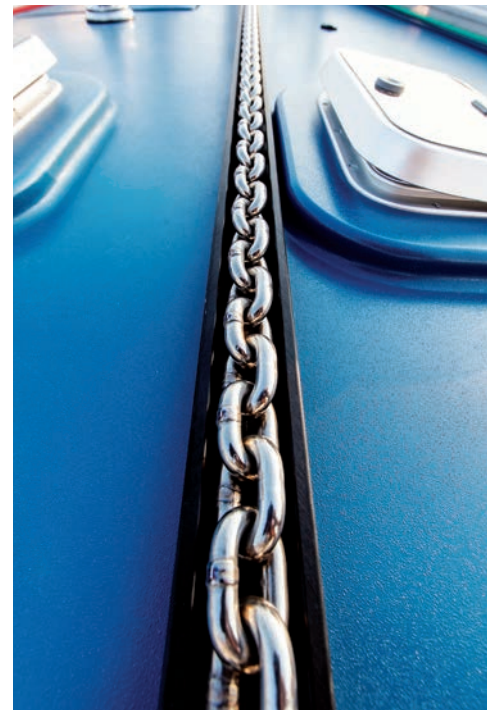
De *Anabel* heeft met 66 voet veel lengte. Het is de op een na langste romp van de reeks Bestevaers, die Gerard Dijkstra ontwierp. Dijkstra, die zelf lange reizen maakte met zijn eigen, relatief sobere Bestevaer van 53 voet, weet als geen ander dat een lang schip garant staat voor snelheid en comfort.

De meeste jachten worden van voor tot achter voorzien worden van volledig ingetimmerde hutten met bijbehorend sanitair. De filosofie achter de Bestevaer schepen is een andere. De boeg en het achterschip zijn leeg en daarvoor zo licht mogelijk. Zware onderdelen als de ankerbak en de accu's bevinden zich in het midden van de boot, alles voor een optimale zeegang. Wanneer niet het hele schip van interieur wordt voorzien, levert de keuze voor een wat langer schip relatief weinig extra kosten op. Extra aluminium drukt veel minder op de begroting dan de uren die een vakman nodig heeft voor het precisiewerk van een strakke afwerking. De eigenaar van

de *Anabel* nam de adviezen van Dijkstra ter harte en opteerde voor een romp van maar liefst 66 voet. In de eerste meters van de boeg kijk je inderdaad tegen het kale aluminium van de romp.

Eeuwe Kooi vertelt over het ontstaan van *Anabel*: 'De eigenaar wist precies wat hij wilde. Maar het schip dat hij in gedachte had zou aan zo veel specifieke eisen moeten voldoen, zo iets vindt je niet op de tweedehands markt. Het ideale schip van Klaus moest geschikt zijn voor grote zeereizen en bestand zijn tegen kou en ijs.

Hij stelde bovendien hoge eisen aan de veiligheid aan boord en zijn boot moest een stoere uitstraling hebben. Wat betreft de techniek was de eigenaar de principes uit de luchtvaartsector gewend: tijdig kunnen signaleren van problemen, corrupte systemen isoleren en het probleem zelfstandig oplossen. Tenslotte moest het schip zelfvoorzienend zijn in zijn energiehuishouding.'



Koersvast

De vriendelijke noordwestenwind zorgt voor golven op de Nederlandse kust maar het is een lange deining. Dover, het eerste waypoint, levert een halve windse koers op. Als de genua is uitgerold en de grootschoot wat is doorgezet begint *Anabel* te lopen. De boeg snijdt soepel door de golven en het schip begint licht te hellen. Het log staat al snel op acht knopen en dat terwijl de wind niet meer is dan een knoop of twaalf. Het tuig is uitgebalanceerd. Het vergt maar een klein beetje trimmen op de schoten of de boot is stabiel en roeruitslag is eigenlijk niet nodig. Het dubbel uitgevoerde roer draagt zeker bij aan de koersvastheid. Eeuwe Kooi legt uit: 'Van alle 23 Bestevaers die we tot nu toe hebben opgeleverd waren

links: Zoals bij de meeste jachten van KM bleef ook deze romp van de *Anabel* ongelakt

boven: Zonnepanelen bedekken dak en dek. Samen met de uitschuifbare windmolens maken ze dat de boot meer energie produceert dan verbruikt

er geen twee gelijk. Maar de *Anabel* is wel heel erg op de wensen van de eigenaar toegespitst. En dan doelt Kooi niet op de scheepslengte. Zo is de inrichting van het dekhuis uniek. Een grote comfortabele stuurstoel springt meteen in het oog, hij staat midden in het dekhuis. Onder de stuurstoel is het witte motorblok van een 100 pk Lugger-diesel zichtbaar, dankzij een doorzichtig luik. De stuurman kan die permanent in de gaten houden. Het dashboard huist een indrukwekkende



hoeveelheid schermen, meters en schakelaars. Bovenop het paneel staan drie zwaailichten. Gaat het rode licht af: brandalarm. Blauw betekent water in de boot en flakkert er een oranje alarmlicht dan staat de boot waarschijnlijk vol rook. Bij man over boord gaan alle zwaailichten tegelijk.

Een ander veiligheidsmiddel dat is overgenomen van de beroepsvaart is de knop die de roerganger elke dertien minuten moet indrukken. Drukt hij niet, dan wordt iedereen aan boord ruw gewekt om de verdwenen stuurman te gaan redden, of wakker te maken. Een systeem dat op menige brug in de grote vaart al is vervangen door een bewegingssensor. Omdat het dashboard kennelijk niet groot genoeg was om alle functies overzichtelijk te presenteren, is een deel van de knoppen op het plafond geplaatst. Met tuimelschakelaars boven zijn hoofd zal de stuurman ongetwijfeld terugdenken aan zijn tijd als piloot. Naast de trap naar het leefgedeelte staat nog eens een groot paneel met schakelaars, zekeringen en meters. Eeuwe legt uit: 'Alle onderdelen aan boord zijn apart uit te

boven: Binnen is Tigerwood gebruikt, een woest ogend hardhout dat daarom maar weinig wordt toegepast in jachtinterieurs

links: De stuurstoel (met als basis een autostoel) in het dekhuis is in alle standen te zetten. De dieselmotor is altijd in beeld door het doorzichtige luik

rechts: Het kottertuig heeft veel potentieel

schakelen. Als er ergens kortsluiting ontstaat kan een unit worden geïsoleerd zodat de rest blijft functioneren.'

Watermaker op het aanrecht

Ook in de kajuit herkennen we de eigenaar's voorliefde voor techniek. In plaats van het wegwerken van de apparatuur is het werkzame gedeelte van de boot juist prominent in beeld: op het aanrecht staat de watermaker, erachter hangen omvormers en andere kasten die bij andere schepen ergens diep in de buik van het schip worden verstopt.

Alle kastjes zijn voorzien van rolluiken. Standaard deurtjes zouden kunnen openspringen als het jacht platslaat, rolluiken blijven gegarandeerd dicht. In de kajuitvloer vinden we weer een glazen gedeelte, ditmaal om te checken of er water in de bilge staat.

De wit-blauw bekleedde bank wordt aan beide zijden geflankeerd door grote rode speakerboxen. De muziek komt niet uit een ipod-mini, maar naast de bank is een heuse stereotoeren aan de vloer geschroefd. De prominente zwarte klimaatkast voor sigaren wordt streng in de gaten gehouden door het beeld van een vliegende adelaar.

Het is duidelijk dat de eigenaar een uitgesproken smaak heeft. Hij houdt van krachtige kleuren. Het interieur bestaat uit rood, wit en blauw, afgewisseld met het bruin-zwart van het gebruikte hout en marmer. Het hout is geolied *Tigerwood*, een wilde houtsoort, die



Overal is de techniek zichtbaar, zelfs boven het aanrecht. Dat is een bewuste keuze geweest

zelden gebruikt wordt in scheepsinterieurs. Zijn keuze voor het doorzichtige motorluik, niet weggewerkte apparatuur en de eindeloze hoeveelheid schakelaars doet denken aan een ontwerpfase waarbij weinig invloed is geweest van een vrouwelijke speler. Dit schip is een echte mannenboot. Daar is natuurlijk niks mis mee, er zijn genoeg mannen die liever naar een goed lopende diesel kijken dan naar een mooi schilderij. Zo'n geheel eigen stijl kan veel interessanter zijn dan een vaartuig dat wordt gebouwd met de verkoopbaarheid in het achterhoofd. Of de stijl je vervolgens aanspreekt is per persoon verschillend. Hoe werkzaam de gekozen inrichting is valt te bezien. Een permanent doorkijkje naar de bilge kan nuttig zijn, maar is natuurlijk niet echt nodig bij een schip met een bilge-alarm en automatisch geactiveerde bilgepomp. Voor het doorzichtige motorluik geldt hetzelfde. Als een visuele inspectie van de motor nodig is, zijn er hopelijk al meerdere alarmlichtjes gaan branden. De op het aanrecht geschroefde watermaker en het espressoapparaat zouden misschien zelfs beter af zijn op een iets meer beschermde plaats. Tijdens onze ronde door het schip op de Noordzee was vasthouden al nodig. De kajuit is gelukkig goed voorzien van handgrepen op de juiste plaatsen. Maar wie een keer verkeerd grijpt

baalt dubbel als hij met z'n ribbenkast op de watermaker landt. Water is een eerste levensbehoefte.

Ten aanval

We hebben lang genoeg binnen gezeten, tijd voor een frisse neus en een blik op de golven. Buiten horen we meer dan het geruis van de wind. Dat komt door de twee windmolens achter op het schip. Ze staan op telescopisch uitschuifbare palen. Op het kajuitdak liggen de zonnepanelen. Het is de bedoeling dat de boot langere tijd in zijn eigen energie kan voorzien. Binnen is af te lezen dat de zonnepalen ondanks het lawaai van de molens op dit moment meer stroom genereren dan de windgeneratoren. Eeuwe en Klaus maken een rekensommetje en komen tot de conclusie dat er meer energie binnenkomt dan het schip verbruikt. Het resultaat leidt tot tevreden gezichten.

Dan is het tijd om het accu-potentieel aan te spreken. We gaan overstag. *Anabel* heeft twee voorzeilen op rollers. Om de voorste genua rond de kotterstag te krijgen is in- en uitrollen de beste optie. 'Are you ready Klaus?', vraagt de schipper aan de eigenaar die achter het roer staat. 'Make ready to tack.' Dat Klaus er even niet bij is met zijn gedachten blijkt uit zijn verwarde reactie. 'Eh...attack?', hij werpt een blik op de zee. 'No, turn, ...drehen.' 'Ach-so...' Voor een piloot is de terminologie op zo'n zeilschip altijd even wennen. ⚓



GEGEVENS BESTEVAER 66ST

Lengte over alles	20,25 m
Breedte	5,00 m
Diepgang met kiel op	1,60 m
Diepgang met kiel neer	3,25 m
Hoogte mast	27 m
Waternverplaatsing	28.500 kg (leeg)
	33.100 kg (volledig beladen)
Ballast	7.500 kg
Materiaal	Aluminium/Sealium