

Beoordelingsrapport “HAVIK”

Naam schip:	Havik
Type schip:	Havik (vergrote Valk)
Ontwerper:	E.G. van de Stadt
Ontwerpjaar:	1940
Bouwer:	Bruynzeel
Bouwjaar:	1940
Lengte over dek:	9,75 m.
Lengte c.w.l.:	onbekend
Breedte:	3,00 m.
Diepgang:	1,48 m.
Displacement:	Schatting ca. 2,4 ton
Ballast:	Schatting ca. 900 kg.
Type romp:	Enkel knikspant
Bouwwijze romp:	Hechthout
Bouwwijze dek:	Hechthout
Bouwwijze opbouw:	Massief mahonie
Tuigvorm:	7/8° sloepgetuigd
Rondhouten:	Spruce
Zeiloppervlak:	Grootzeil plus voordriehoek onbekend

Beschrijving

Wij beginnen de beschrijving met de gebruikmaking van de tekst van de eigenaar, zoals deze op de site van de ‘Havik’; t.w. ‘www.dehavik.eu’ staat vermeld.

De eerste *Havik*

Het is 1941. Kees Bruynzeel’s jacht de *Zeearend* ligt opgelegd. Zeezeilen is op dat moment geen optie. Bruynzeel wil daarom een boot voor de binnenwateren en die boot moet het vooral goed doen op de Zuiderzee. In 1939 had hij al opdracht gegeven aan ontwerper Ricus van de Stadt om een boot voor de Bruynzeel fabriek te ontwerpen die men in serieproductie binnen 150 uur in de Bruynzeel deurenfabriek kon vervaardigen; de nu zo overbekende Valk. Nu denkt Bruynzeel aan een vergroete Valk als kajuitjacht. Het daartoe 1,5 maal vergroete Valk-ontwerp krijgt een kleine kajuit achter de mast. Het interieur bestond uit twee langsbanken,

een hangkast en een gaskomfoor met pannenkastje. Het tuig was een uitvergroting van het Valk-tuig, inclusief de gekromde gaffel. Het enige ontwerpverschil tussen de Valk en de Havik is dat de Havik een conventionele kiel met doorgestoken roer vertoont. De boot bleek eveneens weer zeer snel, maar kreeg een navenant hoge RORC-meting, waardoor ze het bij gelijke rating op moest nemen tegen schepen met een veel grotere lengte. In 44/45 besloot Bruynzeel drie zusterschepen van de Havik te bouwen, enerzijds omdat de Bruynzeelfabrieken min of meer stil kwamen te liggen, anderzijds om zijn werknemers uit de Duitse Arbeitseinsatz te houden. De drie schepen kregen een iets langere en grotere kajuit. De rompvorm van deze drie laatstgenoemde jachten kregen een iets meer V-vormige romp en waren relatief iets smaller in het achterschip. Bovendien kregen ze alle drie een torentuig dat ze wat handzamer maakte en geschikter als toerschip. De onderhavige *Havik* is een van deze drie schepen; de oorspronkelijke *Havik* is vermoedelijk bij een brand verloren gegaan.

De restauratie

We schrijven 1994. Jachtbouwer Jan Strijland koopt een van de latere drie 'Haviken' en begint die niet goed gerenoveerde boot stukje bij beetje te ontleden. Helaas gaat dat – als zo vaak bij restauraties – zover, dat uiteindelijk alleen het kale casco overblijft. De kajuit moet er af en spanten en wrangen moeten worden vervangen. Na twee jaar blijkt een kleine jachtbouwer zichzelf de luxe niet te kunnen veroorloven om een boot voor zichzelf op te knappen. Peter Groenen –de huidige eigenaar– neemt de boot in 1996 over als opdrachtgever van Strijland. Stap voor stap wordt de boot gerestaureerd. De romp wordt in de epoxy gezet en op vitale plaatsen met glasvezel verstevigd. De kiel –hout met een loden ballastdeel– wordt gedemonteerd en opnieuw verlijmd. De originele opbouw gaat er af en wordt vervangen door een identieke opbouw, maar dan van gelamineerd hout, schuim en epoxy. Wrangen, schotten en spanten worden waar nodig vervangen. Als de eigenaar besluit om nog voor 2000 te willen varen haakt Strijland door omstandigheden af. Het zo goed als klare casco verhuist naar Jachtwerf Scherpel in Loosdrecht waar de boot kan rekenen op een perfecte afwerking. Vervolgens werd aan de technische installatie begonnen en onder andere een 9 pk Ruggerini 1-cylinders geplaatst als concessie aan een andere tijd. Het interieur wordt zoveel mogelijk in originele staat teruggebracht in stijlvolle kleuren die mooi combineren met het gelakte hechthout. Het bovenwaterschip wordt in een chique donkerblauwe kleur uitgevoerd. Op 16 juli 1999 ging de gerestaureerde *Havik* weer te water.

De zeileigenschappen

Kees Bruynzeel was bijzonder te spreken over de vaareigenschappen van de *Havik*. Ze was snel; erg snel! Echter: de RORC-wedstrijdformule uit die dagen was adequaat genoeg om dit voordeel te compenseren met een hoge rating. Toch viel ze destijds regelmatig in de prijzen. De *Havik* gaat goed hoog aan de wind en vooral erg hard; zeker als de schoten iets gevierd kunnen worden. De boot stuurt licht als een open boot en gaat gemakkelijk overstag. Ze levert 'het echte zeilen': men zit lekker dicht op het water en ervaart de sensatie van de snelheid als dat geen ander schip lijkt te geven. Ook zeilers die in alle wateren zijn gewassen ervaren nog steeds de kick als ze met de *Havik* fluitend moderne jachten passeren 'met de complimenten van 'van de Stadt...

Ons commentaar

De *Havik* is een vroeg voorbeeld van relatief zeer lichte schepen; een trend die voor de oorlog slechts door lichte scherenkruisers en bijvoorbeeld de Tumlare-klasse werd vertegenwoordigd. Ten opzichte van deze mooie boten werden enkel-knikspantboten natuurlijk als 'minder fraai' ervaren, maar ze lijken wel een zeiltechnisch voordeel t.o.v. deze

S-spannten te hebben: de vlakke romp brengt de hekgolf met gemak ver achter de waterlijn en bij een knik in de schoten en halve wind 'surft' men (bij voldoende wind) a.h.w. over het water waarbij de trilling in de romp en helmstok en het gebruik van de ver achter de romp opkomende weer samenvoegende hekgolf voor een grote sensatie zorgt. Bij dit alles dient wel gezorgd te worden dat men de boot rechtop zeilt wil men de optimale snelheid er uit halen; van een spectaculaire hellingshoek houden weinig boten, maar een enkelknikspanter al helemaal niet! Vlak water levert uiteraard de beste snelheid op; bij knobbelig water aan-de-wind moet men even wennen aan de 'klappen' die men continue hoort onder de knik in de romp aan de loefkant. Bij toenemende golflengte zal een dergelijke romp ook af en toe wel eens een 'paaltje' pikken en de beweging in het schip zijn dan t.o.v. een 'medium-displacement' beslist heftiger; de snelheidsvermindering in golflengte aan-de-wind daarentegen t.o.v. een medium-displacement-ontwerp valt echter verbazend mee bij dit soort schepen.

De beoordeling

Een 'technisch probleempje' bij de beoordeling van het onderhavige schip is het feit dat de vormgeving van een enkelknikspantromp momenteel nog buiten de scoop valt die de VKSJ wenst te vertegenwoordigen; de "oude garde" van weleer vond deze schepen "niet mooi" en wenste destijds niet met "zoveel lelijks" geconfronteerd te worden in hun destijds toch wel een beetje elitaire club.

Echter: de blauwe blazers zijn bij VKSJ-bijeenkomsten al meer dan anderhalf decennium niet meer verplicht (en worden ook niet meer waargenomen) en de vereniging propageert ook al weer jaren een behoudsvereniging te zijn die het belang van restauratie en instandhouding van het klassieke zeiljacht propageert, zonder dat men daarbij in de statuten uitzonderingen maakt voor bepaalde schepen.

Toch heeft het bestuur van de vereniging tot nu toe de "old-diehards" niet willen kwetsen door de inmiddels door de meerderheid ervaren bizarre uitsluiting van naoorlogse knikspantschepen te schrappen; wellicht omdat men van mening was dat dergelijke schepen inmiddels toch al geheel tot het verleden behoren en niet meer lijken te bestaan.

Dat er iemand geïnspireerd is geweest om een dergelijk schip van de ondergang te redden wordt inmiddels breed en met groot enthousiasme gedragen; tegenwoordig bezien we restauraties vooral uit het historisch belang ervan; en niet zozeer meer vanuit subjectieve persoonlijke gevoelens. Het historisch belang van deze uiterst bijzondere "*Havik*" zal een ieder duidelijk zijn: het verhaal van de totstandkoming van zowel het concept als het ontwerp; de grote zeldzaamheid van het scheepstype; de fraaie uitvoering van de restauratie, en last-but-not-least, het feit dat het hier nu eens om een nederlands concept gaat van een nederlandse opdrachtgever en dat een van de meest getalenteerde nederlandse ontwerpers deze boot getekend heeft die een nederlandse historische ontwikkeling vertegenwoordigt in een nederlandse vereniging die voor een groot deel uit in het buitenland ontworpen en gebouwde schepen bestaat.

De toelatingscommissie is enthousiast dat de eigenaar van de *HAVIK* de visie heeft gehad om dit schip voor het nageslacht te behouden en stelt daarom voor om 'organisatorisch' voor dit schip eenvoudig een uitzondering te maken op de nog niet aangepaste statuten, zodat de leden van de vereniging in staat gesteld zullen worden om deze uiterst bijzondere boot wellicht binnenkort te mogen bewonderen!

Wat betreft de klasse-kwalificatie komt ze terecht in de "Vintage Historical-klasse; het daarbij vereiste minimum authenticiteitspercentage van 65% haalt ze hierbij ongezien met groot gemak!

Namens de toelatingscommissie,

Sander Bakker, Dick ten Cate, Maarten Lampe, Govert Munter, en Gert van Soest.
Heemkerk d.d. 1-11-2011