

Beoordelingsrapport “Azais”

Naam schip:	Azais
Type schip:	6mR
Ontwerper:	F. Camatte.
Ontwerpjaar:	1933
Bouwer:	Chiesa, A.
Bouwjaar:	1933
Lengte over dek:	10,93 m
Lengte c.w.l.:	6,92 m
Breedte:	2,01 m
Diepgang:	1,65 m
Displacement:	3,82 ton
Ballast:	2,6 ton lood
Type romp:	s-spant
Bouwwijze romp:	Karveel (acasia) op ingebogen (eiken) spanten
Bouwwijze dek:	Plywood
Bouwwijze opbouw:	nvt
Tuigvorm:	¾ torensloep
Rondhouten:	Aluminium
Zeiloppervlak:	43,11m ² op basis van 85% voordriehoek

Beschrijving van de Azaïs

Met de aanmelding van de *Azaïs* zijn wij van de Toelatingcommissie erg ingenomen!

Een 6mR uit 1933 is een prachtig stuk erfgoed uit een tijd waarin er in Nederland slechts weinig voorkwamen.

De *Azaïs* is een 6mR uit het begin van de periode van de “third Rule”, die in 1933 in ging.

Kenmerkend verschil met de eerdere Rule is het sterk gewijzigd kiel-ontwerp, dat mogelijk werd door het niet meer meenemen van de girthmaat op 55% LWL als snelheidgevende factor in de formule. Daardoor kon het diepste deel van de kiel naar voren komen en aan de voorzijde onder de boeg veel nat oppervlak worden gespaard.

In 1933 ontstond er een ware surge van nieuwe 6mR schepen. De klasse was met de 8mR nog steeds aangewezen als olympische klasse, terwijl de 30- en 40m² Scherenkruisers inmiddels van deze lijst waren afgevoerd.

Iedereen met Olympische aspiraties liet, onder de nieuwe Rule een schip bouwen.

Grote ontwerpers en eerste klas werven deden mee aan deze rage!

De formule voor mR klassen is een bijzondere: eigenlijk is het een voortdurende uitdaging om met de parameters te spelen. Doel was een meetuitkomst te krijgen die zo dicht mogelijk kwam bij de klassemaat: 6m. en dan een zo snel mogelijk schip te hebben getekend. Daarbij kon worden gemikt op de plaatselijke omstandigheden, door bijvoorbeeld te mikken op lichtweer. Zeiloppervlak kon worden gewonnen tegenover een kortere lengte op de gemeten waterlijn. Bleef het natuurlijk zaak om voldoende drijfvermogen voor de zware ballast te construeren. Zo ontstond dan een wat volumineus onderwaterschip, waardoor een 6mR op rompsnelheid een reuze hekgolf trekt. De ene ontwerper was weer beter in het vormgeven van het achterschip dan de andere. Olin Stephens en Arvid Laurin hadden hierop hun eigen en veelal succesvolle visie.

Al met al was en is een 6mR uit die tijd een wonder van engineering.

De klassevoorschriften laten veel vrijheden m.b.t. de constructiewaarden, maar men moest voldoen aan de geldende Lloyds regulations m.b.t. de scantlings. Daarbij was het de kunst om zo licht mogelijk te bouwen binnen die regulations, zodat er maximaal gewicht “over” was voor de loodballast aan de kiel. Dat was een belangrijk kenmerk van de mR schepen: Een ongelofelijk hoog ballast aandeel, met de daarmee verbonden grote krachten in de romp. Wat dat betreft is het maar goed dat de spantvorm ruimte gaf voor een brede kielbalk, waardoor de loden kiel wel heel effectief werd afgesteund.

Het hoge tuig leidde, mede ook door de geringe breedte van de schepen tot hoge putting-belasting. Daarom zie je inmiddels veel versterkingen van de puttings naar de mastvoet en/of ringspanen ter hoogte van de mast.

De 6mR is echt een schip voor mannetjesputters, waarvan er bij wedstrijden 5 aan boord mogen zijn conform klasse voorschriften. Het is te hopen dat één daarvan het koppetje er bij houdt en aangeeft dat strak strak is en dat er dan niet meer hoeft te worden gesjord aan de lier. Want een 6mR kun je op een achternamiddag “los” zeilen. Zeker als het knoeper hard tegen de golven in gaat. Gelukkig heeft de *Azaïs* twee kuip openingen, één comfortabel voor de

stuurman en wellicht de grootschootman en één voor de genuaman en de voordekkers. Het brugdekje tussen de beide is niet om de bemanning uit elkaar te houden, maar om het schip bijeen te houden. Zoals gezegd de belastingen zijn enorm op een 6mR en een 6mR met een enkele kuip opening (de zgn. brievenbus) is aanzienlijk minder sterk. Hangen aan hangbanden is niet toegestaan, evenmin als buitenboord zitten in de railing. Bijgevolg zit de bemanning onder dek of er wordt “gekleefd” ofwel op de buik op de dekrand met een arm en een been buitenboord. Ook daarvoor mogen er geen aparte voorzieningen zijn, anders dan een part van de genua schoot o.i.d. Een boot voor mannetjesputters!

De beoordeling van de *Azaïs*

De *Azaïs* is een waardig representant van de Third Rule 6mR klasse.

Zij is bijna geheel origineel, zoals ze in 1933 is ontworpen en gebouwd. Feitelijk zijn alleen de mast en de verstaging gemoderniseerd. Die waren oorspronkelijk van spruce en van niet roestvrij staaldraad, terwijl de mast voorzien zal zijn geweest van twee zalingparen en een knikstag bovenin, om de masttop af te steunen.

De aluminium mast kan volstaan met een enkele zaling op halve hijshoogte van de voordriehoek en een knikzaling op de hele hijshoogte. Ook zullen de dekbeslagen wat moderner zijn dan die uit 1933. Maar verder is de *Azaïs* weinig veranderd.

Verheugend is dat er in de *Azaïs* geen motor is ingebouwd, met een schroefas door het achterstevenhout en een groot gat in het roer. Eigenlijk is zoiets moord voor de zeileigenschappen van z'n fraai schip. Nu is er een kleine buitenboordmotor op een bracket aan de zijkant, gemakkelijk demontabel en zo opgeborgen onder het achterdek!

Dat is geen enkel probleem met 5 mannetjesputters aan boord!

Azaïs haalt dan ook met gemak de authenticiteitszeisen die de VKSJ stelt aan indeling in de Vintage klasse, waarin ze ongetwijfeld thuis hoort.

Welkomstwoord

Wij willen de eigenaars van de *Azaïs* dan ook feliciteren met hun mooie schip, waarvan we graag meer willen zien tijdens de VKSJ evenementen in het seizoen.

Een warm welkom dus!

De Toelatingscommissie.

(Sander Bakker, Dick ten Cate, Govert Munter, Gert van Soest en Maarten Lampe)