



LOUIS WETERINGS ZEILT MET ZIJN BORA BORA OM DE WERELD

‘Ik bouw mijn hele leven al bootjes’

JE BAAN OPZEGGEN, JE HUIS VERKOPEN EN MET JE ZEILBOOT EEN WERELDREIS MAKEN. LOUIS WETERINGS DEED HET EN BOUWDE BOVENDIEN ZIJN SCHIP ZELF. INMIDDELS WERKT HIJ AAN EEN NIEUW JACHT, DE BORA BORA. MAAR HAAST HEEFT HIJ NIET: ‘WE MÓETEN NIET WEG.’

HET IS DE ULTIEME DROOM: EEN wereldreis maken met een zeilboot. Maar is het dat ook als in de Straat van Malakka – een gebied berucht om zijn piraterij – steeds meer bootjes je jacht omcirkelen? En als gemaskerde mannen die bootjes blijken te bevolken? ‘Het waren gewoon lokale vissers die nog nooit een zeilboot van dichtbij hadden gezien’, zegt Louis Weterings relativerend. ‘Ze droegen bivakmutsen om zich te beschermen tegen de brandende zon. Ik heb geen moment gedacht dat het slecht zou aflopen. Dat was anders toen ik in Jemen ineens een mitrailleur in mijn gezicht kreeg. Ik heb de loop van het wapen naar beneden geduwd. Daar schrok die man zo van dat hij ervandoor ging.’

Bij terugkomst in Nederland lagen de bouwtekeningen al klaar

Stoere zeemansverhalen heeft Weterings genoeg. Hij is dan ook samen met zijn vrouw Ina zeven jaar van huis geweest met de zelfgebouwde Pacific. Dat weerhield hen er niet van om al tijdens de reis na te denken over een volgende trip én een nieuwe boot. ‘We wilden een snellere en lichtere boot, omdat we onderweg zagen dat zwaardere boten de meeste problemen hebben’, zegt Weterings. ‘Een zwaar schip heeft veel zeil nodig om snelheid te maken, maar kan bij harde wind dat zeiloppervlak niet dragen. De boot gaat dan te langzaam en geeft golven de kans om met het schip te spelen. Het is de bedoeling dat ik met het schip vaar en niet dat de golven het doen!’

Weterings liet zijn oog vallen op een Open 50, een type boot dat zeer breed is aan de achterkant en een platte romp heeft. ‘Een Open 50 is een heel licht model dat heel goed over het water scheert, dus die moest het worden. Steeds als we een mooi exemplaar zagen varen, bleek het ontwerp van bureau Simonis

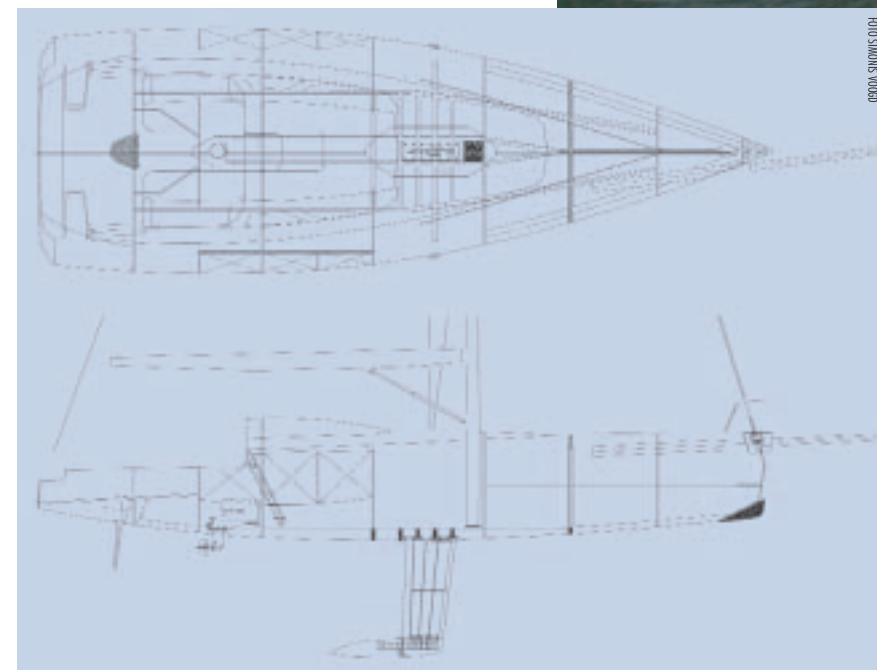
Voogd te zijn.’ Het echtpaar nam daarom in het Zuid-Afrikaanse Kaapstad contact op met scheepsarchitect Alexander Simonis. Hij maakte de eerste schetsontwerpen en zijn compagnon Maarten Voogd in Enkhuizen tekende de boot af. Bij terugkomst in Nederland lagen de tekeningen klaar. Weterings verkocht de Pacific en begon met de bouw van de Bora Bora, vernoemd naar ‘een van de mooiste plekken op aarde’, een eilandje in Frans Polynesië. Weterings: ‘Maar we hebben de boot niet alleen daarom de naam van het eiland gegeven. We wilden een naam die makkelijk is te spellen en in alle talen eenvoudig is uit te spreken, net als Pacific.’

ALLERGIE

Het schip bestaat volledig uit vezelversterkte epoxy-composiet. ‘Ik wilde eerst een boot van aluminium, maar Maarten Voogd wist mij ervan te overtuigen dat epoxy beter bij zo’n modern ontwerp past.’ Dit composiet-



Het zeiljacht Bora Bora op de Oosterschelde.



Bouwtekening van de Bora Bora.

| KENGETALLEN | |
|----------------------|---|
| NAAM | Bora Bora |
| BOUWJAAR | 2003 |
| LENGTE | 15 m |
| BREEDTE | 5,4 m |
| HOOGTE | 25 m |
| DIEPGANG | 2,85 m |
| ZEILOPPERVLAK | Aan de wind 150 m ² Voor de wind 290 m ² |
| SNELHEID | 20 kn 37 km/h |
| GEWICHT | 9500 kg |

materiaal bestaat uit een kern van latten hout of stroken schuim. Daarop zit een toplaag die bestaat uit een laminaat van epoxyhars en weefsels van koolstof-, aramide- of glasvezel.

De romp van het schip heeft rood-cederhout als kern. Het binnenste van het dek – de kuip en het interieur – is van schuim. ‘Om het schip zo licht mogelijk te houden, hadden we voor alles een schuimkern moeten gebruiken. Toch hebben we voor de romp het zwaardere, maar sterkere cederhout gekozen. Dan kan de boot ook in landen met minder goede voorzieningen zonder te beschadigen op de wal,’ ver-

antwoordt Weterings deze materiaalkeuze.

De Bora Bora is gebouwd met behulp van de vacuüminjectiemethode. Bij deze werkwijze komt op de matten van koolstof-, aramide- of glasvezel, die over de hout- of schuimkern zitten, een laag folie. De lucht wordt onder de folie weggezogen, waarna het epoxyhars door het drukverschil onder de folie stroomt en zich gelijkmatig verdeelt. ‘In Nederland zijn maar drie jachtwerven die deze techniek toepassen. Ik ben bij Adrie Pijnen Jachtbouw in Tholen terechtgekomen. Daar heb ik een loods gehuurd en kon ik het aanwezige gereed-

schap gebruiken. Ik ben de kunst van het bouwen met epoxy gaan afkijken bij toonaangevende Franse jachtwerven. Omdat ik geen concurrent ben, waren ze bereid mij te helpen.’ Een werknemer van de jachtwerf werkte veertig uur per week voor Weterings; zelf maakte hij weken van ruim tachtig uur. ‘Je moet oppassen dat je geen allergie ontwikkelt voor epoxyharsen. Ik ging er af en toe een weekje tussenuit voor wat frisse lucht, maar in die weken belandde ik dan toch vaak bij andere werven om daar een kijkje te nemen.’

‘Alleen de vlaggenstok was van hout en die heb ik laatst vervangen door koolstofvezel’



Louis Weterings met een model van de Bora Bora.

BOOTJES

Na twee jaar bouwen is de Bora Bora in augustus 2003 te water gelaten. 'De architect heeft toen gezegd dat ik de enige ben die tijdens de bouw van een boot nooit gebeld heeft om iets te vragen', zegt Weterings niet zonder trots. Maar hij is dan ook niet onervaren in de jachtbouw. 'Ik bouw mijn hele leven al bootjes.' De eerste bouwde hij op zestienjarige leeftijd met een vriendje. Hij kreeg steeds meer opdrachten en begon uiteindelijk Jacht- en Metaalbouw Sint-Annaland. Weterings verkocht het bedrijf toen Ina en hij aan hun wereldreis met de Pacific begonnen. De Bora Bora is de zevende zeilboot die hij heeft gebouwd.

Louis en Ina Weterings willen niet in een doodskist varen

Het zeiljacht is inderdaad licht en snel. De 15 m lange Bora Bora weegt maar 9500 kg en kan een maximumsnelheid van 20 knopen (37 km/h) halen. 'De Pacific liep maximaal 7 à 8 knopen', geeft Weterings ter vergelijking aan. De brede achterkant van 5,4 m en de platte romp zorgen ervoor dat het schip makkelijk over het water scheert en sneller gaat. Bovendien is deze afwijkende vorm volgens Weterings het meest geschikt voor het maken van een wereldreis. 'Een jacht met deze vorm komt

het best tot zijn recht als de wind van achteren komt. Bij een reis rond de wereld heb je bijna altijd wind mee.' Twee waterballast-tanks van 800 l aan weerszijden van het schip en een 4 ton zware loodballast in de kiel zorgen voor voldoende stabiliteit. Om dit te testen is de gennaker, een bol gesneden zeil van 200 m², bij zeer harde wind aan de uitschuifbare boegspriet van 2 m bevestigd. 'We hebben het schip drie keer zo plat laten gaan dat de kiel boven water kwam. Iedere keer richtte de boot zich weer op', aldus Weterings. 'Hij kan dus omslaan, maar draait vanzelf terug.'

KATTENLUIK

De Bora Bora is een racer, maar is ook geschikt om mee te toeren. In het ontwerp zijn de ervaringen van de vorige wereldreis verwerkt. 'We wilden absoluut geen klassiek schip meer', geeft Weterings aan. 'Het interieur van de Pacific was van hout en op een gegeven moment ging het schip toch een beetje op een doodskist lijken door al die betimmerde wandjes en plafonds. Op de Bora Bora was alleen de vlaggenstok van hout en die heb ik laatst vervangen door een surfplankmast van koolstofvezel. In de tropen is hout ook helemaal niet handig, omdat kakkerlakken achter de plankjes kunnen kruipen. In principe moet je met een brandspuit door je boot kunnen gaan.'

De Bora Bora is bewust niet langer dan 15 m, omdat het onderhoud anders te veel tijd kost. 'In de ideale tijdsverdeling kost het onderhoud, evenals het zeilen en het bezichtigen van een land, eenderde van de tijd.'

Een andere uitdrukkelijke wens was dat de Bora Bora voldoende comfort moet bieden. Het schip heeft een watermachine, een elektrische kookplaat, een magnetron en een wasmachine aan boord. De kajuit is voorzien van twee luie stoelen, want 'als je op een boot woont, wil je ook wel eens lekker kunnen zitten'. In de spiegel van het zeiljacht zit een klep, 'een soort kattenluik'. Daarachter kan de rubberboot opgeborgen worden. 'We wilden de bijboot niet steeds op het dek hoeven te tillen.'

Weterings werkt sinds de tewaterlating aan de afbouw van het interieur, maar hij heeft geen haast. 'We móeten niet weg. Waarschijnlijk beginnen we met een jaartje op de Middellandse Zee. Daarna zien we wel.' In Nederland trekt de Bora Bora al veel bekijks. Tijdens een tochtje op de Oosterschelde bijvoorbeeld komen veel plezierjachten dichtbij om het schip beter te kunnen bekijken. 'Dat gebeurt altijd als je in iets bijzonders vaart', aldus Weterings. De kans is dus groot dat Ina en Louis de volgende keer in de Straat van Malakka weer mannen met bivakmutsen tegenkomen. ●