

Gypsy life op het water

GYPSY LIFE OP HET WATER

DUIJS ECHTPAAR MET 12 METER LANGE SMELNE VLET OP PROEF EXPEDITIE NAAR DE BRITSE EILANDEN



Na een lange periode van voorbereidingen vertrok het Duitse echtpaar Harald en Yvonne Paul half mei jl. met hun 12 meter lange en ingrijpend aangepaste Smelne Vlet vanuit Drachten om via België, Frankrijk en Engeland uiteindelijk in het Ierse Creeslough te kunnen afmeren. Yacht Vision Magazine volgt het ondernemende echtpaar tijdens hun bijzondere tocht met hun 'Gypsy Life'.

Tekst: Alfred J. Boer

Het is op een zonnige zaterdagmiddag in mei als Harald en Yvonne Paul en scheepshond Rats mij welkom heten aan boord van hun superstrak in de lak staande, 12 meter lange Smelne Vlet. De multiknikspant ligt op dat moment nog afgemeerd in de Smelne-jachthaven in Drachten, maar niet voor lang meer. Want volgens plan vertrekken Harald en Yvonne medio mei voor een drie maanden durende expeditie met het Ierse Creeslough als einddoel. De reis loopt via Vlissingen, Le Havre, Guernsey, Jersey, Nantes, Brest, vanwaaruit de oversteek wordt gemaakt naar de Scillys. Vervolgens voert de zeereis naar Wales en koerst de Smelne vlet naar het noorden om eind juli via het Ierse Waterford en Shannon te eindigen in Creeslough, een schitterend havenplaatsje in Donegal, een county in het noordwesten van Ierland. Onder het genot van meerdere smakelijke kopjes koffie vertellen Harald en Yvonne over de niet alledaagse onderneming, die zij zien als een proefexpeditie, een opmaat voor een in 2008 te varen trip met als werktitel 'Projekt Nordmeer 2008'; over twee jaar hopen zij via de westkust van Noorwegen naar Groenland te varen, waarbij op de terugweg IJsland zal worden aangedaan. Als het even meezit, dan staat volgend jaar nóg een proefexpeditie op de agenda, waarbij de aangepaste Smelne Vlet de wateren rond Lapland zal aandoen. Maar zoals al aangegeven, ziet Paul de op dit moment te varen route als een proefexpeditie om de samenwerking met alle betrokken partijen, waaronder sponsors en media, fijn te slijpen. "Het is mijn bedoeling om 'Projekt Nordmeer 2008' met een aantal enthousiaste Smelne-eigenaren te volbrengen en op die manier op verantwoorde wijze hun vaargrenzen te leren te verleggen. Dat zal overigens nog niet zo gemakkelijk zijn, want de gemiddelde Smelne-eigenaar is zo'n twintig jaar ouder dan ik ben en dan ligt het niet bepaald voor de hand om op een 'broekie' van slechts 43 jaar oud te moeten vertrouwen", aldus Paul, die met zijn 2006-avontuur wil aantonen, dat er zoveel méér mogelijk is met een Smelne.

Rattenvanger

Paul weet overigens waarover hij praat, want zijn nautische staat van dienst is redelijk indrukwekkend, getuige de vele lange zeereizen die hij samen met Yvonne maakte en met wie hij al drieëntwintig jaar is getrouwd. Een paar

voorbeelden: Kelheim-Boedapest (1998), Kelheim-Terschelling (1999), Rondje Denemarken (2000), Rügen-Tuku, Finland (2001) en Hamburg-Spitsbergen in 2002. Dit overigens allemaal in boten die niet direct bij je opkomen bij het horen van het woord expeditie. ►



**"IK MAG DAN NIET TOT DE ABSOLUTE WERELDTOP HEBBEN
BEHOORD, TIJDENS AL MIJN WEDSTRIJDEN BEN
IK OVER DE FINISH GEKOMEN!"**

Gypsy life op het water

► Zo werden eerdere expedities met succes volbracht in een polyester Nidelv 24, terwijl een 12 meter lange Smelne Vlet ook niet direct wordt geassocieerd als de Landrover Defender onder de expeditieboten. Hoe dan ook, Harald en Yvonne zijn vastbesloten om de rest van hun werkzame leven als expeditieleiders door te brengen en zo andere watersporters te kunnen laten meegenieten van de wonderschone natuur op en rond het water. Om dit allemaal mogelijk te maken, werd het huis van de familie Paul in het Duitse Pürgen verkocht en zetelden zij gedurende de bouw van hun schip in een heuse 'Wohnwagen'. De caravan staat op nog geen twintig meter afstand van de plaats waar de Gypsy Life tot half mei van dit jaar lag afgemeerd. Van oorsprong is Paul rattenvanger(!), die echter steeds meer interesse ontwikkelde voor ondernemende vakantie-reizen, duik- en hengelsport-vakanties en zich vervolgens bekwaamde in het geven

van vaarinstructies op motorboten en navigatietechnieken. Daarnaast is Paul een niet onbekwaam fotograaf, zij het dat digitale fototechniek voor hem nog relatief onbekend terrein is. Je kunt nu eenmaal niet alles in huis hebben.

Snelle internetcultuur

De ondernemende watersporter ziet zichzelf als ambassadeur voor de scheepswerf en voor de sponsors die de proefexpeditie mede mogelijk hebben gemaakt, waaronder Yanmar Marine, Mastervolt, Holland Nautic, Vetus, Ortlieb (waterdichte verpakkingen voor allerhande spullen) en Gaastra. "Ik ben een man van persoonlijke contacten en probeer mijn enthousiasme voor de producten van mijn sponsors tijdens persoonlijke gesprekken over te brengen. Dat is dus heel wat anders en niet te vergelijken met de snelle internetcultuur, waar de aankoop in fracties van seconden louter en alleen op basis van een prijs of een plaatje wordt beslist", weet Paul, die in zijn jonge jaren in Duitsland redelijk succesvol was in de motorcross (Enduro) wereld. Hij vervolgt vol overgave: "Of ik nu spreek met de eigenaar van een voormalige tuinvlet met roestige opbouw of de eigenaar van een luxe motor- of zeiljacht,

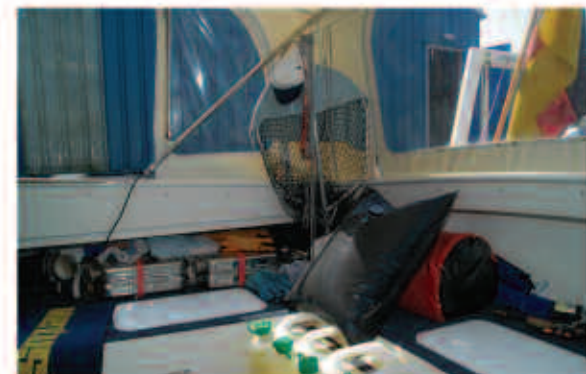
ze kunnen allemaal rekenen op mijn onverdeelde aandacht en advies." Paul neemt zijn taak serieus, want een snelle blik door het interieur van zijn schip leert, dat er alleen al aan VETUS catalogi een kilo of tien aan boord is. De ondernemende 'expediteur' broedt al heel wat jaren op een door de media gevolgd avontuur, maar dit jaar lijkt hij daar pas goed in te slagen, althans, in Nederland. Goed beschouwd is er sprake van een regelrechte doorbraak, want zijn vorderingen halen zelfs de buis, dankzij de belangstelling van het televisieprogramma met dezelfde titel als dit magazine. In de ogen van Paul zijn de volgende elementen dé sleutel tot het succes van zijn nieuwe leven: eten, goede lichamelijke conditie, ervaring en affiniteit met de natuur. "Tijdens mijn periode als Enduro-coureur heb ik bovendien leren improviseren en voorbereiden. Ik mag dan niet tot de absolute wereldtop hebben behoord, tijdens alle wedstrijden waaraan ik heb deelgenomen, ben ik over de finish gekomen!"

Sleutel

Een aantal jaren geleden, in 2002, kwam Paul tijdens Boot Düsseldorf in contact met Smelne en raakte al snel enthousiast over het schip. Zo enthousiast zelfs, dat hij en zijn vrouw al snel besloten om hun huis te verkopen en een nieuwe richting aan hun leven te geven door voortaan op een boot te gaan wonen. "Toen wij terugkeerden naar de beurs en Smelne informeerden over onze plannen, riepen zij meteen dat permanent verblijf op een nog geen 10 meter lange boot geen reële optie was. Zij nodigden ons uit om in de auto te stappen en naar Drachten te rijden. Daar aangekomen kregen wij tot onze grote verbazing de sleutel van de werf en mochten alles op ons gemakje bekijken." Twee uur later en zwaar onder de indruk van wat hij allemaal had gezien, kwam hij terug bij Jochem Veenje met de mededeling dat hij overtuigd was van de kwaliteit, maar dat een groter exemplaar dan het beoogde model financieel niet haalbaar was. Wybke Veenje over dit bezoek: "Paul was erg enthousiast over het 9.70 meter lange model en vertelde ons over zijn expeditieplannen. Wij waren best bereid om daarin mee te gaan, maar dan wel met een model dat zich qua zeewaardigheid beter voor dit project leende. Zo zijn wij dus uitgekomen op deze boot," aldus Veenje, die als centraal contactpersoon fungeerde en de speciale wensen van Paul op zijn beurt besprak met ►

**"IK BEN EEN MAN VAN
PERSOONLIJKE CONTACTEN"**

Gypsy life op het water



► het bedrijfsbureau van Smelne. "Het is dus niet zo dat Paul de timmerman stond te souffleren over hoe hij de freesmachine moest instellen." Op het eerste gezicht oogt de Gypsy Life van Harald en Yvonne Paul op een standaard Smelne Vlet, maar schijn bedriegt. Op tal van punten werd het ontwerp aangepast om veilig en verantwoord ruimer water te kunnen bevaren.

Hijsoog

De meest ingrijpende aanpassing was het verlengen van de kiel, waardoor de diepgang op 1,70 meter werd gebracht. Paul: "Eigenlijk wilde ik de diepgang tot twee meter vergroten, maar volgens Wybke Veenje was dit constructief gezien niet mogelijk. Een week later belde ik hem weer en toen vertelde hij mij, dat 1,70 meter het maximaal haalbare zou zijn. Dat is dus ook geworden en er is bovendien nog een vin aan toegevoegd, die ervoor zorgt dat de rolbeweging van het schip tot minimale waarden beperkt blijft", aldus Paul, die zich met deze ingreep verzekert weet van meer comfort maar zo niet belangrijker: de toch al niet geringe stabiliteit

werd sterk verbeterd. Het extra kielvolume dient tevens als extra dieseltank met een capaciteit van 660 liter. Tegelijkertijd werd ter bescherming van de schroef en het roer de kiel verder naar het achterschip doorgetrokken met als neveneffect dat de schroefas over een kortere lengte vrij in het water is komen te liggen. Dat heeft als gevolg een verminderde kwetsbaarheid, geringere kans op vibratie en lagere belasting voor de lagers. In feite heeft Paul het schip samen met de specialisten van Smelne gebouwd. Een redelijk uitzonderlijke gang van zaken, die niet alleen een prijsvoordeel voor Paul opleverde, maar hem ook de ultieme mogelijkheid gaf om ieder hoekje en gaatje van zijn schip te leren kennen. Met Smelne werd de afspraak gemaakt, dat Paul zijn scheepsbouwactiviteiten voornamelijk tijdens de avonduren zou uitvoeren, zodat het werfpersonnel op geen enkele wijze zou worden gehinderd. Naast het uitdiepen van de kiel werden nog tal van andere zaken aangepast. Zo kan het interieur van de vlet op buitengewoon slimme wijze gedeeltelijk worden verwijderd om de bereikbaarheid van de 124 Pk sterke 4-cilinder Yanmar dieselmotor te

OP TAL VAN
PUNTEN WERD HET
ONTWERP
AANGEPAST



verbeteren. En in het onwaarschijnlijke geval dat zich tijdens de expeditie een groot motorprobleem mocht voordoen en uitbouw onontkoombaar is, dan maakt Paul gebruik van het speciaal in het kajuitdak aangebrachte hijsoog. Onder normale omstandigheden is dit oog door middel van een fraai stukje timmermanskunst aan het oog onttrokken, maar het kan in een handomdraai worden verwijderd om er een katrol aan te kunnen bevestigen. Om het gewicht van de zware 3500 cc motor te kunnen torsen, werd ook de dakconstructie verzwaaard.

Aangepast isolatieglas

Niet direct zichtbaar, maar minstens zo belangrijk zijn de zwaarder uitgevoerde ramen. Het pakket isolatieglas is qua dikte gelijk aan het standaard door Smelne gebruikte pakket, maar het glas aan de buitenzijde is enkele millimeters dikker. Om toch gebruik te kunnen maken van de bestaande profielen werden de extra millimeters van de spouw 'gepikt'. Dankzij deze technische ingreep is de Gypsy Life bestand tegen zware overslaande golven. "Wel zo belangrijk", weet Paul, "want varen op ruimer water doe je met je hoofd, waarbij je je geen zorgen moet maken over de techniek. Dankzij de intensieve bouwbegeleiding kan ik voor 120% op dit schip vertrouwen. Er is niets, maar dan ook werkelijk niets aan het toeval overgelaten", aldus Paul. Daarmee doet hij bijvoorbeeld ook op de aanwezigheid van maar liefst drie zware pompen en een extra zwaar uitgevoerde, van een veel

"ER IS NIETS, MAAR DAN OOK
WERKELIJK NIETS AAN HET
TOEVAL OVERGELATEN"

groter model Smelne afkomstige schroefas met bijbehorende koppeling. Liefhebbers van het betere elektronica-werk hoeven zich daarentegen niet aan de Gypsy Life te vergapen, want in feite is sprake van het hoogst noodzakelijke: een marifoon, een kleine radar, twee GPS-ontvangers en dankzij Holland Nautic sinds kort ook een satelliettelefoon. Uiteraard beschikt het schip wel over een zwaar uitgevoerde elektrische installatie van MasterVolt, inclusief een aggregaat van het type Whisper 6000, zodat Yvonne op ieder gewenst moment de aanwezige wasmachine kan laten draaien. Op de boeg prijkt een door een zware elektrisch aangedreven lier van VETUS een Danforth anker (48 kg) aan een 100 meter lange RVS ankerlierketting met een dikte van 10 mm. Het eveneens door een elektrische lier aangedreven hekanker is van het type Bruce en beschikt ook over 100 meter ankerketting. Misschien iets overdreven, maar aan de andere kant geen overbodige luxe voor een schip waarvan de waterverplaatsing als gevolg van de diverse aanpassingen en extra, in jerrycans meegevoerde, brandstof 18 ton bedraagt.

Begin mei vertrokken Harald en Yvonne via het IJsselmeer en de Biesbosch naar Vlissingen, om eind mei via Le Havre de oversteek te maken naar Guernsey. Onder invloed van het slechte weer heeft de Gypsy Life inmiddels al wat vertraging opgelopen; eind mei lag het schip in het Franse Cherbourg te wachten op de passage van een lagedrukgebied. In de komende edities van Yacht Vision Magazine praten wij u bij over de vorderingen van de Gypsy Life. ■

