



LelieClass, het snelle, onderhoudsvrije en robuuste alternatief voor de Lelievlet en Lelieschouw.

Wie ?

Wij, Ben Korner, Arjen Keer en Klaas Huizinga, partners in FCY Design en LelieClass Yachts vonden het tijd om een nieuwe uitdagende boot te ontwerpen en te laten bouwen voor de watertak van Scouting. Klaas Huizinga is lid van het bestuur van Scouting Norvicus in Noordwijk en vervult de functie van secretaris. In zijn jeugd is hij tot groot genoegen welp, zeeverkenner en voorzitter van de stam/loodsen geweest bij deze scoutinggroep. De twee laatste periodes zijn bepalend geweest voor zijn latere professionele carrière. (naval architect/scheeps-jachtontwerper)

Ben Korner en Arjen Keer zijn beide ook scheeps-jachtontwerper. Ben heeft in 2015 en 2016 wedstrijden gevaren op zee, soms samen met Arjen en Klaas, met zijn boot Masai, een 12,19 meter lange boot van het Franse merk en type Pogo S2, een Class 40 wedstrijdboot van de 2e generatie.

Ben Korner
06- 51113559
Berensteinseweg 18

Arjen Keer
06-27062776
1217TJ Hilversum

Klaas Huizinga
06-42140301
The Netherlands



De Wilde Vaart speltak (16-19 jaar) van Scouting Norvicus heeft een LelieClass aangeschaft om daarmee hun leden een inspirerender en spannender zeilervaring te kunnen aanbieden.

Waarom ?

Wij denken met de LelieClass een aantrekkelijk en passend alternatief en aanvulling te hebben gecreëerd voor de Lelievlet en Lelieschouw, die door de unieke combinatie van eigenschappen een nieuw elan kan initiëren voor de watertak van Scouting als geheel.

De wat oudere scoutingleden en scoutingleidingleden kunnen hier mede een reden in zien om langer (leiding)lid te blijven, waarmee een chronisch probleem bij veel Scoutinggroepen deels kan worden verholpen.

Wat?

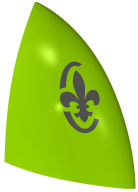
De veelzijdigheid van de 'good old Lelievlet' is mede het uitgangspunt geweest voor de nieuwe LelieClass. De vormgeving is echter gebaseerd op de huidige snelle zeilboten naar Frans design. Dat geeft een moderne, snelle en uitdagende uitstraling, waarmee je als Scoutinglid gezien wil worden.

De lengte van de LelieClass is dezelfde als die van een Lelievlet (5,60 m), je kan er in roeien en in wrikken (nu met 2 personen tegelijk wanneer je dat wilt !) en onder een koepel-dektent met z'n 4-en ruim in slapen. Door het ophaalbare zwaard en roertjes is de diepgang te beperken, zodat het varen in ondiepe slootje en kreekjes net als bij de Lelievlet en -schouw mogelijk is.

De nieuwe boot is zoals de Lelievlet natuurlijk onzinkbaar door de toepassing van waterdichte luchtkasten en geschikt om er avontuurlijke trektochten mee te ondernemen.

Naast de goede en praktische overeenkomsten tussen de Lelievlet/-schouw en de LelieClass zijn er ook een aantal essentiële verschillen, die wij zien als grote- en zelfs noodzakelijke verbeteringen:

1. De boot is +/-310 kg lichter dan de Lelievlet, (550 tov 860 kg) wat de hanteerbaarheid, het roeien, wrikken en jagen een stuk makkelijker maakt. Bovendien zal de boot alleen al hierdoor een stuk sneller zeilen, wat uitdagender en spannender is. De boot zal sneller op enige actie van z'n bemanning reageren, zodat de relatie tussen wat je doet en wat het teweeg brengt een stuk duidelijker zal zijn, wat het leren zeilen, deels, eenvoudiger en begrijpelijker maakt. Niettemin heeft de boot door het toch nog aanzienlijke gewicht en grote breedte geen 'zenuwachtig kritisch-' en 'wiebelig wedstrijdboot' karakter.
2. De boot is 35 cm breder, (2,20 tov 1,85) wat de stabiliteit zeer ten goede komt en waardoor de ruimte in de boot vergelijkbaar wordt met die van de Lelieschouw.
3. Het casco van de boot is gemaakt van zeewaterbestendig aluminium (4 mm 5083 plaat voor de huid en 3 mm anti-slip 5754 rijstkorrelplaat voor de kuipvloer, zittingen, dek en doften), waardoor het onderhoud tot een minimum wordt beperkt. Oplosmiddelen en verf zijn hierdoor vrijwel overbodig, wat zowel het milieu als de gezondheid van de Scouting(leiding)leden ten goede komt.
4. De boot is zelflozend, dus het hozen behoort tot het verleden.
5. De mast en giek zijn eveneens van aluminium, zodat ook daar geen onderhoud aan is, anders dan het in de winter opslaan en schoonhouden. De mast is natuurlijk eenvoudig strijkbaar.
6. De aluminium doften, welke alleen worden gebruikt tijdens het roeien, kunnen eenvoudig worden geborgen tegen de zijkant van de zwaardkast. Hierdoor is er meer vrije bewegingsruimte in de kuip. De doften zijn aan de onderzijde beplakt met schuimplaat, zodat ze blijven drijven mochten ze onverhoeds overboord gaan.
7. De riemen worden met een slim systeem geborgen onder de langsscheepse zittingen, zodat deze niet 'door de boot gaan zwerven' wanneer de boot onder helling vaart tijdens het zeilen.
8. Door het ophaalbare zwaard en roertjes kan de diepgang worden beperkt tot slechts 16 cm. (vlet minimaal 40 cm door scheg en roer)
9. Het met 27 kg verzwaarde ophaalbare zwaard is dubbelwandig geprofileerd (NACA 63012-profiel) en steekt 1,09 m, wanneer volledig neergelaten. Mede door de profilering van het zwaard (ipv een vlakke plaat, zoals bij de Lelievlet en veel andere kleine zeilboten) en diepgang heeft de boot goede aandewindse eigenschappen.
10. De dubbele, gekoppelde, geprofileerde roertjes (NACA 0012) hebben een aantal voordelen: Ze zitten niet in de weg tijdens het strijken van de mast en – doordat het roertje aan lij onder helling dieper het water ingaat, wordt de bestuurbaarheid vergroot.
11. Er is geen gaffel, waardoor het risico op een zeer hoofd bij het hijsen en strijken verdwijnt..... Bovendien is het zetten en laten zakken van het zeil met een enkele val een stuk eenvoudiger. Het grootzeil is uitgevoerd met een zg square-head, welke de voordelen van een gaffel- en



torenzeil combineert: Relatief veel zeil hoog geplaatst zoals een gaffelzeil, maar geen onpraktische hoge mast, welke nodig zou zijn voor een serieus torenzeil.

12. Op de dubbelwandige, relatief lage en brede spiegel kan direct een buitenboordmotor worden gemonteerd, wat een aparte motorsteun overbodig maakt.
13. Door het centraal geplaatste liertje worden de krachten op de schoten en zwaardbediening aanzienlijk gereduceerd, wat minder vermoeiend is en het plezier in het zeilen vergroot.
14. Voor de Scoutinggroepen, die wat meer willen experimenteren is er de mogelijkheid om een aluminium, inschuifbare boegspriet aan te schaffen, tesamen met een Gennaker en/of Code 0 zeil. Het zeilen wordt dan nog uitdagender en spannender.

Bedenkingen ?

U zult misschien denken, dat is een mooi verkoopverhaal, maar er zijn ook nadelen aan zo'n snelle, aluminium boot. En natuurlijk is dat ook zo.

- De gebruikte aluminiumlegering is iets kwetsbaarder dan staal. Van de gebruikers wordt dus een wat voorzichtiger vaargedrag gevraagd als welke ze mogelijk gewend waren, met name tijdens het afmeren en afvaren. De boot vraagt ook om deze reden wat meer zeilvaardigheid. De mentaliteit dat het niet uitmaakt hoe je de boot behandelt (want hij is toch van staal) past dan ook niet bij deze boot.
- Galvanische corrosie is een zaak die aandacht vraagt. Bijvoorbeeld bij een kathodisch beschermde stalen damwand (damwand onder stroom) liggen of in de nabijheid van een in het water liggende elektriciteitskabel aanleggen is niet aan te raden. Afmeren aan boten met een slecht geïsoleerd elektrisch systeem, waardoor er zwerfstromen ontstaan is zonder meer niet bevordelijk voor een onbeschermde aluminium onderwaterschip. De boot is in verband hiermee uitgerust met een magnesium anode, wat een zekere bescherming biedt. Het onderwaterschip kan tevens worden behandeld met een primer en anti-fouling verf, wat de weerbaarheid tegen galvanische corrosie verder verhoogd. Voor stalen boten geldt hetzelfde, maar deze zijn iets minder gevoelig voor galvanische corrosie, vanwege het feit dat staal 'edeler' is dan aluminium. Afmeren naast stalen boten is geen probleem, zolang dat volledig 'geïsoleerd' gebeurt. Dus met normale kunststof landvasten en met kunststof willetjes als stootkussen.
- Door het gebruik van het warmtegeleidende aluminium zal de oppervlaktetemperatuur van met name het dek meer mee fluctueren met de buitentemperatuur als die van het plaatwerk van een stalen boot. Bij bijzonder warme dagen met veel zoninstraling, moet je jezelf bij het zitten eerder beschermen middels (half)flange) broek, handdoek of zitkussen als op een stalen boot, zoals de Lelievlet of -schouw.
- Dan de aanschafprijs. Met ongeveer 2x de aanschafprijs van een Lelievlet en +/- 1,5 x van die van een Lelieschouw zullen velen de wenkbrauwen fronsen.

De ruimere context

Wij zijn van mening, dat de voordelen de nadelen ruimschoots overtroeven en dat daarmee de aankoop van een LelieClass door Scoutinggroepen gerechtvaardigd is. De watertak van Scouting doet er ons inziens goed aan om met z'n tijd mee te gaan om interessant te blijven voor met name de iets oudere leden en leidingleden.

Het onderhoud in de wintermaanden aan de stalen boten met het houtwerk wat erbij hoort en de zeer matige zeilprestaties van de Lelievlet en -schouw tov andere zeilklassen zijn ons inziens mede een belangrijke reden voor de wat oudere leden om Scouting vroegtijdig te verlaten; zij hebben na vele jaren het winteronderhoud zelf te doen danwel door het te organiseren, vaak geen zin meer om dit nog een paar jaar vol te houden en vervolgens te gaan varen in een boot waar ze vaak geen uitdaging meer in zien. De LelieClass heeft deze nadelen niet of nauwelijks, waarmee de (leiding)leden zo mogelijk eerder gemotiveerd zijn om hun lidmaatschap te continueren.