

JACHTBOUW NEDERLAND

VAKBLAD VOOR ONDERNEMERS IN DE JACHTBOUWINDUSTRIE

jaargang 13 • nummer 2 • april 2017

Negen pagina's met motorennieuws

Satellite Yacht Design: affiniteit met zeilen

**VMG Yachtbuilders
maakt groeispuurt**





De ontwerpfilosofie van Kees van de Stadt, Satellite Yacht Design:

‘Veilig, snel en comfortabel’

Via het ontwerp van de Ten ontstonden contacten in China.

In de reeks over ontwerpers en ontwerp bureaus meren we ditmaal af bij Kees van de Stadt van Satellite Yacht Design. Hij legt zich al sinds 1996 toe op het ontwerpen van zeilboten waar hijzelf affiniteit mee heeft.

Behalve ontwerper is Kees van de Stadt (1962) vooral zeiler. Dat verklaart waarom zijn portfolio voor het leeuwendeel uit zeilschepen bestaat. “Zeilen is mijn passie, ik heb er het meeste gevoel bij”, legt hij uit, “bij voorkeur ontwerp ik niet al te grote schepen. Daar zeil ik zelf het liefste op en het zijn overzichtelijke projecten. Ik houd mijn bureau bewust klein, zodat ik vrijheid behoud.”

Niettemin heeft Van de Stadt ook motorboten ontworpen. Een juweel van een 10 meter sloep, de Aquarius, afgeleid van een zeilboot-romp. En warempel een motorcatamaran, de Wildcat 1210, bedoeld als snelvarende pendelboot tussen eilanden in Indonesië. De sloep is gebouwd, maar de cat is in het ontwerp stadium gebleven.

Bekende naam

Zijn achternaam roept onmiddellijk associaties op met de beroemde

ontwerper E.G. (roepnaam Ricus) van de Stadt. “Het is verre familie, mijn vader was een achterneef van Ricus.” Tijdens zijn studie scheepsbouw aan de HTS in Haarlem, liep Kees van de Stadt stage bij Van de Stadt Design en het bleek dat hij goed kon tekenen en veel gevoel voor lijnen had. In 1991 trad hij bij het ontwerp bureau in dienst, na eerst bij Jaap Kramer te hebben gewerkt, waar hij veel leerde over houtbouw. In 1996 was de tijd rijp voor een volgende stap en begon Van de Stadt voor zichzelf. Onder zijn eigen naam werken zou te veel verwarring geven en hij koos voor Satellite, wat een wereldwijd werkterrein moest benadrukken. “Ik begon zonder opdrachten, maar had al snel werk. De eerste serieboot die ik tekende was de Impact 37. Die werd bij Holland Composites met de vacuüminjectie methode gebouwd en bij KM Yachtbuilders in Makkum afgebouwd. Ik maakte een aantal ontwerpen voor Waarschip en ontwierp jachten die in

woodcore werden gebouwd bij Klaas Bood. Er ontstond een klantengroep die uit vertrekkers bestond.

Een eigen signatuur leg ik niet in mijn ontwerpen. Het moet vooral klikken met een klant; je moet samen een goed gevoel hebben bij een ontwerp. Of dat nou klassiek of heel modern is, dat maakt niet uit. Ik heb wel een ontwerpfilosofie: veiligheid staat voorop, de verhoudingen van een schip moeten kloppen, het moet vlot kunnen zeilen en het comfort moet goed zijn. Dat wil zeggen: je moet je goed kunnen bewegen aan boord en prettig zitten in de kuip. Ik ontwerp het liefst lichte schepen in composiet en aluminium; staal valt daar buiten. Waterballast benut ik ook wel en ik heb zelfs kantelkielen toegepast.”

Een voorbeeld van een klassiek ogend ontwerp is de Charlotte 41. Een mooi compromis tussen de klassieke lijnen en moderne structuur en lijnen onder de waterlijn. De opdrachtgever van 1,90



De Charlotte 41. Mooi compromis tussen klassieke lijnen en moderne structuur. [Foto Bertol Kolthof/Waterkampioen]

lengte wilde graag stahoogte binnen en hij wilde zijn schip alleen kunnen zeilen. Van de Stadt: "Voor dit ontwerp heb ik meer moeten uitzoeken dan voor de moderne schepen, maar dat maakte het ook wel weer leuk om te doen. Het schip is bij Adrie Pijnen in Tholen gebouwd en is inmiddels heel Europa rond geweest."

Productie in China

Via een van zijn snelle ontwerpen ontstond een connectie met China. Een paar zeilers wilden de optimale boot voor de Schuttevaerrace. Daar kwam de Ten uit voort en tijdens een handelsmissie werd er contact gelegd met een Chinese werf, die het schip met vacuüminjectie in composiet kon bouwen. Constructief zat het wel goed en de boot zeilde ook prima, maar de afwerking liet te wensen over. In ons land liep het project daardoor spaak, maar de Chinese werf nam het over voor de Chinese markt en er vaart nu een kleine vloot rond. Vorig jaar won het team Yomovo met een Ten de China Cup in de divisie IRC-C.

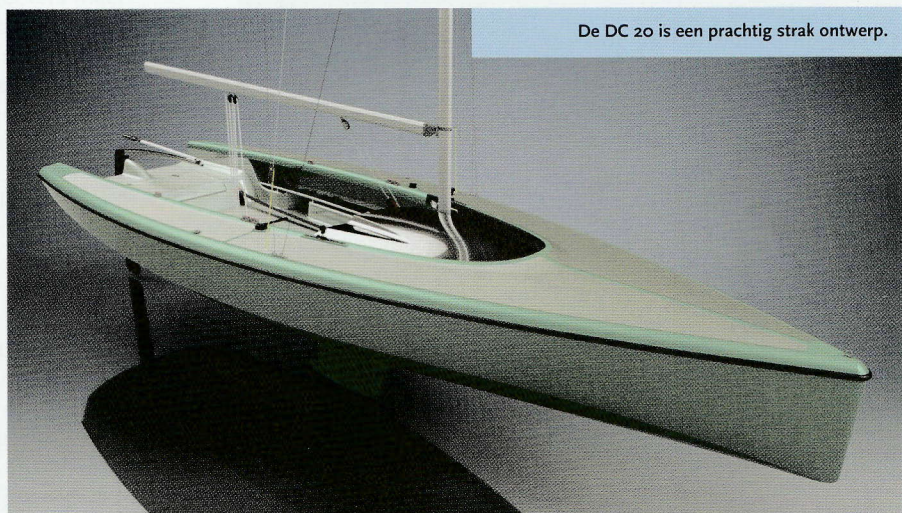
Van de Stadt leverde vervolgens nog drie ontwerpen, een 12 voets dinghy, een 15

voets skiff en een 22 voets kielboot. Een welkome ontwikkeling, want hier was de crisis inmiddels merkbaar. Van de Stadt: "Ik had daar volop werk en heb drie jaar intensief heen en weer gereisd. Er zijn daarna ook nog in het zuiden van China een 45 voets en 65 voets wedstrijdboot gebouwd."


Fraai is ook zijn ontwerp van de DC20 die geschikt is voor zeilles en verhuur

en bovendien met een aanpassing van beslag en tuig tot driemans-wedstrijdboot kan worden omgetoverd. De DC20 wordt door dezelfde werf gebouwd, als waar de Ten wordt gebouwd.

De contacten in China zijn gebleven. Momenteel wordt er bij een andere werf in het noorden van China gewerkt aan de Icon 48, een cruiser-racer gebouwd



De DC 20 is een prachtig strak ontwerp.



Deze aluminium Icon 48 is gebouwd bij KM

in composiet, van 14,65 meter lengte. Daarvan moet de Chinese werf er vijftien opleveren, en waarschijnlijk komt er een vervolgorde.

De Icon 48 is eerder al bij KM Yachtbuilders in Makkum in Sealium (hoogwaardige aluminiumsoort) gebouwd en krijgt nu dus een vervolg in composiet in China. De bouwmaterialen maken niet veel verschil in zijn manier

van ontwerpen, volgens Van de Stadt. "In composiet heb je meer vrijheid om bepaalde lijnen te maken. Bij aluminium moet je wel rekening houden hoe dat in praktijk vorm krijgt."

Recente projecten

Een recent project is de RS 1900, waarvan momenteel het snijpakket wordt gemaakt. Het schip wordt in

aluminium gebouwd bij Bloemsma Aluminiumbouw. Bijzonder is dat de klant het ontwerp gedetailleerd had uitgewerkt in 2D. Van de Stadt kan het wel waarderen: "Het is prettig om een klant te hebben waarmee je goed kunt sparren. De leukste projecten komen tot stand als je met z'n allen ideeën aandraagt. Het wordt een schip voor in het Middellandse Zeegebied. De constructie wordt licht gehouden, zonder daarbij grenzen op te zoeken." Een ander nieuw project is de nieuwe Saffier Se 37 Lounge die Saffier Yachts op Boot Düsseldorf aankondigde. Een samenwerking met de broers Hennevanger, die zich intensief met het ontwerp van hun modellen bezighouden en ook uitgesproken ideeën hebben wat ze wel en niet willen. Van de Stadt: "Ze wilden voor deze 37-voeter bijvoorbeeld geen negatieve zeeg en holle rompvorm, en het ontwerp moest aansluiten op de bestaande lijn. Qua concept past de nieuwe 37 bij de 33, maar zitten er enkele nieuwe gadgets in verwerkt en ook is de rompvorm weer wat moderner. Ze willen een mooi ogend schip met uitstekende zeileigenschappen. Het uitgangspunt



De nieuwe Saffier is een co-productie met de gebroeders Hennevanger. Let op centrale stuurstand.



De aluminium RS 1900 is een recent project.

was dat binnen en buiten met elkaar verbonden werden en dat hebben we uiteindelijk bereikt door de kajuitopening extreem groot te maken met veel glas. Dat er geen stahoogte aan boord is, spreekt mij wel aan. Het is onzin om overal in een boot te willen staan. Je krijgt dan een volumineus schip met een hoog vrijboord en je geeft er zeilprestaties voor op.”

Een in het oog lopend detail is de centrale stuurpositie met stuurwielen direct achter de opbouw. Met schoten, trimlijnen en lieren direct onder handbereik van de stuurman. In de kuip ontstaat een ruim ‘zonnedek’ die vrij is van schoten en lijnen. Van de Stadt: “Dat is een idee van de Hennevangens, maar ik had daar zelf ook wel gedachten over en het is mooi dat nu een keer uit te voeren. Ikzelf plaats de stuurwielen ook nooit extreem ver achterop. Het is veiliger iets meer bewegingsruimte te houden voor de stuurman.”

Van een heel andere orde zijn de twee Orions die momenteel worden afgebouwd. Echte ‘reisschepen’, waarvan de rompen in aluminium zijn gebouwd bij Alu-Bouw Fryslân in Franeker. De betimmering gebeurt bij Jurjen Mulder in Grouw en de techniek wordt ingebouwd door Jachtservice Erik de Haan. Qua romp, kiel en roer zijn de twee schepen gelijk, maar het dek en de inrichting zijn verschillend.

Toekomst

“Ik zit zowel in Nederland als in China goed in het werk”, constateert Van de Stadt, “in Nederland gaat het ook weer beter. Toch maak ik mij wel zorgen om de toekomst. Er zijn veel goede werven verdwenen. De markt is veranderd. Je ziet dat grote buitenlandse werven die seriematig bouwen hun modellenlijn naar boven uitbreiden tot ruim 60 voet. Daarmee richten zij zich op een klantsegment waar wij het ook van moeten hebben met custom built projecten. Ontwikkelingen

gaan steeds sneller, ook op het gebied van software. Daar ben ik altijd vooruitstrevend in geweest en wil dat in de

toekomst ook blijven. Het kost tijd, je moet alles voortdurend bijhouden en als eenmanszaak is het uitwerken van alle 3D ontzettend arbeidsintensief, het vergt veel uren. Maar het vak blijft leuk: samen met de klant iets creëren en dan vanaf

de oceaan een bericht krijgen: ‘hij zeilt zo fijn’... Dat geeft voldoening.”

www.yacht-design.nl

‘Ik ontwerp het liefst lichte schepen’



Kees van de Stadt: “Het vak blijft leuk”.