

Het complete verhaal over

Van Wijk sloepen

Inclusief schetsen en bouwtekeningen



Inleiding

Het is meer dan 25 jaar geleden dat Van Wijk samen met jachtontwerper Pieter Beeldsnijder de toon zette voor een ongekennde rage in watersportland. Toen zag de eerste Van Wijk Sloep het levenslicht. Het sloepvaren is sindsdien ongekend populair geworden en niet meer weg te denken op de Nederlandse wateren. Het is dan ook niet zo verwonderlijk dat watersportbladen als de Waterkampioen, Nautique en Godevaert ons van deze sloepenrage de schuld geven.

Onvermijdelijk komen er dan andere (sloep)modellen op de markt. Hierdoor is het kiezen voor u niet eenvoudiger geworden. Om zorgvuldig te kunnen besluiten waarin u gaat investeren, bieden wij u hierbij de daarvoor noodzakelijke, uitgebreide informatie aan.

Wij hebben deze informatie samengesteld om u te kunnen vertellen dat de aankoop van een Van Wijk Sloep een goede investering is.

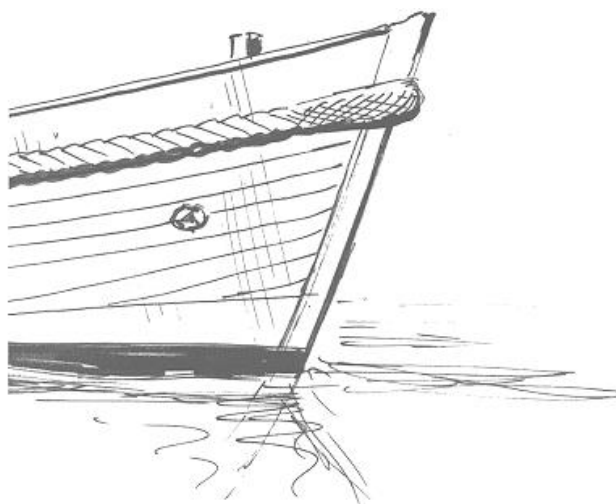
De tekst wordt ondersteund door illustraties en schetsen van Pieter Beeldsnijder.

Na het lezen van dit verhaal zult u zich waarschijnlijk aansluiten bij de conclusie welke het blad Yachtvision trok na de onafhankelijke test van de Van Wijk 621 Classic: **Tijdloos Topproduct.**

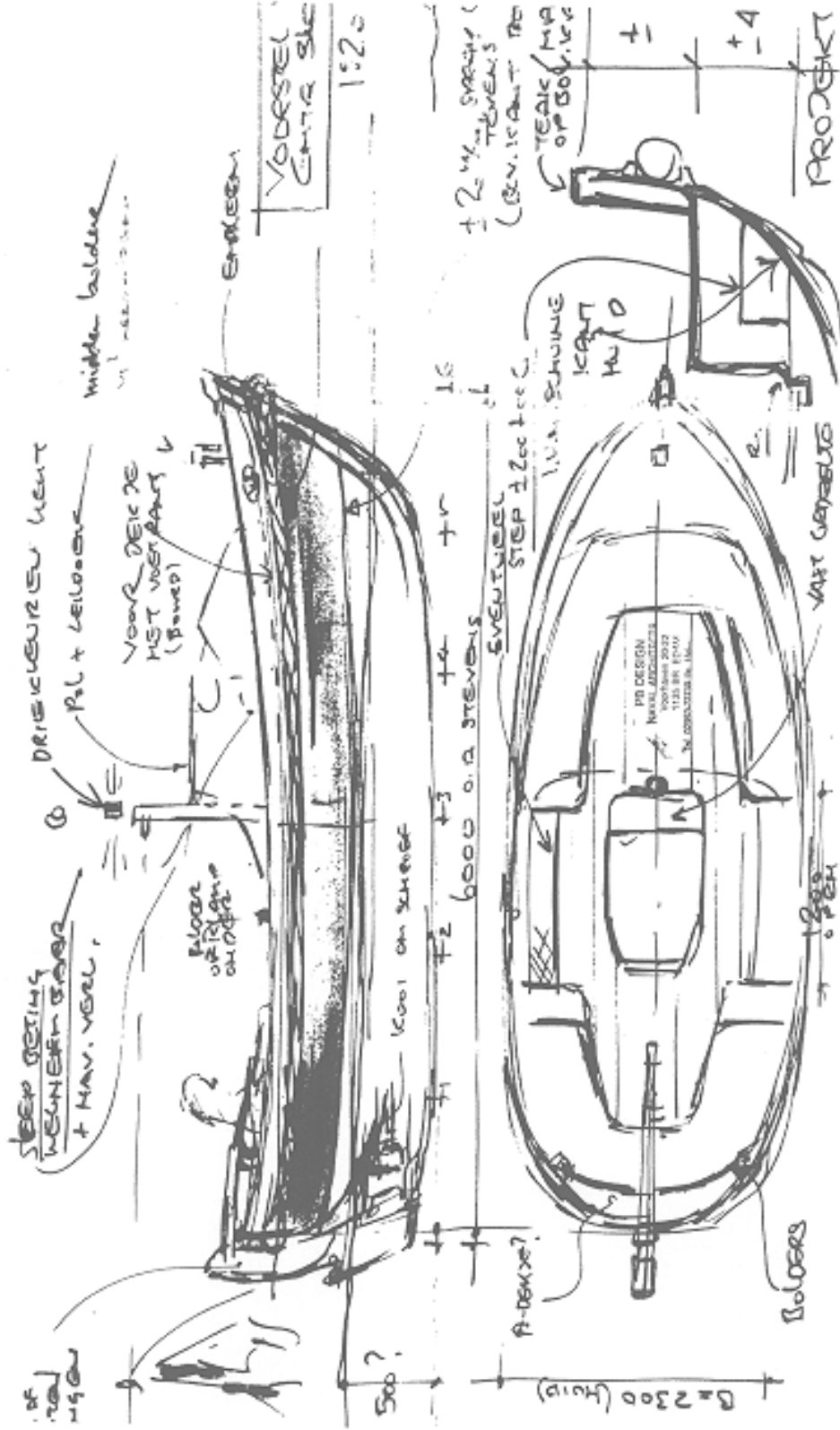
Wij wensen u veel leesplezier en ontmoeten u graag op onze werf in Leiden.

Van Wijk Maritiem b.v.

Peter van Wieringen



Komt u gerust eens deze tekeningen bij ons bekijken voordat u een sloep koopt. Het geeft u vertrouwen in de hoge kwaliteit van vorm, vaareigenschappen en constructie. Een goed ontwerp kost dus veel tijd en geld, wat de verkoopprijs van het schip verhoogt. Een goed ontwerp brengt echter waarde in het schip! Waarde die lange tijd stand houdt.



De vorm

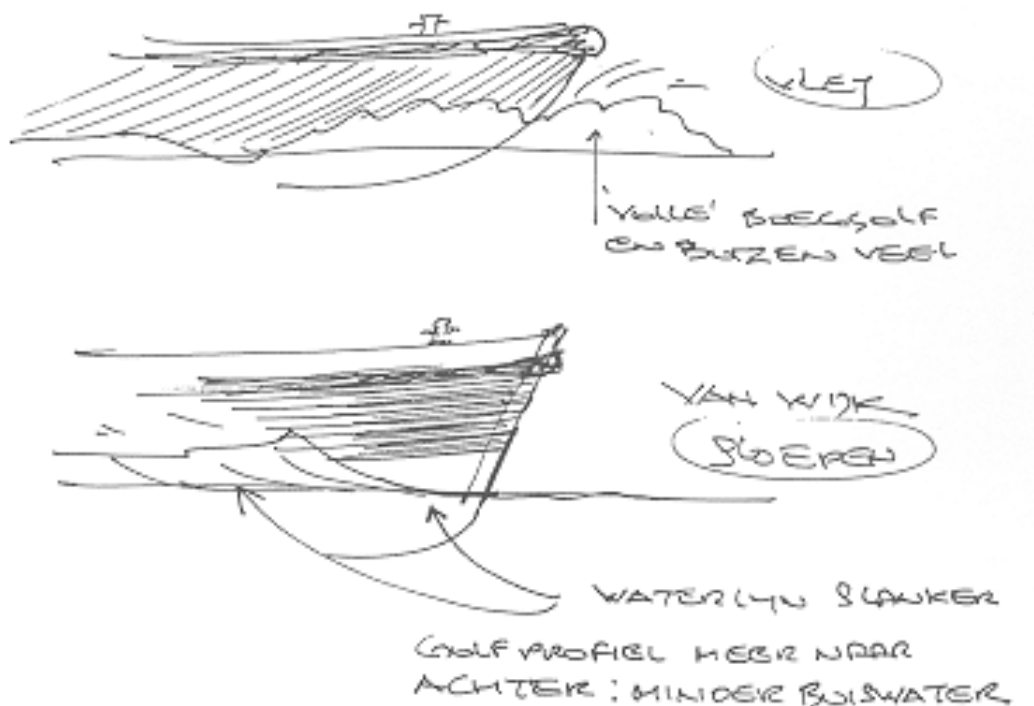
Weloverwogen is gekozen voor het SLOEP model.

De bolle kop van een VLET geeft veel buiswater en kost onnodig veel energie door de opbouw van een hoge boeggolf. Vletten buizen meer als ze in golven varen, m.a.w. er vliegt meer water over het schip heen. Sloepen hebben hier veel minder last van. Overigens, de vorm van een vlet komt alleen in Nederland voor en de sloepvorm is internationaal bekend en gewaardeerd.

Ook de oorspronkelijke reddingboot met z'n steile voor- en achtersteven is niet geschikt. Ontworpen als roeisloep heeft het achterschip onvoldoende drijfvermogen voor mechanische voortstuwing. Een goed trimvlak, om toch met hogere snelheden te kunnen varen, kan door de steile achtersteven moeilijk worden aangebracht. Bovendien is het model niet meer van deze tijd.

Sloepen, waarbij de reddingboten van 'tegenwoordige' zeeschepen model stonden, zijn dan misschien groot en zien er op het eerste gezicht ruim uit, ze komen meestal wat plomp over en bieden in veel gevallen niet het zitcomfort wat u van een moderne sloep mag verwachten. Voor de juiste ligging in het water worden ze vaak voorzien van grote hoeveelheden ballast.

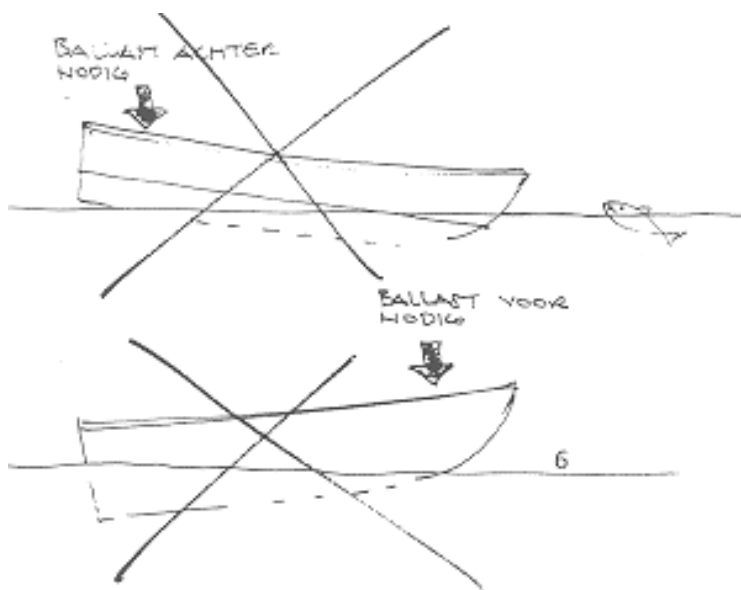
De Van Wijk Sloep heeft, evenals een motorjacht, een boeg die de golven kan weerstaan. Slank op de waterlijn en naar boven uitwaaiend. Zo wordt de golfopbouw beperkt en het buiswater, mede door de aangebrachte sprayrail, afgebogen.



Dwarsstabiliteit

D.w.z. de vaste ligging, dwarsscheeps in het water.

Wordt deze bij een zeiljacht in hoofdzaak bereikt door ballast in het schip of door een ballastkiel, bij een goed ontworpen motorjacht, motorvlet of motorsloep, is ballast niet nodig omdat de juiste vorm zorgt voor een goede vormstabiliteit, zoals men dit in vaktermen noemt. De meest geschikte ballast voor een zeiljacht is nog altijd lood. Vroeger werd om budgettaire redenen (goedkoper) ook wel beton gebruikt maar dit brengt grote nadelen met zich mee. Zo kan vochtopname leiden tot een rotting bij hout, roest bij staal en delaminatie bij polyester.



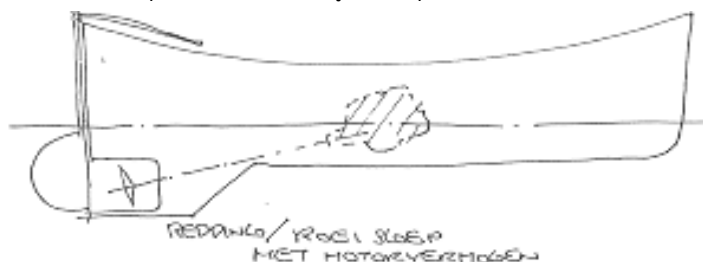
Langsstabiliteit

D.w.z. zonder ballast moet een sloep vóór niet te diep en achter niet te hoog liggen of omgekeerd. Correcties door ballast geven onnodige kosten, hoge golven, verlies aan snelheid en vaarplezier. Ballast verhoogt vanzelfsprekend het gewicht van het schip wat nadelig is bij traileren achter de auto.

Ballast wijst op een minder geslaagd ontwerp!

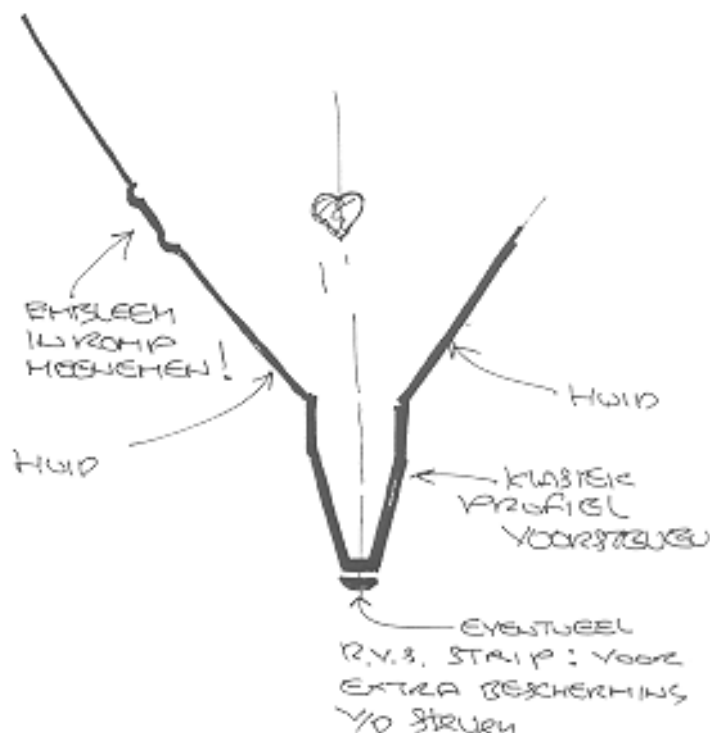
Voorsteven, kiel en scheg

Om het typisch klassieke aanzicht van een sloep in de Van Wijk Sloep te behouden, heeft de ontwerper de voorsteven en de kiel vormgegeven zoals in de traditionele houtbouw gebruikelijk was. In plaats van van in massief hout, lopen kiel en scheg nu als een holle doos van polyester over de volle lengte van het onderwaterschip, zodat het kielvlak ononderbroken en in één rechte lijn doorloopt tot in het schroefraam.



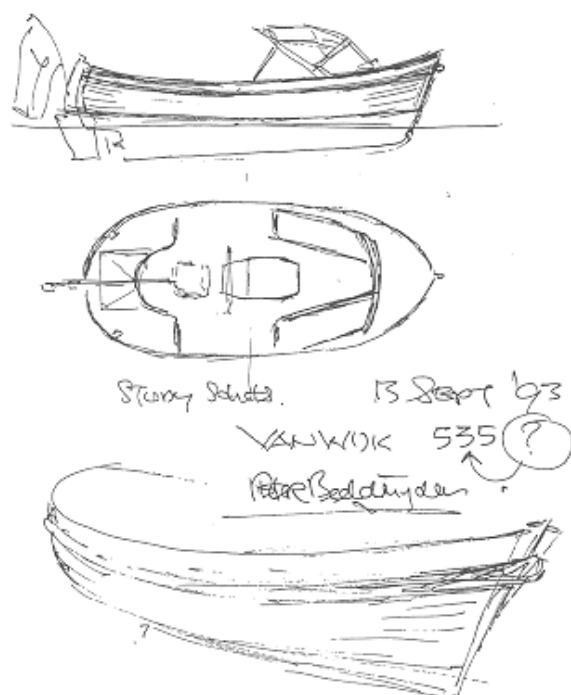
Bij grondberoeringen worden scheg, roer en schroef niet beschadigd. Ondanks de

relatief geringe diepte van de kiel wordt de koersvastheid aanzienlijk verbeterd en wordt het dwars wegdrijven sterk beperkt. Het ombouwen van roeisloepen naar motorsloepen door een aanvulling met een grote scheg heeft nog nooit voldaan.



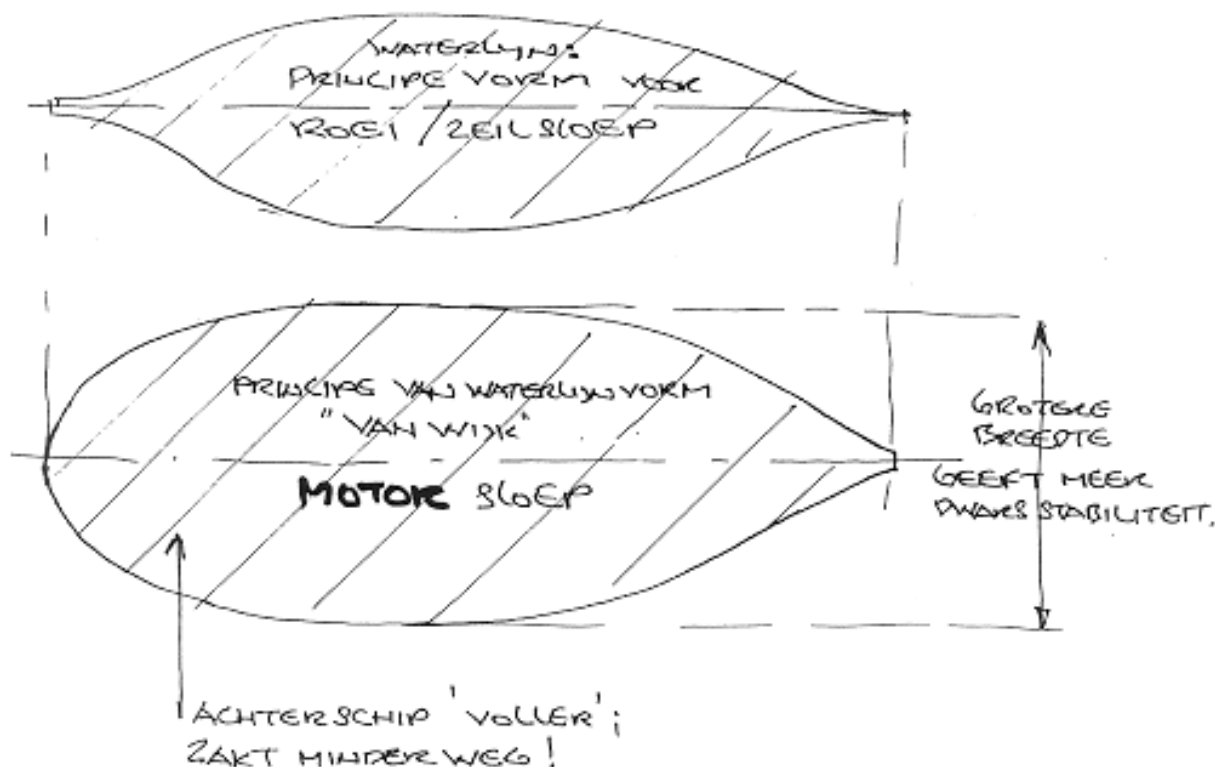
Spitsgatter

Over smaak valt niet te twisten, maar sinds mensenheugenis worden jachten met een bol, rond achterschip, het liefst met een geprofileerde achtersteven daarin, het meest aantrekkelijk gevonden. In het bijzonder de Scandinaviërs hebben zich ingezet om mooie volle achterschepen, zogenaamde spitsgatters, te ontwerpen. Alle Van Wijk Sloepen zijn spitsgatters.



Onderwaterschip

Alle typen Van Wijk Sloepen hebben eenzelfde, voor een sloep uniek, onderwaterschip dat sterk afwijkt van dat van de traditionele roei-, redding- of zeilsloepen. Door de toepassing van moderne motoren kunt u kiezen uit een grote verscheidenheid aan motorvermogens. Vooral bij de grotere vermogens is een vol en vlak achterschip gewenst. Zonder als speedboot te worden aangezien is het mogelijk met een Van Wijk Sloep met hoge snelheid te varen. Bovendien geeft het ronde, volle achterschip veel loop- en beenruimte in de kuip tussen banken en motorkast.



Het Hollands klimaat

De Van Wijk Sloepen zijn speciaal voor de West- en Noord Europese wateren, zoals die in Nederland, ontworpen.

Door het hoge vrijboord en de diepe kuip vindt u beschutting en geborgenheid die u vooral in het voor- en najaar zo op prijs stelt. De banken zijn comfortabel en er is veel, goed bruikbare, ruimte.

De mediterrane open boten daarentegen hebben deze beschutting niet. Ontworpen voor een droog en zonnig klimaat zijn de dekken hier groot en vlak om te zonnen en het ontbreekt in de ondiepe kuip vaak aan goede zitbanken met bruikbare ruimte.

Een ronde bank, met een goede zitbreedte van 45cm en een bijpassende gladde rugleuning van voldoende hoogte, variërend van 35cm bij een VAN WIJK 550 tot 50cm bij een VAN WIJK 830 en 1030, is welhaast volmaakt. Een rugleuning met een steungevende hoogte, zonder uitstekende dwarse randen, is een must.

Ook de hoogte tussen bank en vloer is van een afmeting welke het zitcomfort beïnvloedt. Indien deze maat te kort is, zit u 'opgevouwen' op de bank. De hoogte van 4cm, zoals in al onze sloepen toegepast, is ideaal.



Het materiaal

Goede vaareigenschappen zijn vooral het resultaat van een combinatie van vormgeving en gewicht (ontwerp en materiaal).

Kleine jachten in staal zijn te zwaar voor goede en vlotte vaareigenschappen. Hout is wel een geschikt materiaal, maar heeft nadelen welke polyester niet heeft. Denkt u alleen maar aan het onderhoud van een houten schip. Dit onderhoud kost veel geld, zelfs bij jachten die in de epoxy zijn gezet.

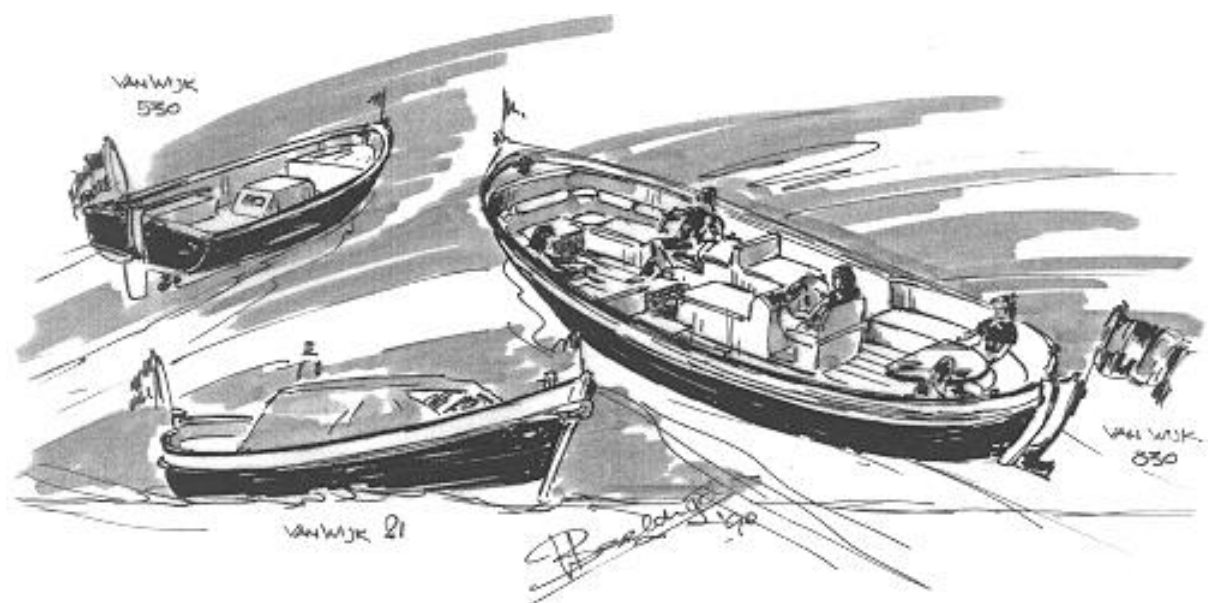
Beschadigingen aan het hout geven direct inwatering als niet onmiddellijk vakkundig wordt ingegrepen. Tijdens warme zomers kan het hout zo sterk uitdrogen dat de boorden van de huid of de massieve delen van de afwerking boven de waterlijn naden gaan vertonen wat lekkage en inwatering tot gevolg heeft.

's Winters befrist dit water of het vocht dat in het massieve hout is doorgedrongen en als dit ijs weer smelt blijkt dat de laklaag van het hout los zit. Ongelakt teakhout als afwerking, zoals gebruikt bij de Van Wijk Sloep, heeft dit nadeel niet.

Het gebruik van hout als bouw materiaal voor een mooie ronde spitsgatter geeft ook qua constructie problemen. Het hout kan niet rond genoeg worden gebogen. Houten spitsgatters zijn daarom altijd puntiger, hetgeen de vaareigenschappen aantast en de schoonheid vermindert. Ook bij staal zijn mooie ronde vormen moeilijker te maken en bovendien kostbaar.

Voor de bouw van Van Wijk Sloepen is gekozen voor polyester vanwege de volgende grote voordelen:

- Nagenoeg iedere vorm is mogelijk
- Sterk
- Licht
- Spiegelglad
- Onderhoudsarm



Mallen

Een polyester schip wordt gebouwd met behulp van een polyester mal. Deze mal is getrokken van een houten model, de plug genaamd. Van alle scheepsonderdelen zoals de romp, de motorkast, of de luiken wordt eerst zo'n plug gemaakt. Hoe zorgvuldiger en mooier dit model wordt uitgestrookt en gebouwd en hoe gladder het wordt afgewerkt, des te mooier en gladder is straks de Van Wijk Sloep.

Ook de passing van de polyester onderdelen luistert erg nauw omdat zij nagenoeg spanningsvrij op elkaar moeten aansluiten bij de montage.

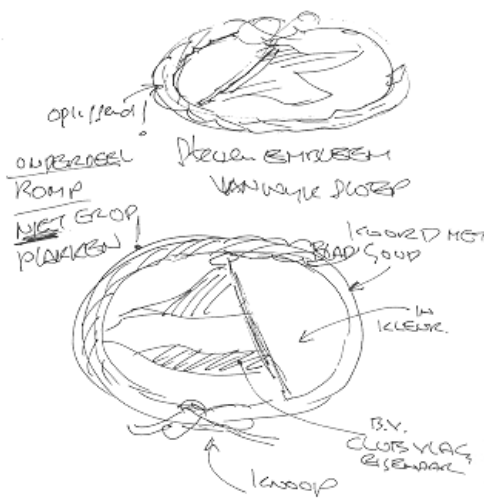
Om het meest mooie en goede houten model te krijgen bouwen de ervaren jachtbouwers van Van Wijk dit model zelf en werken dit ook geheel zelf af. Niet de goedkoopste methode maar wel de beste, om niet te zeggen de meest perfecte.

Met de opkomst van de computergestuurde freestechtechniek worden de laatste jaren veel pluggen geproduceerd. Bij Van Wijk wordt deze techniek ook regelmatig toegepast. Echter ook hierbij geldt dat de 'final touch' nog steeds door mensenhand wordt gedaan.

Om de vorm te kunnen behouden worden deze polyester mallen met stalen frames versterkt en voorzien van wielen en lieren.

De rompmal is deelbaar (een linker en rechter deel) waardoor de polyester romp bij de Van Wijk Sloep met uitstekende delen kan worden uitgevoerd. Denk hierbij aan de randen waartussen de kabelaring ligt, de twee emblemen (vlaggen) op de steven, de naden die het idee geven van houten gangen en een mooi gestroomlijnd schroefraam voor de juiste toestroming van het water naar de schroef. Kortom, een dure constructie maar met veel voordelen. Voordelen die bijdragen tot een mooi en goed product.

Uit ervaring weten wij dat van één set mallen maximaal ca. 100 producten (sloepen) kunnen worden gebouwd. Een nieuwe polyester mal maken is daarna noodzakelijk om aan de hoge kwaliteitseisen te kunnen blijven voldoen.



Uit zo'n mal van de Van Wijk Sloep kunnen we jaarlijks slechts een beperkt aantal boten produceren. Polyesterverwerking is een chemisch proces waarbij twee stoffen worden samengevoegd. Na deze verwerking dient het product voor een langere periode in de mal uit te harden. Bij een kortere uithardingstijd zal dit nadelige gevolgen hebben voor de kwaliteit van het polyester.

Wij prevaleren kwaliteit boven kwantiteit.

Om een indruk te geven van de productiekwaliteit van de Van Wijk Sloep vindt u hierbij een opsomming van de mallen die nodig zijn voor de bouw van een Van Wijk 550.

- Een deelbare mal voor de romp
- Een mal voor de binnenkant van het schip inclusief dek, gangboorden, vloer en banken
- Een mal voor de motorfundatie met langsdragers van de achterkant tot de voorkant van het schip, met een bak voor het opvangen van de olie onder de motor (milieu); zelfs de steun van de sterke teak voorbolder zit in deze, noem het, fundatiemal
- Twee mallen voor het gestroomlijnde polyester roer
- Elf mallen voor polyester luiken
- Een mal voor de motorkast
- Een mal voor de stuurstand
- Twee mallen voor zijsteunen aan de motorfundatie voor extra sterkte
- Een mal voor afdekkapjes van de kabelaring (touwrand)

Totaal dus 22 stuks mallen voor een Van Wijk 550.

Polyester casco

Het bouwen van polyester casco's en de onderdelen daarvan is werk voor specialisten. Van Wijk zou vrij eenvoudig zelf de polyester casco's in elkaar kunnen flansen. Echter om een zeer goede kwaliteit polyester te kunnen waarborgen, wordt het bouwen van de casco's uitbesteed aan een gespecialiseerd bedrijf. Dit beschikt niet alleen over de kennis en ervaring om polyester schepen te bouwen, maar heeft ook moderne bedrijfshallen, voorzien van de hoogst noodzakelijke installaties voor beheersing van de klimatologische omstandigheden en milieutechnische aspecten welke bij polyesterverwerking noodzakelijk zijn.

Nederlandse polyester kwaliteit

Er wordt wereldwijd wat afgeplakt, gesmeerd en gespoten op het gebied van polyester. Vaak is het niet veel meer dan een goed glimmend buitenlaagje. Wat er binnenin zit is nog nooit door een koper gecontroleerd.

Zo niet bij de polyesterafdeling van onze fabrikant. Hier staan de samenstelling van de gelcoat en harsen, de laagdiktes en verhouding van hars en glasvezel, de hardheid en de totaal-dikte onder permanente controle. Dit staat borg voor een kwaliteitsproduct. Laat u ook niets wijs maken over de zogenaamde hand-lay-up methode. Sommige sloepenbouwers schermen daar mee, maar of ze het daadwerkelijk toepassen valt te betwijfelen.

Menig sloepeigenaar is bij onze polyesterafdeling langs geweest om zijn/haar sloep te aanschouwen. Uw bezoek wordt daar zeer op prijs gesteld en u zult zien dat het u een goed gevoel geeft om de 'geboorte' van uw schip op de voet te volgen.

Veel sloepen en vletten zien er ingetimmerd met houten motorfundatie, houten banken en dek op het eerste gezicht goed uit. Inwatering, verkleuring van het hout en het verarmen van de lak geeft veel onderhoud, ontevredenheid en waardedaling. Van Wijk Sloepen zijn mede daarom totaal van polyester.

De afbouw

Bij Van Wijk is te zien hoe uw sloep gebouwd wordt. Op de werf hebben wij een goed verwarmde nieuwbouwhal met magazijnen, machinale houtbewerkinsafdeling en een aparte opslag voor (teak) hout. Efficiënt wordt door een vaste ploeg bekwame en zeer enthousiaste medewerkers met liefde voor hun vak uitsluitend aan Van Wijk Sloepen gebouwd. Aan ieder detail wordt aandacht besteed en er wordt voor zorggedragen dat na gedegen beproevingen een kwaliteitsproduct klaar ligt voor de officiële te water lating en proefvaart.

Dieselmotoren

Deze worden ingebouwd volgens voorschriften van de fabrikant en onder toezicht van de leverancier. Regelmatig volgen onze monteurs cursussen om op de hoogte te blijven van de nieuwste ontwikkelingen en technieken.

Standaard worden Yanmar dieselmotoren ingebouwd. Dit Japanse merk heeft wereldwijd een uitstekende naam opgebouwd. Yanmar motoren staan bekend om hun gebruiksvriendelijkheid, betrouwbaarheid en voldoen aan de hoogste emissie-eisen op het

gebied van milieu. Via een goed landelijk gespreid dealernetwerk zijn wij in staat om snel service te verlenen. Ook in het buitenland.

Daarnaast beschikt Van Wijk over een mobile service-afdeling. Voor garantie- maar ook regulier onderhoudswerk aan motor of andere onderdelen aan uw Van Wijk Sloep, kunnen wij deze op locatie uitvoeren. Ook hierin onderscheidt Van Wijk zich t.o.v. vele andere sloepaanbieders.

De motoren worden gemonteerd op een sterke polyester fundatie waarin stalen platen zijn gelamineerd. Bewust is gekozen voor polyester en niet voor hout, daar laatstgenoemd materiaal kan krimpen, rekken en rotten. Aan de vorm van de fundatie is extra aandacht besteed om ook motoren met grotere vermogens te kunnen inbouwen. De dan optredende krachten moeten goed opgevangen kunnen worden door de constructie van de romp.

Oliebak onder de motor

Om eventueel gemorste olie en/of water op te vangen zijn de Van Wijk Sloepen standaard uitgevoerd met een polyester opvangbak onder de motor. Deze oliemix komt dus niet bij het leegpompen van de sloep als een olievlek op het buitenwater terecht. Overigens is een dergelijke bak, middels het CE-keurmerk, enkele jaren geleden wettelijk verplicht gesteld.

Motorfundatie

Een wezenlijk onderdeel van een jacht, dat echter vaak veel te weinig aandacht krijgt, is de motorfundatie.

Het gezegde 'dat wat je niet ziet is ook niet belangrijk' lijkt voor veel sloepen te gelden.

De motorfundatie bij een Van Wijk Sloep is echter meer dan alleen de ondersteuning van de motor, het is een belangrijk onderdeel van de totale sterkte van het schip.

Gebouwd van polyester met een wapening van meer dan 10mm dik staal (geen hout want dat kan rotten), welke constructie ook nog eens luchtdicht is ingelamineerd, absorbeert het niet alleen de trillingen van de motor.

Het is een web-vormig raamwerk dat zich uitstrekt over de volle lengte en breedte van de sloepen en is ingelamineerd tussen de romp en de binnenmal. Zo ontstaat een ijzersterk (hoge torsiestijfheid) en trillingsvrij geheel.

De constructie biedt, naast de reeds eerder vermelde oliebak, tevens de mogelijkheid om door geïntegreerde buizen, de elektriciteit- brandstof- en waterleidingen beschermd en onzichtbaar door de sloep te laten lopen.

De laatste jaren is het een trend om steeds zwaardere motoren in sloepen in te bouwen om zo hogere snelheden te bereiken. Naast vorm van onderwater- en achterschip moet de vraag worden gesteld of inbouw van dergelijke vermogens wel verantwoord is.

Indien een schip niet is voorzien van een degelijke fundatie zoals zojuist beschreven, zal na verloop van tijd de constructie van de boot worden aangetast met alle nadelige gevolgen vandien.

Brandstoftanks

Alle brandstoftanks en hun aansluitingen in de Van Wijk Sloepen worden speciaal op maat gemaakt. Een kostbare maar betere oplossing.

In de Van Wijk 550 en 621 zijn ze, voor de juiste gewichtsverdeling, in het voorschip geplaatst. Door hierbij gebruik te maken van polyethyleen wordt de maximaal beschikbare ruimte benut, waardoor ook de inhoud van de tank maximaal is.

Om vervuiling van het oppervlaktewater te voorkomen is de ontluchting intern aangebracht. Door deze maar liefst 50cm boven de tank te plaatsen, is brandstofverlies of de kans op dieselreuk niet aanwezig.

Bij de Van Wijk 830, 910 en 1030 zijn twee tanks onder de vloer geplaatst. Plaatsing onder de vloer verlaagt het zwaartepunt wat een verbetering van de stabiliteit tot gevolg heeft. Middels een leiding met een grote diameter en voorzien van afsluiters, staan beide tanks met elkaar in verbinding.

Door het standaard aanbrengen van kogelkranen kunnen, ook later nog, aansluitingen als verwarming, kooktoestel of andere accessoires eenvoudig worden aangesloten.

Zoals alle onderdelen van de Van Wijk Sloepen voldoen de brandstofsyste men aan de eisen van het CE-keurmerk, zoals verplicht gesteld en gecontroleerd door Lloyd's.

Electro- en hybridenmotoren

Een aantal Van Wijk Sloepen hebben wij voorzien van electro- en hybridenmotoren. Deze manier van voortstuwing wint aan populariteit, met name in en om natuurgebieden.

Met diverse specialisten op dit gebied zijn wij in staat u een passende opstelling aan te bieden geschikt voor ieder type Van Wijk Sloep.

Graag luisteren wij naar uw wensen en bekijken de mogelijkheden.

Geluid en trilling

Er zijn meerdere factoren die meespelen als het gaat om het geluids- en trillingsniveau in de boot, veroorzaakt door de motor.

Op de allereerste plaats natuurlijk de motor zelf.

De moderne techniek heeft er voor gezorgd dat motoren steeds stiller worden. Yanmar motoren komen in tests goed uit de bus als het gaat om het geluidsniveau. De ouderwetse dieselstampers komen bijna niet meer voor, zodat, in vergelijking met het verleden, het geluids- en trillingsniveau in schepen sterk is gereduceerd.

Door de intrede van moderne common-rail motoren volgt de jachtbouw de ontwikkelingen in de autobranche op de voet. Deze motoren zijn niet alleen stiller maar tevens zuiniger, schoner voor het milieu en leveren betere prestaties.

De motorfundatie.

De reeds eerder genoemde motorfundatie, waarbij grotere stijfheid en afmetingen een positieve uitwerking hebben op het geluids- en trillingsniveau.

De motorkast.

Iedere opening of kier kan een geluidstek veroorzaken. Bij de Van Wijk Sloepen is extra aandacht besteed om, door middel van speciaal vormgegeven flenzen, de polyester motorkast goed op de kuipvloer aan te sluiten. Rvs afsluiters zorgen voor een degelijke afdichting en maken de motorkast eenvoudig te openen voor controle en/of onderhoudswerk.

Last, but not least, de isolatie.

Geluid is simpel gezegd te verdelen in twee toonhoogtes; hoog en laag. Beide toonhoogtes vragen om een specifieke aanpak te weten:

Massa, middels een ontdreuningsplaat, om de lage tonen (trillingen) tegen te gaan en oppervlakteruwheid, middels schuim met een open celstructuur, om hoge tonen op te vangen.

Door uitgebreide expertise kunnen wij u een isolatiepakket aanbieden (standaard in de meeste modellen) dat past bij de door u gekozen motor.

In door watersportbladen uitgevoerde tests wordt bij het onderdeel geluidmeting nog wel eens melding gemaakt dat een bepaald type (open) schip bij hogere snelheden veel geluid produceert.

De decibelmeter kan inderdaad hoger uitslaan. Waar echter geen rekening mee wordt gehouden is het feit dat bij hogere snelheden ook het windgeruis en het ontstane spraywater van invloed zijn op de meetresultaten.

Bergruimte/luiken

Grote polyester luiken met de zo belangrijke goede afwatering en elk voorzien van meerdere roestvast stalen scharnieren, zijn aangebracht in de ronde achterbank. Ook in de voorbanken en vloeren zijn voldoende luiken aangebracht om een goede toegankelijkheid van de romp- en bergruimtes te garanderen.

Alle luiken zijn aan de onderzijde voorzien van ingelamineerde verstevigingen (roofing) om doorbuigen te voorkomen. Daar waar de vloerluiken op de flenzen rusten is bij onze sloepen, ter voorkoming van trillingen, speciaal rubber aangebracht.

Kijkt u bij het vergelijken van sloepen ook eens onder de luiken. De afwerking zegt veel over de kwaliteit en zorg welke is besteed aan het gehele schip. Niet alleen de buitenkant is belangrijk, ook datgene wat verstopt zit.

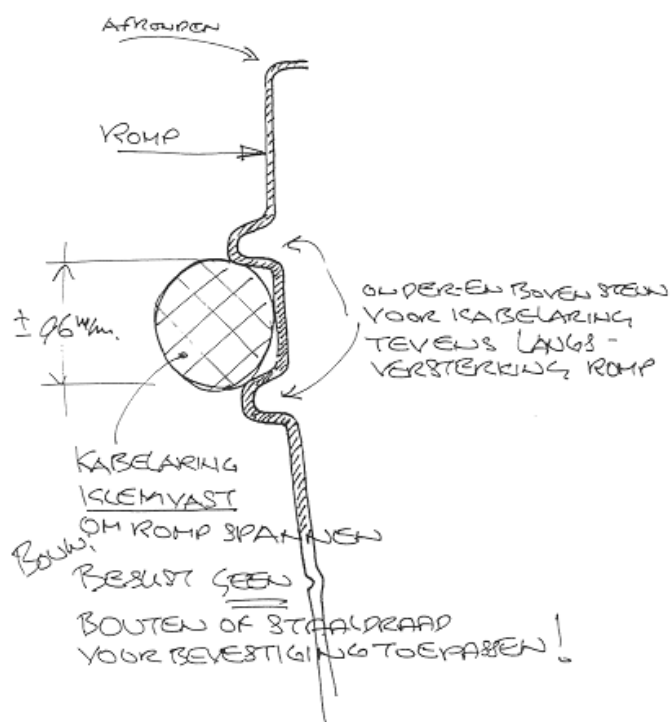
Bij onze schepen kunt u gerust uw hand door de bergruimtes halen zonder dat u uw hand openhaalt aan iets scherp, zoals uitstekende schroeven of onafgewerkte polyester randen.

Touw kabelaring

Door Van Wijk werd een unieke constructie bedacht om de touw kabelaring probleemloos aan de romp te bevestigen. Zonder dat er houten lijsten, stalen of polyester strippen, staaldraad of bouten aan te pas komen, wordt de doorlopende touw kabelaring in de polyester sponning van de romp gespannen met slechts één spanner op de achtersteven. Deze spanner wordt afgedekt met polyester kapjes.

Dankzij deze unieke constructie komt een half loshangende kabelaring bij de Van Wijk Sloep niet voor.

Het verloop van de kabelaring bepaalt mede de lijn van een schip. Deze dient gelijk te lopen met de zeeg (vloeiend lopende lijn van de voor- naar achtersteven). Bij de voor- en achtersteven dient echter van deze zeeglijn te worden afgeweken. Bij de Van Wijk Sloepen bepaalt het oog van de vakman (in ons geval ontwerper Pieter Beeldsnijder) het verloop van de kabelaring.



Kopleguaan

De kopleguaan, een mooie verdikking van de kabelaring bij de voorsteven, verhoogt het fraaie aanzicht, te meer daar de leguaan in lijn met de kabelaring doorloopt en bij een Van Wijk Sloep niet 'duikt'. De kabelaring en leguaan zijn gemaakt van kunststof met een zware rvs draad in de kern en zijn zo goed als onderhoudsvrij. Ze zijn in verschillende kleuren leverbaar.

Dekken

Kort en bondig wordt bij het ontwerp van Van Wijk Sloepen gesteld: dekken moeten daar zijn waar ze nuttig en mooi zijn, anders moet je ze weglaten! Voor de kleinere modellen Van Wijk Sloepen geldt:

Dus wel:

- Een voordek, nodig voor afmeren en zonnen, maar vooral om de voorzijde van de buiskap niet verdiept maar op romphoogte te kunnen bevestigen
- Gangboorden om van het voordek langs de buiskap naar achteren te kunnen lopen; deze zijn onmisbaar

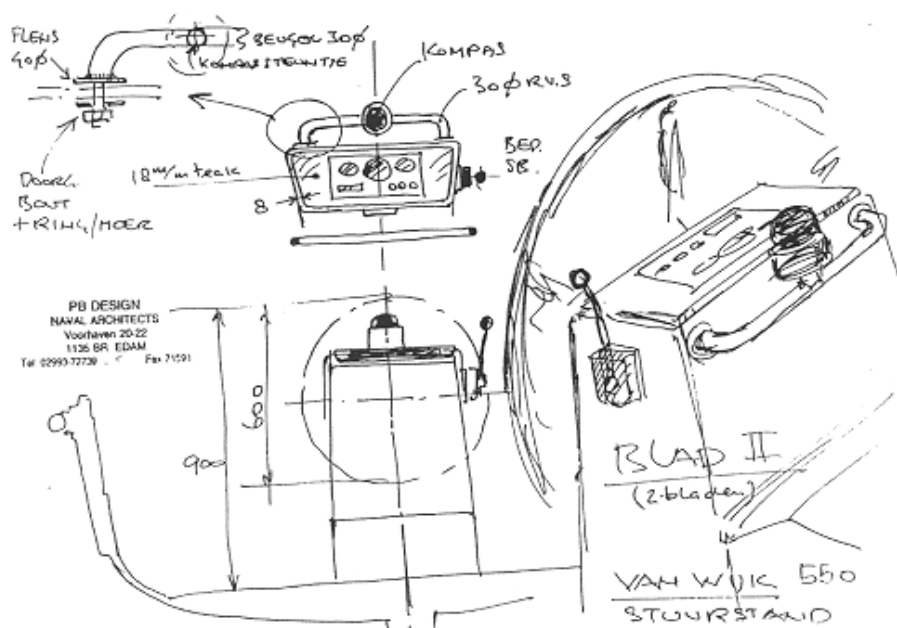
En niet:

- Tot achter doorlopende gangboorden

De zo beschikbare ruimte komt ten goede aan de binnenruimte en de zitbank.

Voetrail

Rond het voordek en de zijdeken (gangboorden) zijn polyester voetrails aanwezig om overboord glijden te voorkomen.



Het roer

Omdat het roer een sieraad dient te zijn aan de achterzijde van de Van Wijk Sloep, is er bijzondere aandacht besteed aan de vorm en het uiterlijk. Het polyester roer wordt boven water opgedikt met massief teakhouten wangen. Hierdoor ontstaat een stoer en klassiek aanzicht.

Er is niet alleen uit esthetisch oogpunt gekozen voor een aangehangen roer i.p.v. een doorgestoken roer. Want voorzien van de juiste vorm reageert een schip dat is voorzien van een aangehangen roer beter bij achteruit varen en kunt u altijd de stand van het roer controleren (handig bij wegvaren).

Het natte oppervlak van het roer is volgens het zgn. NACA-profiel berekend en heeft daardoor een stroomlijnvorm waarbij de weerstand in het water zo laag mogelijk, en het stuuffect zo optimaal mogelijk is.

Ook het draaipunt is belangrijk. Gesteld kan worden dat een klein roerbladoppervlak vóór en een groot oppervlak achter dit draaipunt een betere balans oplevert.

Begrenzers voor de maximum uitslag van het roer behoren tot de standaard uitvoering. Uiteraard is dit beslag van hoogwaardig gepolijst roestvast staal en draaien de pennen in kunststof (Delrin) bussen. Ook de hak, de verbinding tussen kiel en roer, is in roestvast staal uitgevoerd.

Alle beslagen van het roer en de hak zijn glad afgewerkt en vertonen geen uitsteeksels zoals bouten, moeren, e.d. Zelfs het beslag dat het roer met de hak verbindt, roertaats genaamd, is in het polyester van het roer ingelamineerd om het stroomwater ongehinderd langs het roerblad te laten stromen.

Het roer kan worden bediend door een helmstok of een stuurrad.

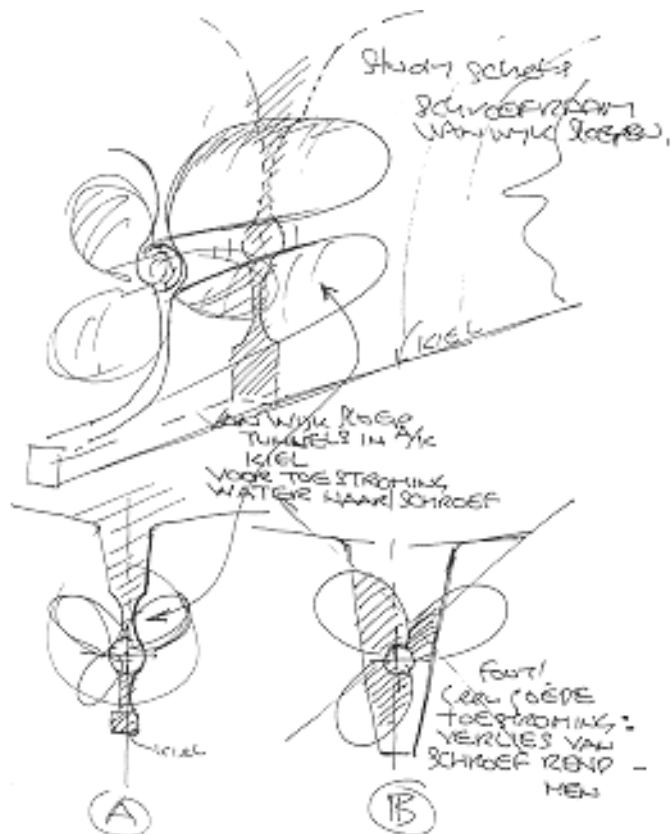


Aanstroming van schroefwater

Door met deelbare mallen te werken is het mogelijk, daar waar nodig, voor speciale functionele vormen te kiezen.

De robuuste U-vorm van de kiel werd op voldoende afstand voor de schroef zo geprofileerd, dat het toestromende water achter de kiel zonder turbulenties de schroef bereikt.

Doordat de schroef nu niet 'luwslaait' achter de dikke achterkant van de kiel, wordt verlies van schroefrendement (tot wel 30%) voorkomen. Ook het hinderlijke trillen in het achterschip en de extreme slijtage door luwslaan kennen wij bij de Van Wijk Sloepen niet.



Voor ieder type motor wordt in overleg met de motorleveranciers en schroefspecialist de meest ideale schroef berekend en middels proefvaarten getest.

Materiaal, diameter, spoed, bladoppervlak en skewhoek worden bepaald om zo te komen tot een schroef met het hoogste rendement (lees juiste snelheid bij hoge maar ook bij lage toerentallen), de juiste sterkte, maar ook een zo laag mogelijk geluidsniveau.

Indien dit traject niet wordt bewandeld, kan het, buiten hetgeen hierboven wordt vermeld, leiden tot schade aan de motor.

Het trimvlak

Veel theorieën, deels onjuist, zijn reeds geschreven over maximale snelheden en de daaraan gekoppelde motorvermogens en onderwaterscheven van sloepen.

Er is een duidelijke trend waarneembaar waarbij steeds meer sloepen worden voorzien van grotere vermogens om zo tot een hogere eindsnelheid te komen. Vraag is echter of deze toename van Pk's ook leidt tot het gewenste resultaat. Buiten de problemen rond constructiestijfheid, zie 'Motorfundatie', spelen zaken als rompvorm, gewicht en schroefraam een belangrijke rol.

Reeds in de jaren zestig werd op de voorloper van de *Van Wijk 621* uitgekiend hoe een spitsgatter sneller kon varen dan zijn rompsnelheid toelaat. Rompsnelheid is de theoretische maximaal haalbare snelheid van een schip. Bij grotere motorvermogens wordt het achterschip als het ware vastgezogen, de kop komt omhoog en er ontstaan hoge golven, zonder dat de scheepssnelheid toeneemt. Het schip reageert nauwelijks meer op de stuurbewegingen of loopt zelf uit het roer.

Het Van Wijk team ontdekte dat door het onderwaterschip met een trimvlak te verlengen, de wetmatigheid van de rompsnelheid wordt overwonnen.

Deze trimvlakken zijn van roestvast staal en zitten volledig onderwater.

Met behoud van de mooie, klassieke, rompvorm kan goed en verantwoord met hoge snelheden worden gevaren.

Buiskap

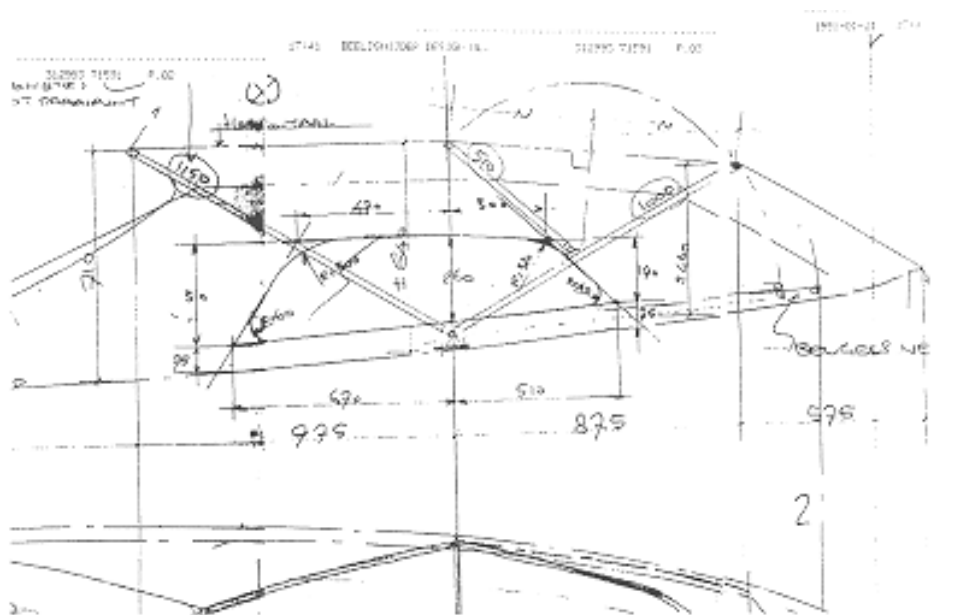
Ook de buiskap op de Van Wijk Sloep is door Pieter Beeldsnijder getekend. Neerlands grootste specialist op dit gebied, zeilmaker Fred Schot, heeft dit ontwerp uitgewerkt naar een goed strokend model buiskap. Voor de Van Wijk Sloepen worden de buiskappen gemaakt en gemonteerd door specialisten.

Dankzij het grote voorraam is er voldoende licht onder de kap. De buiskap van de *Van Wijk 830 Classic* heeft standaard ook twee ramen in de zijkanten. Bij de andere modellen is dit ook te realiseren.

Op de buitenzijde kunnen twee handgrepen worden aangebracht om de veiligheid tijdens het lopen in te gangboorden te bevorderen (standaard bij de grotere modellen).

Bij mooi weer kan de kap eenvoudig en zonder gereedschap worden weggeklapt. Doek en frame liggen dan op het voordek en gangboorden zodat de bemanning optimaal kan genieten van de zon en de ruimte in het voorschip.

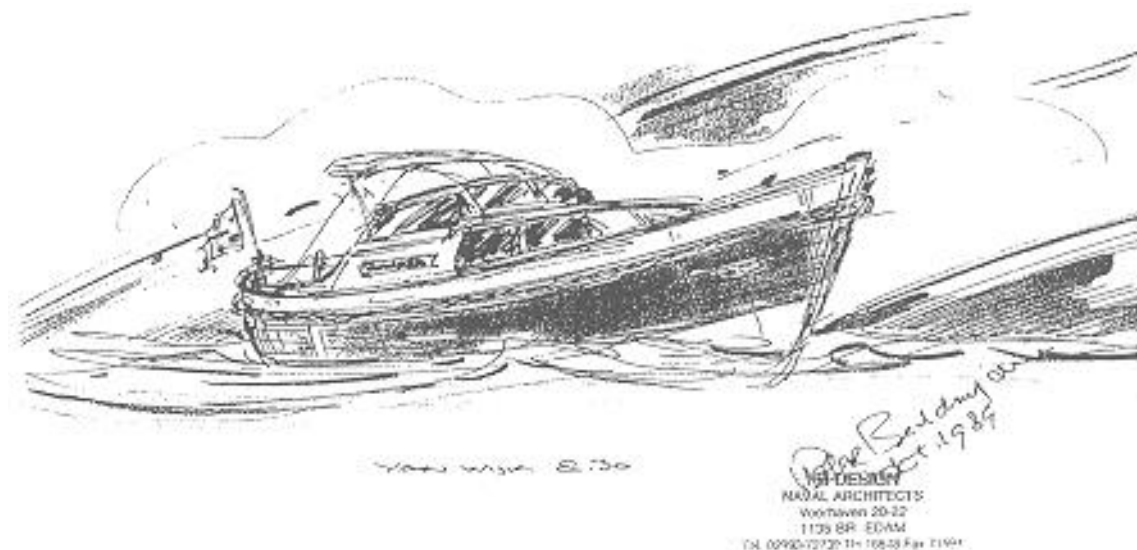
Indien het doek na jaren van gebruik aan vervanging toe is kunnen wij nieuw doek leveren in een door u gewenste kleur.



Buiskap

Vaste kajuit

Buiten de Van Wijk 910 en 1030, welke standaard zijn uitgerust met een vaste kajuit, hebben wij eveneens de mogelijkheid om opbouwen en kajuiten (naar ontwerp van Pieter Beeldsnijder) op de andere modellen aan te brengen.



Toilet

Evenals in de grotere modellen, waar het toilet standaard wordt ingebouwd, kunnen de andere types van een onderwatertoilet of een droogtoilet worden voorzien.

Teakhout

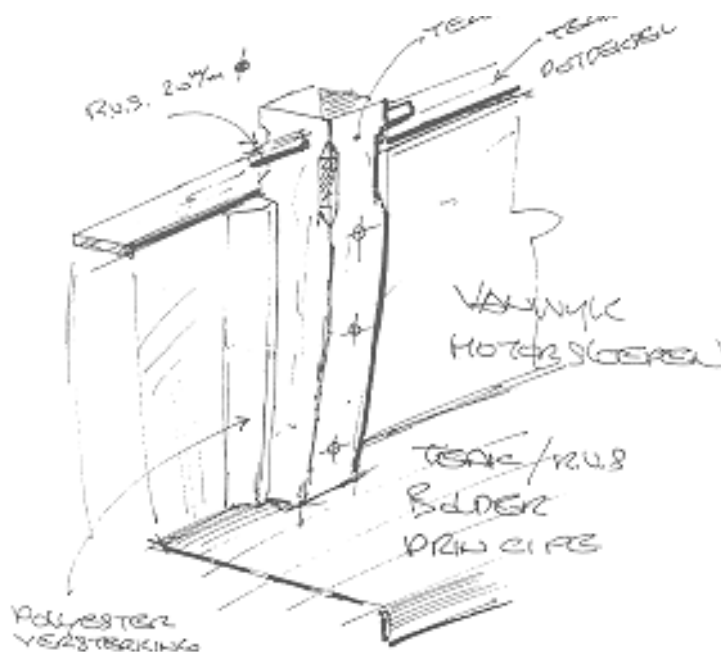
Het is een mooi gezicht om bij ons op de houtzolder stammen teakhout te zien liggen. Keurig in planken van de juiste dikte gezaagd met latten er tussen (opgelat zoals men dit noemt), om een betere droging van het hout te garanderen.

Teakhout is de enige houtsoort in de jachtbouw die men niet hoeft te lakken of schilderen om rotten te voorkomen. Daarom worden betere jachten uitsluitend met dit hout afgewerkt. Verschil in kwaliteit wordt aangegeven middels het aantal toegekende sterren. Uiteraard wordt op de Van Wijk Sloepen alleen teakhout verwerkt met de hoogste gradatie. Van Wijk gebruikt uitsluitend teakhout met het FSC keurmerk.

Het onderhoud beperkt zich tot het eenmaal per jaar schoonmaken met zeep of speciaal daarvoor ontwikkelde schoonmaakmiddelen. Onze onderhoudsafdeling voorziet u bij aanschaf van uw Van Wijk Sloep van het juiste schoonmaakadvies.

De massief teakhouten bolders bij de kuipbanken zijn tussen polyester sponningen bevestigd middels rvs bouten. Deze worden daarna op ingelamineerde aluminium contraplatten gemonteerd.

De voorbolder stopt niet op het dek maar wordt in een sponning, onder in het schip, stevig verankerd. Van Wijk bolders trekt u niet van het dek!



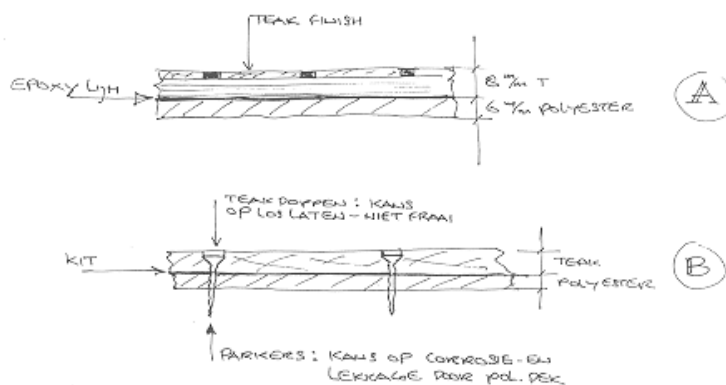
Het potdeksel, dat wil zeggen de teak rand rondom de sloep, strookt mooi met het gehele schip. Geen hoekige verbindingen, geen rubber tussen de stuiken maar direct perfect passend. Alleen een vakman kan het zo aanbrengen. Om de strook van dergelijke afwerkingen te beoordelen kunt u het beste met uw handen de vloeiende lijn volgen.

De teak wangen op het roer zijn alleen 'voor het mooi' aangebracht. Zij geven de boot echter juist dat stukje toegevoegde waarde dat de klant van een Van Wijk Sloep verlangt.

Teakfinish op dekken, banken en vloer

Uniek voor de Van Wijk Sloepen zijn de teak dek-, bank- en vloerplaten. Deze platen worden speciaal voor de Van Wijk Sloepen gemaakt.

Grote Europese jachtbouwers passen dit beproefde materiaal toe op de dekken van hun alom bekende zeil- en motorjachten. De dikke bovenlaag is van teakhout, de naden zijn van rubber. Van Wijk heeft ervaring met dit materiaal sinds 1978.



Massief teak op dekken, banken en vloer

Op de *Van Wijk 1030* worden traditioneel gelegde teak dekken en banken van losse teak dekdelen toegepast. Uiteraard kan dit desgewenst ook bij de andere modellen worden aangebracht.

Blokkrooster vloeren

Mooie blokkrooster vloeren met massieve tussenstukken zijn mogelijk in alle Van Wijk Sloepen. Het teak blokkrooster voor de keuken in de *Van Wijk 830* is standaard.

Hijsgogen

Om het ophijsen voor transporten of stalling te vereenvoudigen en beschadigingen door stroppen te voorkomen, worden de *Van Wijk 550* en *621 Classic* standaard van grote, sterke hijsgogen voorzien.

Slapen aan boord

Vanzelfsprekend is het langdurig verblijven en slapen aan boord van een *Van Wijk 1030* en *910* geen enkel probleem. Deze sloepen zijn dan ook voorzien van een complete keuken en natte cel (toilet en douche) en ruim bemeten slaappleatsen.

Maar ook menig sloepeigenaar van een *Van Wijk 830* heeft een vakantie aan boord doorgebracht. Er is immers eenvoudig een ruim tweepersoons bed te realiseren van 2.00 meter lengte en 1.80 meter breedte. Verder zijn de ramen voorzien van gordijnen, is er een toilet, koelkast, stromend water, voldoende opbergruimte voor kleding en bestaat er de mogelijkheid een verwarming en walstroom in te bouwen.

De stahoogte onder de kap bedraagt 1.80 meter. Slapen aan boord is dus zeker geen kwestie van behelpen. Vergeet niet dat een buiskap van doek net zo waterdicht is als een dak van hout, staal of polyester.

Ook in een *Van Wijk 621* en, zij het in wat mindere mate, in een *Van Wijk 550*, kan worden geslapen door de ruimte tussen de voorbanken dicht te leggen met houtdelen en kussens. Twee aanvullende slaappleatsen worden verkregen door ook de ruimte tussen de achterbanken dicht te leggen en op kussens, luchtbed of eventueel een rolmatras te slapen. De beschikbare slaapruijnte is ca. 1.85 x 1.65 meter.

Zonnedek

De grote bedden, zoals hierboven beschreven, kunnen, indien de buiskap is neergeklapt, ideaal gebruikt worden als zonnedek.

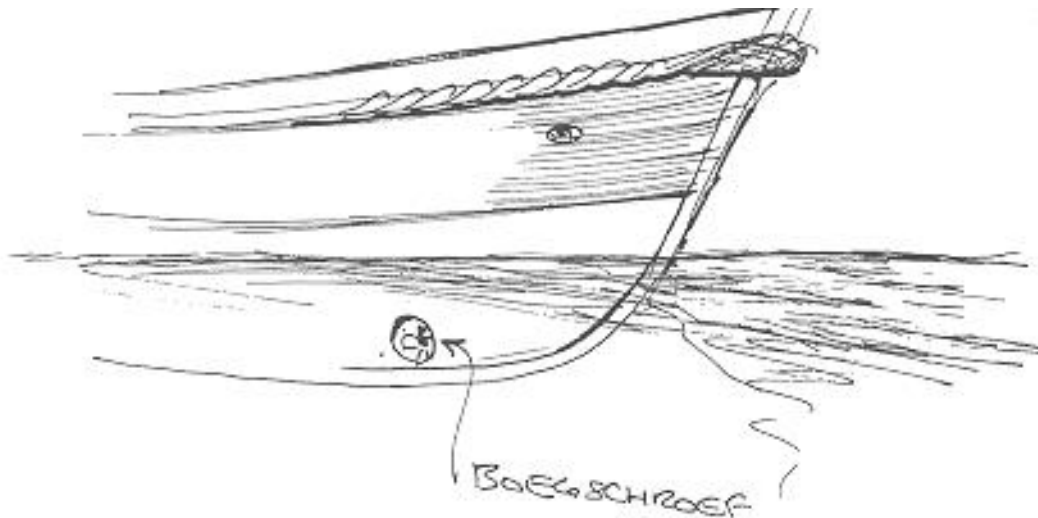
Boottrailers

Voor onze sloepen zijn speciaal gemaakte boottrailers bij ons verkrijgbaar.



Boegschroef

De inbouw van een boegschroef, om eenvoudiger te kunnen manoeuvreren, is bij alle modellen mogelijk. Bij de Van Wijk 1030 en 910 wordt ze standaard ingebouwd. Daarbij wordt de koker op een dusdanige wijze gemonteerd dat de stroom van het water vloeiend langs de romp loopt en er geen weerstand of wervelingen worden opgebouwd. Bij de grotere modellen kan ook een hekschroef geïnstalleerd worden.



Vaargebied

Sinds 1998 is er in Nederland de wettelijke verplichting jachten te voorzien van een CE-keurmerk*. Aan de hand van Iso-normen behoren jachten, maar ook alle ingebouwde onderdelen, gekeurd te worden door een keurende instantie, zoals Lloyd's of Veritas. De belangrijkste doelstelling van deze Europese standaardisatie is om problemen rond de export te beperken. De keuringseisen dienen immers in alle Europese landen gelijk te zijn. Bijkomend voordeel voor de consument zijn de hogere kwaliteits- en veiligheidseisen, welke er vanaf die tijd aan de schepen gesteld dienen te worden.

Het CE-keurmerk verplicht leveranciers tevens aan te geven voor welk vaargebied een schip geschikt is en met hoeveel opvarenden dit water bevaren mag worden. Deze gebieden zijn te verdelen in:

- A. = oceaan
- B. = zee
- C. = kustwater
- D. = binnenwater

Voor al deze gebieden geldt een bepaalde windsterkte en golfhoogte. Hoe groter het vaargebied, hoe strenger de eisen.

De Van Wijk 550 is volgens de CE-keuring geschikt voor vaargebied D met 7 opvarenden, de 621 gebied C met 6 opvarenden, de 830, 910 en 1030 gebied C met 12 opvarenden.



Uit ervaring kunnen we echter stellen dat:

- De Van Wijk 550 geschikt is voor het varen op binnenwateren en bij rustig weer op de Zeeuwse Stroom en langs de kust van het IJsselmeer.
- De Van Wijk 621 geschikt is voor varen op binnenwateren en op de grote rivieren. Bij redelijk weer op het IJsselmeer en Nederlandse en Duitse Wadden en wateren als de Middellandse Zeekust.
- De Van Wijk 830 en 910 geschikt zijn voor varen op alle Nederlandse wateren, ook bij stevige wind. Tevens bij niet extreem weer langs de Belgische, Franse en Nederlandse Noordzeekust, Oostzee en Middellandse Zee.
- De Van Wijk 1030 heeft minimaal dezelfde geschiktheid als de 830 en 910. Met speciale aanpassingen kan deze sloep eventueel geschikt gemaakt worden voor vaargebied B.

CE-keurmerk Een belangrijke eis voor sloepen bij het behalen van de keur voor een bepaald vaargebied is de stabiliteitseis. Voor ieder merk schip wordt deze eis afzonderlijk vastgesteld, waarbij romplengte, vrijboordhoogte en aantal opgegeven opvarenden de belangrijkste gegevens zijn.*

Kort samengevat komt het er op neer dat het vrijboord van een schip een vastgestelde hoogte dient te behouden indien alle opvarenden zich aan één kant bevinden.

Indien deze hoogte niet wordt behaald dient er een kleiner vaargebied gekozen, of een vermindering van het aantal opvarenden te worden opgegeven.

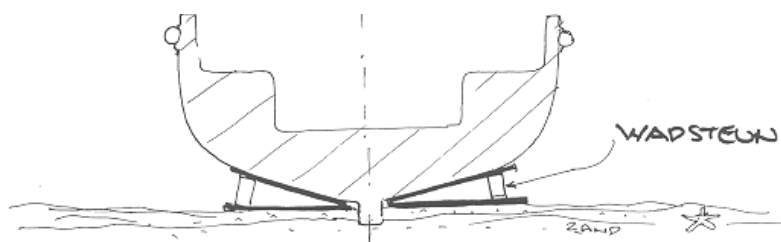
Men hoeft geen expert te zijn om te begrijpen dat de dwarsstabiliteit (breedte) en vrijboordhoogte van een schip voor het voldoen aan de eis een belangrijke rol spelen.

Autoriteiten zagen in dat veel schepen niet aan de eis zouden kunnen voldoen vanwege het gebrek aan vrijboordhoogte en dwarsstabiliteit. Deze kunnen echter toch het predicaat CE-keur ontvangen door ze te voorzien van schuim om zo drijfvermogen te creëren. Uiteraard brengt dit wel nadelige gevolgen met zich mee. Door toepassen van schuim wordt de bergruimte beperkt en is er, ondanks het feit dat de kwaliteit van schuim de laatste jaren sterk is verbeterd, een gerede kans op vochtopname en verrotting.

Door een goede vrijboordhoogte en dwarsstabiliteit hoeven de Van Wijk Sloepen niet van schuim te worden voorzien!

Zeewaardig

Een goed gezegde luidt: 'Een schip is zo zeewaardig als haar bemanning'. Dat geldt ook voor een Van Wijk Sloep.



Vaarles

Door samenwerking met de gerenommeerde vaarschool van Jan Haasnoot bieden wij u de mogelijkheid vaarervaring op te doen met uw eigen Van Wijk Sloep of met de *Van Wijk 621 Classic* welke eigendom is van de vaarschool.

Van Wijk totaal

Van Wijk Sloepen zijn onze core-business. Wij beiden echter meer dan alleen het bouwen van uw droomsloep:

- Winterstalling
- Zomerstalling
- Onderhoud, refit en/of aanvullingen van de uitvoering
- Inruil- en verkoopbemiddeling

Occasions

In onze showroom en haven is er een wisselend aanbod van gebruikte Van Wijk Sloepen en/of demonstratiemodellen. Waar kunt u beter terecht voor het kopen of verkopen dan bij de bouwer?

In het najaar organiseren wij jaarlijks onze 'Occasionshow'. Het najaar is immers de meest ideale periode om tot aanschaf van een sloep over te gaan. Zo bent u ervan verzekerd dat u in het volgende seizoen van een sloep kunt genieten.

Sloepen voorzien van het vertrouwde Quality-label zijn niet van nieuw te onderscheiden, hebben o.a. een servicebeurt conform fabrieksspecificaties gehad en hebben één jaar volledige garantie.

Kwaliteit, prijs, waardevast

Van Wijk Sloepen behoren misschien niet tot de goedkoopste. Begrijpelijk gezien het voorgaande, kwaliteit kost nu eenmaal iets meer. Daarbij, de prijs van een product is het verschil tussen hetgeen je ervoor betaalt en er later bij verkoop weer voor ontvangt.

Uit ervaring kunnen wij stellen dat een Van Wijk Sloep goed zijn waarde behoudt.

In de volksmond wordt wel eens beweerd dat je betaalt voor de 'naam'. Een naam krijg je echter niet zomaar, die moet je verdienen door het leveren van een eerste klas product en het verlenen van een goede service.

Het is niet toevallig dat bekende ondernemers in binnen- en buitenland en eigenaren van grote jachtwerven e.d., persoonlijk in een Van Wijk Sloep varen. Zij hebben kijk op mooie schepen, kwaliteit en prijzen. Over kwaliteit gesproken, zelfs Van Lent (Feadship) vindt de kwaliteit van onze sloepen in overeenstemming met die van hun kapitale motorjachten en plaatsen ze graag als 'bijboot' aan boord.

Vertrouwen

Door een goede kwaliteit, vriendelijke aanpak, weten waarover je praat zonder gladde verkoopverhalen of negatieve verhalen over concurrenten, hebben wij nu bijna 1000 Van Wijk Sloepen gebouwd. Men gaf ons het vertrouwen en wij maakten het waar. Daar gaan we voor!

Garantie

Op de motor geven wij twee jaar en op het schip één jaar garantie conform Hiswa voorwaarden. Belangrijker is echter dat eigenaren tevreden zijn, zij zijn immers onze beste ambassadeurs.

Van Wijk Sloepentocht

Jaarlijks organiseert Van Wijk een tocht voor alle eigenaren van een Van Wijk Sloep. Deze tochten zijn zo vermaard dat de pers erover publiceert.

Reeds vanaf half jaren tachtig wordt er, ca. 2^e helft augustus, 'een mooie route gevaren, ergens iets gedronken en een hapje gegeten'.

Ook tijdens Sail Amsterdam voeren 150 Van Wijk Sloepen in de Parade of Sail met de Tallships van IJmuiden naar Amsterdam.

'Verre' provincies werden aangedaan. Zo werden de wateren rond Langweer, Sneek en Zwolle bevaren. Tochten welke organisatorisch veel creativiteit vergen; denkt u alleen maar eens aan de meerdere overnachtingen voor zo'n 250 schippers en hun bemanningen. Iets wat wij met veel plezier voor onze klanten regelen.

Bezichtiging

Op de werf zijn altijd diverse sloepen van de verschillende types aanwezig. In aanbouw, onderhoud, verkoopbemiddeling, demonstratieschepen en stalling. Komt u eens langs, het loont de moeite.

Openingstijden: dinsdag t/m zaterdag van 10.00-17.00 uur. Op zondag, maandag en tussen Kerst en Nieuwjaar zijn wij gesloten.

Samenvatting

- Onderschat niet de ervaring van een jachtbouwer met een jarenlange ervaring op het gebied van jachten en in de laatste decennia van sloepen.
- Zonder hulp van ontwerper Pieter Beeldsnijder had er, zelfs met onze ervaring en goed geoutilleerde werf, geen goede Van Wijk Sloep het levenslicht gezien.
- Wij hinken niet op twee of drie gedachten. Eén business: sloepen. Eén materiaal: polyester. Eén ontwerper: Pieter Beeldsnijder. Eén lijn: spitsgatters. Eén doel: mooie, optimaal varende sloepen met weinig onderhoud, voor tevreden klanten. Eén stijl in bouwen: kwaliteit boven kwantiteit. Eén stijl in verkoop: vertellen over onze sloepen en niet te veel over anderen.
- De bijna 1000 tevreden Van Wijk Sloep-eigenaren zijn het bedanken waard. Zij vertellen hun tevredenheid door aan vrienden en bekenden. Onze beste reclame!
- Veel klanten, of kinderen ervan komen terug voor hun 2^e of 3^e sloep.

Dat doet je hart goed, want jachten bouwen en ermee varen is ons lust en ons leven.

Wij hadden er behoefte aan dit complete verhaal over de Van Wijk Sloep eens op papier te zetten.

Nog één advies: Koop een echte sloep, u zult er geen spijt van krijgen.

VAN WIJK MARITIEM b.v.

Peter van Wieringen