

# ‘WE HEBBEN DE TIJD AAN ONSZELF’



Jennifer en James Hamilton uit Seattle maken, samen met scheepskat Spitfire, een reis rond de wereld op hun 52 voets Dirona, een Nordhavn motorjacht dat bij uitstek geschikt is voor deze mondiale expeditie. De Hamiltons zijn al sinds 2012 onderweg. Ook bijzonder: de zescilinder diesel heeft er 10.200 draaiuren opzitten, zonder een kik. Afgelopen najaar kwam de Dirona aan in Amsterdam om daar te overwinteren. Motorboot stapte aan boord en tekende een indrukwekkend verhaal op.

LAURENS VAN ZIJP

Jennifer en James Hamilton zaten op een zwoele avond te genieten in de kuip. Op hun nieuw gekochte Nordhavn 52, afgemeerd in de haven van hun thuisstad Seattle. Ineens zei James: “En als we nu eens de wereld rond gaan varen?” Het was een hardop uitgesproken gedachte. Of beter: een al langer sluimerende

wens. Het zette de voorbereiding van een wereldreis in gang. Niet wachten tot na hun pensioen, maar gáán, nu ze nog fit van lijf en leden waren... Beiden leidden tot dan een druk leven; volop in de ratrace die topfuncties in de IT-sector nu eenmaal met zich meebrengen. Keihard werken, keihard ontspannen. Voor dat laatste

hadden ze lange tijd een Bayliner 4087 ter beschikking. “We gingen elk weekend en elk vrij moment met de boot weg, ongeacht de weersomstandigheden”, aldus James. Met een glimlach voegt hij eraan toe dat ze die boot vaak over de limiet hebben gejaagd in ruwe zee.

## JUISTE SCHIP EN MAAT

Ze kwamen echter in rustiger vaarwater. Ze wilden een schip waarmee ze langere tochten konden ondernemen en waarop ze konden gaan wonen. Vrienden waren overgestapt op een Nordhavn en dat bleek ook voor Jennifer en James de juiste keuze. De Amerikaanse Nordhavn-werf staat bekend om de zeewaardige trawlerachtige motorjachten, gebouwd in composiet. Stoer, stevig en van onmiskenbare Amerikaanse snit. James: “We wilden aanvankelijk een





1

47 voeter, maar de werf begon net aan een groter model van 52 voet. Die maat heeft natuurlijk het voordeel van meer leefruimte en berging aan boord en de langere waterlijn draagt bij aan meer snelheid. Het is bovendien een maat waarmee je op relatief klein vaarwater nog uit de voeten kunt.” Hun Nordhavn 52 meet 16,5 meter over alles en 14,7 meter op de waterlijn. De breedte is 4,90 meter en de diepgang 2,1 meter. De waterverplaatsing is ruim 55 ton. De bootnaam is Dirona, naar een zeeslakkensoort.

### LEEFRUIMTE

Aan boord is genoeg ruimte om prettig te wonen en te leven. Bovenop de stuurhut is de flybridge en daarachter een riant dek, waarop een hydraulische kraan staat en de bijboot is geparkeerd. Een dek lager is de grote, overkapte achterkuip waar je het bui-

tenleven optimaal ervaart. Via waterdichte deuren bereik je de salon, met aan bakboord een halfronde loungebank en aan stuurboord de eethoek. Aansluitend is een dwarsgeplaatste, open keuken – bijna scheepsbreed –, waarin werkelijk niets aan apparatuur ontbreekt, tot een afvalpletter aan toe. Aan stuurboord is de doorgang naar de hoger gelegen stuurhut. Die heeft aan bakboord opnieuw een halfronde bank, met tafel. De stuurstand zelf oogt door alle apparatuur als een vliegtuigcockpit. De stuurman heeft een comfortabele stuurstoel tot zijn beschikking. Een trap aan stuurboord leidt naar het voorschip. Helemaal in de piek zit een natte cel, daarachter is de gastenhut. Verder naar achteren is de eigenaarshut, met dubbelbed en een aparte natte cel. Deze hut grenst aan de machinekamer. Die is een verhaal op zich, waarover straks meer.

### ONBEPAALE TIJD

De Hamiltons maakten bij wijze van proefvaarten vanuit Seattle lange tochten naar de Prince Williams Sound in Alaska. Dik 1200 mijl varen. Jennifer: “Zo leerden we ons schip goed kennen én leerden ook hoe het is om voor langere tijd 24/7 met z’n tweeën op zee te zitten. Met de toch wel geruststellende gedachte: mocht er iets gebeuren, dan konden we dwars uit richting kust.”

Hun plannen om rond de wereld te gaan kregen steeds meer vorm. “Aanvankelijk zouden we een ‘quick blast’ rond de wereld doen van anderhalf, twee jaar”, vertelt James, “maar ik bleef steeds continu aan het werk wat de reis vertraagde. Uiteindelijk zijn we toch vertrokken en die oorspronkelijk geplande ‘quick blast’ duurt nu al ruim zes jaar. Het eind is voorlopig nog niet in zicht.”

1 De Dirona voor anker in Sydney, voor het beroemde Opera House en de Harbour Bridge. (Foto: J-Hamilton)



2 De Dirona voor een gletsjer in Alaska. (Foto: J-Hamilton).

3 Het echtpaar uit Seattle overwinterde op hun boot in Amsterdam.

4 Wereldreizigers Jennifer en James Hamilton.

We hebben de tijd aan onszelf en dat is een groot voordeel. 'We own the schedule'; als we het ergens naar ons zin hebben, blijven we daar langer. Het enige waarmee we rekening moeten houden zijn de seizoenen en de weersomstandigheden."

Opmerkelijk is de afwisseling die ze kiezen. Soms vertoeven ze in totaal verlaten oorden bij gletsjers of tropische baaien, soms storten ze zich in aardse zaken als een Formule 1 race of een concert van Guns N' Roses...

## LANGE ROUTE

James wist een ideale werkafpraak te maken, waarbij hij vanaf de boot kan werken en naar Seattle reist als het echt nodig. In 2012 gooiden ze de trossen los en voeren eerst naar San Francisco, om daarna de eerste grote oversteek te maken naar Hawaï, ruim 2000 zeemijl. Aanvankelijk liepen ze wacht volgens het systeem '4 uur op-4 uur af', maar dat hebben ze gaandeweg aangepast. Ze werden er beiden moe van. Nu nemen ze tijdens de oversteeken het roer als het uitkomt en ze verdelen de nachtwacht dikwijls in twee delen. Zeeziekte blijft ze gelukkig doorgaans bespaard; alleen van hevig stampen wordt Jennifer zeeziek, maar dan biedt een polsband soelaas. De Dirona heeft trouwens twee hydraulisch bediende AB Trac stabilisatoren tegen het rollen. Vanuit Hawaï ging het verder westwaarts; ze bezochten tal van eilanden in Polynesië en vervolgens Nieuw-Zeeland en Australië. Daarna – in vogelvucht beschreven – volgde de oversteek van de Indische Oceaan naar Zuid-Afrika, om in de Atlantische Oceaan naar het noorden te varen. Dat was de allerlangste oversteek, via Sint-Helena naar Barbados: 3.689 zeemijlen en 26 dagen op zee. De oostkust van Amerika en Canada werd verkend en in 2017 besloten ze

de Atlantische oversteek te wagen naar Ierland, om via Schotland en Engeland naar Scandinavië te koersen. Met een tussenstop in Harlingen om een nieuwe bijboot op te halen.

## MUUR AAN WATER

Hun wereldreis verliep tot dusver voorspoedig, op twee echt benauwde momenten na. De eerste keer was tijdens een aanloop in Australië. Na een lange vaardag met slechter wordend weer wilden ze beschut water opzoeken. Om dat te bereiken moesten ze door een geul in een ondiepte. James: "We liepen naar binnen met brekers op de kont. Op een gegeven moment keek ik achterom en zag een muur aan water op ons afkomen. Die greep het schip, tilde het achterschip omhoog waardoor we uit het roer liepen en over stuurboord dwars vielen. Door dat geweld vlogen de buitendeuren open. Gelukkig kwam de boot weer overeind, maar ik besloot wel om te draaien, zodat we de volgende golven op de kop konden nemen. Het lukte ons om weer open zee te bereiken en we vonden uiteindelijk een baai waar we konden ankeren. Binnen was het een grote chaos, maar we hadden geen structurele schade. Het bleek dat de boot een hellingshoek van 69,1 graden had gemaakt. Daardoor was er zo'n 1000 gallons aan smerig water binnen gedrongen via de luchtinlaten van de motor, die op ooghoogte in de kuip zitten. Cruciaal was dat de motor was blijven lopen."

## BILGEWATER ALARM

Een tweede probleemsituatie deed zich voor tijdens de Atlantische oversteek in 2017. Ze waren vertrokken uit Newport en bevonden zich ruim 750 mijl uit de kust, ten zuiden van de beruchte Grand Banks. Ze wisten dat ze te maken kregen met een lagedrukgebied. Het bleken twee systemen die



2











5

bij elkaar kwamen, die voor een war-  
rige zee zorgden. Keer op keer spoel-  
den er golven in de kuip; boos  
sissend, schuimend water. De boot  
kon dat goed hebben. Echter, kort na  
middernacht werd James ruw gewekt  
uit zijn slaap door een alarm. Hij vloog  
naar de brug waar Jennifer aan het  
roer stond. “Bilgewater alarm!” was  
haar verontrustende boodschap.  
James opende de deur naar de ma-  
chinekamer, stapte naar binnen en...  
stond tot z'n knieën in het zeewater.  
Adrenaline! Ook ditmaal bleef de  
motor wonder boven wonder zijn werk  
doen.

James: “Dit was een schokkende si-  
tuatie. Want wáár kwam al dat water  
vandaan? Hadden we iets geraakt en  
waren we lek? Geen idee. En dat op

een locatie waar het boek ‘The Per-  
fect Storm’ zich afspeelt. We zaten  
buiten bereik van reddingshelikopters.  
Ik riep tegen Jen dat ze moest uitzoeken  
wat de dichtstbijzijnde vluchthav-  
en kon zijn.” Jennifer: “Die was er  
niet, daar was ik al snel achter. Ja, de  
kust van Newfoundland (Canada) en  
die lag precies in de wind op ruim 700  
mijl. Doorvaren naar het oosten was  
onze enige optie.”

### LEKKENDE DOORVOER

James: “Onze eerste prioriteit was dat  
water weg te krijgen, dat lukte groten-  
deels met de bilgepomp.” Toch bleef  
er water bleef toestromen vanuit het  
achteronder. Als een infanterist aan  
het front tijgerde James zich een weg  
naar achteren, tussen alle voorraden,  
leidingen en hydraulische slangen  
door. En dat in een dansende boot...  
Hij vond het lek: een duimbrede door-  
voer van de walstroomaansluiting. Om  
de haverklap zag James daar liters  
water naar binnen proesten. “Five gal-  
lons a minute!” Die doorvoer zat aan  
dek in een bakskist – of liever baks-

kást – in de kuip, met een opstaande  
kraag van zeker een inch hoog. Door  
de continue brekers in de kuip bleek  
die barrière niet hoog genoeg. James  
had geen idee hoe hij de doorvoer  
kon afdichten. Eenvoudige improvisa-  
tie bleek het meest afdoende: een  
handdoek die hij met kabelbinders om  
de doorvoer knevelde. De waterval  
was daarmee een flink eind ingedamd  
tot wat gedruppel. Na 11 (!) uur zwoe-  
gen was het gevaar van vollopen be-  
zworen. De Dirona bereikte heelhuids  
Ierland met een inmiddels ontspannen  
en uitgeslapen bemanning.  
James nam na deze ervaring geen  
halve maatregelen. Hij verving de bil-  
gepomp door een zwaardere versie  
en installeerde een extra exemplaar.  
Er kwam een extra schakelaar in de  
machinekamer om de pomp ook daar  
te kunnen starten en niet alleen in het  
stuurhuis. Bij de kabeldoorvoer mon-  
teerde hij een zelflozer.

### BETROUWBAARHEID

“Omdat we Dirona met z'n tweeën  
varen is veiligheid een speerpunt voor

**‘ALS HET ERGENS  
GOED BEVALT,  
BLIJVEN WE  
DAAR LANGER’**



ons, net zoals de betrouwbaarheid van de automatisering en back up systemen”, zegt James ernstig, “we willen tijdig gewaarschuwd worden bij afwijkende situaties.” Ze monitoren voortdurend de technische toestand aan boord met behulp van het Maretron N2KView systeem. Dat laat in een oogopslag alle technische data op een scherm zien. Om te beginnen op de brug en verder op extra schermen in de salon, in de kombuis en naast het bed. Onderweg geeft het systeem alle informatie over de motorconditie en aanverwante zaken. Afgemeerd aan de steiger produceert het de dan relevante data; van omvormer, generator en walstroom tot weersomstandigheden. Een derde ‘stand’ geeft de staat van de tanks weer, bijvoorbeeld tijdens het bunkeren.

Als IT-specialist schreef James software waardoor technische data worden opgeslagen in een database. Dat maakt het mogelijk om huidige cijfers te vergelijken met die uit eerdere jaren. Zo is te controleren of de motor warmer wordt dan in het verleden, onder dezelfde watertemperatuur. Of hoeveel de accucapaciteit is teruggelopen in een jaar tijd. Et cetera.

### 10.200 DRAAIUREN

De motor is al een paar keer gemeenterd als een onverstoordbare krachtbron. Het is een zescilinder John Deere 6068AFM75 van 266 pk. Hij is wit gespoten, zodat eventuele oliesporen direct worden opgemerkt en hij staat in een werkelijk smetteloze, helverlichte omgeving, met stahoogte. “De motor heeft nu 10.200

draaiuren”, meldt James bijna plechtig, “maar dat zie je er niet aan af. De motor is brandschoon en verbruikt geen olie.”

Hoezeer hij de diesel vertoetelt, blijkt wel uit het feit dat hij tijdens de lange Atlantische oversteek van Sint-Helena naar Barbados de motor op volle zee stilzette om olie te ververset. Met een A-merk, Shell Rimula. “We konden voortgang houden door de hulpmotor”, zegt James, wijzend op de ‘wing engine’ die aan bakboord schuin achter de hoofdmotor staat. “Het is een viercilinder Lugger, met eigen koppeling, schroefas en een Gori klap-schroef. Het mooie is dat het dezelfde motor is als die van de generator aan stuurboord, al is dat een driecilinder. Voor onderhoud en reserveonderdelen is dat makkelijk.”

5 Stuurstand met het controlescherm van Maretron systeem.

6 In de ruige, mooie natuur van Fiordland, Nieuw-Zeeland. (Foto: J-Hamilton)





7 De zescilinder John Deere, een betrouwbare kracht.

8 Grote filters houden de brandstof schoon.

9 De techniek is tot in de puntjes verzorgd.



Die generator is een Northern Lights L844D 12 kW. Onderweg hoeft hij niet in actie te komen, want voorop de hoofdmotor zitten twee kloeke dynamo's van 4,5 kW elk. Voldoende om de stroombehoefte gedurende de vaart op peil te houden en zelfs de airco of verwarming te laten draaien.

## BUNKERCAPACITEIT

Aan diesel is ook geen gebrek; naast de hoofdmotor staan twee bunker-tanks van 832 gallons elk (1 US gallon = 3,78 liter). Een derde tank bevat 65 gallons en de hulpmotor tapt uit een tank van nog eens 15 gallons. Problemen met vuile diesel hebben ze niet of nauwelijks gehad, ook niet in afgelegen gebieden. "Integendeel", zegt Jennifer, "ze zijn in dergelijke oorden volledig afhankelijk van dieselmotoren, dus ze zorgen er wel voor dat de brandstofopslag vrij blijft van water. Al hebben we een keer een kakkerlak uit een filter gevestigd." Tussen de tanks en de hoofdmotor zit een batterij grote filters die zeer effectief werken.

De John Deere is afgesteld op 2400 toeren per minuut, maar James laat de motor zelden meer dan 2300 toeren draaien. Hij heeft gezocht naar het meest ideale toerental, door telkens elke 100 toeren te plotten; van stationair tot volgas. Zeker op langere etappes wordt het verbruik beïnvloed door externe omstandigheden als stroom, golven en wind. Een ideaal toerental is dan ook niet te geven. James merkt droog op: "De meest efficiënte stand qua verbruik is stationair!" Dankzij het computerprogramma weet hij exact het brandstofverbruik en de resterende voorraad en kan hij daar de optimale snelheid bij kiezen.

De kruissnelheid van Dirona is eveneens afhankelijk van de omstandigheden. Gemiddeld, onder gunstige omstandigheden, ligt die op zo'n 8 knoop. Op weg naar de Markiezen kwam de snelheid echter af en toe niet boven de 4,5 knoop uit door tegenwind en stroom. In de Tasmanzee liep de boot moeiteloos 10 knoop door gunstige stroom.

## TOT IN DE PUNTJES

Voor zover mogelijk is alles in de machinekamer goed bereikbaar voor onderhoud. Een groot paneel met leidingen en kranen, inclusief labels, is daar een voorbeeld van. Achterin de machinekamer is een waterdichte deur die naar het eerdergenoemde achteronder leidt. Daar staan behalve de vrieskast, talloze plastic opbergdozen met voorraden en onderdelen, keurig gerangschikt en zeevast gestouwd.

Alles aan boord van de Dirona is tot in de puntjes verzorgd en uit alles blijkt dat James veel aandacht besteedt aan de techniek en het gaande houden van het schip. Hij heeft talloze aanpassingen en verbeteringen aangebracht. Op hun website doen Jennifer en James uitgebreid verslag van hun reisavonturen. Ook doet James gedetailleerd verslag van onderhoud en reparatieklussen. Dat is onderhand een interessante technische bron, die veel respons oplevert.

## TOEKOMST

De zomer van 2018 bracht de Dirona zoals gezegd door in Scandinavische wateren. De Hamiltons kozen Amsterdam als overwinterplaats, waar ze in november afmeerden in de City Marina, pal naast het station. Een prachtige uitvalsbasis om ons land nader te verkennen. Want dat doen ze graag: 'being in places', zoals ze het zelf noemen. Hier bleven ze tot maart, om vervolgens opnieuw koers te zetten naar Scandinavië en de Oostzee.

Hoe de verdere toekomst eruit ziet, weet het avontuurlijke echtpaar nog niet precies. Het Middellandse Zeegebied willen ze misschien nog verkennen en overwinteren in Kroatië lijkt ze ook wel wat. Uiteindelijk zullen James en Jennifer waarschijnlijk wel terugkeren naar Amerika, maar een huisje-boompje-beestje bestaan is uitgesloten. Daarvoor zijn ze te veel 'oceanmensen' en wereldburgers geworden... 

[www.mvdirona.com](http://www.mvdirona.com)