

**Siebo Zijsling is het zat om steeds net niet het kampioenschap binnen te slepen. 'Ieder jaar hebben we wat aan ons schip verbeterd. Nu was de mast aan de beurt. We wilden een Leospar, stugger en lichter dan de oude.'**

## **SIEBO ZIJSLING WIL HOOGTE WINNEN**

Na Tony Brundel en Walter de Vries is Zijsling de derde in de IFKS-vloot met zo'n mast. 'Ik heb er geregeld met Tony over gesproken. Als we naast hem liggen, voel ik altijd even bij hem aan het want. Dat staat als een snaar.' Al tien jaar zeilt Siebo op de Stridber met de oude mast. 'Die mast was goed, die kan erg veel wind hebben, daar kun je niks van zeggen. We hebben er 'redelijk wat succes' mee gehad,' lacht Siebo. 'Maar bij harde wind kan hij wel eens wat uitbreken. Dan gaat-ie in een s-bocht staan. We zullen nooit zo hoog kunnen zeilen als dat 'smoarge ding' fan Tony. Dat scheepje is nu eenmaal ontzettend scherp en behendig. Maar als we wat willen, moeten we wel iets aan die stugheid van onze mast doen.'

'Ik heb maar geen andere prijsopgaven opgevraagd. Iedereen heeft al masten van Hans Boersma en Yme van der Meer. Wij willen ons onderscheiden. Vorig jaar waren we

het weer net niet. We hebben het kampioenschap bij Sleat verspeeld. Na de slechte start was er te weinig wind om naar voren te komen. De top is breed. Een slechte dag kun je je niet meer veroorloven. Vervolgens viel de finale tegen omdat de wind wegviel en Tony alle geluk van de wereld had. Zo is het op dit moment, je kunt eerste worden, maar even zo goed kun je op een achtste plek belanden.'

### **De mast van Ligtenberg**

De *Leospar* is rond de eeuwwisseling ontwikkeld door Leo Ligtenberg. Ligtenberg was kort voor zijn dood nog persoonlijk betrokken bij de productie

van de mast voor de Lytse Lies. Frans van der Doe uit Slootdorp maakt deze masten: 'De *Leospar* wordt in acht gelijke delen

### **WIJ HEBBEN HET KAMPIOENSCHAP BIJ SLEAT VERSPEELD**

*Siebo Zijsling met de Stridber.*



hout met acht lijmnaden verlijmd. De wijze van verjongen, selectie van het materiaal en de toepassing van lijmgroeven in kwartiers gezaagd hout geeft de extra stijfheid.'

Er wordt bij de Leospar van een achtkant uitgegaan, waarbij de acht delen een trapeziumvorm hebben, welke door een trapezium-groefverbinding verbonden worden. 'Het lijmvlak t.p.v. de groeven is twee keer zo groot. En bij verplichte massieve masten op de skûtsjes kun je de holte vullen met een lichtere houtsoort. Dat scheelt gewicht.'

De basisgedachte van Ligtenberg was dat goed hout van voldoende lengte, breedte en dikte steeds schaarser wordt. Tevens achtte hij het mogelijk een sterkere, lichtere en stijvere bouwwijze te ontwikkelen, vooral voor wedstrijdzeilers. Van der Doe: 'Iedereen wil maximale voorstagspanning door middel van maximale stagbochten. Maar een stijve mast met een verantwoorde stagbocht, doet de mast niet uitbreken bij harde wind, met behoud van een goede voorstagspanning.'

### Samenhang

Hans Boersma maakte de mast op het SKS kampioensskûtsje van Heerenveen en Yme van der Meer de mast op die andere notoire kampioen, de Sneker Pan. Wat is de beste mast voor een snel skûtsje? Van der Meer: 'Dat is bij iedere nieuwe mast de uitdaging. De bochten weten we goed op hun plek te krijgen. De verschillende diktes op verschillende plekken ook. Maar het totaalplaatje moet

kloppen met wat de schipper wil en hoe de zeilmaker het tuig er bij maakt.' Het zeil moet overeenstemmen met de doorhang van de stag en daarmee met de stijfheid van de mast. Het gaat vooral om de samenhang, zegt Van der Meer. Een gemiddelde standaard is niet meer genoeg. 'De mast moet passen bij het schip én de schipper.'

*Twee verschillende kampioensmasten in één wedstrijd. Sneker Pan versus De Stridber.*

