

Aan boord van *Polaris* Expeditiejacht pur sang



Toen *Polaris* in het ijs bij Groenland overwinterde waren temperaturen van -35 graden Celsius niet ongevoelbaar. Dan is een goede warmtevoorziening een eerste levensbehoefte. Daarom heeft eigenaar Michael Haferkamp het verwarmingssysteem maar liefst driedubbel uit laten voeren. Het hart van het systeem aan boord is de Refleks dieselkachel, die tevens dienst doet als sneeuwsmelter. Omdat dit warmtemonster niet onder helling werkt, is er ook nog een hete-luchtkachel en een aparte dieselkachel die via radiatoren zijn warmte verspreidt. Om die kostbare warmte binnen te houden isoleerde de werf het hele schip met een laag melamineschuim. Op de plekken zonder isolatie, zoals bij de ramen, ontstaat een warmtebrug. We kennen allemaal de condens die je op een koude dag in een

boot vindt, maar met een temperatuurverschil van 50 graden is zo'n warmtebrug net een druppende kraan. Daarom zijn er op maat gemaakte isolatieblokken voor de ramen en luiken aan boord. Een andere slimme oplossing om condensvorming tegen te gaan zien we in de eigenaarshut: kleine ventilatoren zorgen voor een constante luchtstroom onder het matras. In de kombuis hangt een komfoor op kerosine; een gasfornuis werkt niet meer bij temperaturen onder de -40 graden Celsius. Zelfs propaan is bij zulke temperaturen vloeibaar waardoor je het niet uit de gasfles krijgt.

Alles dubbel

In de kombuis vinden we een indrukwekkend arsenaal aan kranen. Een ervan is aangesloten op de waterpomp, de anderen

op voetpompen en leveren zout water van buiten of water uit de tanks, in het geval dat de elektriciteit uitvalt. Het motto van eigenaar Michael Haferkamp is dan ook dat hij alles zelf moet kunnen repareren óf dat alles dubbel is uitgevoerd. En dus is er extra radio- en communicatieapparatuur aan boord, net als allerlei reserveonderdelen voor de motor: van een reservebrandstofpomp tot filters en verstuurvers. Om de motor en kachels van brandstof te voorzien is er een dagtank. Mocht de elektrische pomp om de tank te vullen stukgaan, kan de bemanning daarvoor een handmatige pomp gebruiken. Zo is bijna elk onderdeel dubbel uitgevoerd. Er is zelfs een tweede ankerlier aanwezig.

Ongeverfde romp

De romp van *Polaris* is gebouwd van sea-



Ingevroren bij Groenland.



Een slim ventilatiesysteem voert condens af en houdt het matras in de eigenaarshut droog

Polaris is gebouwd voor reizen naar naar de meest extreme bestemmingen. Haar eigenaren hebben de boot de afgelopen veertien jaar intensief gebruikt, met als hoogtepunt een overwinning bij Groenland, waarbij ze acht maanden vastlagen in het pakijs. Wat maakt deze *custom-built* poolvaarder zo bijzonder?

Tekst JORIS WESTERVELD (joris@zeilen.nl) Foto's MICHAEL HAFERKAMP en LAURENS MOREL (interieur)



POLARIS

Werf	Hutting Yachts
Bouwjaar	2006
Ontwerp	Dick Koopmans
Rompvorm	S-spant met steekzwaard
Afmeting	17,2 m x 4,65 m
Diepgang	1,50 m / 3,20 m
Waterverplaatsing	28 m ³
Motor	Perkins M 135, droge uitlaat
Tanks	1050 liter (water), 2700 liter (diesel), 200 liter (kerosine)
Elektriciteit	30 A alternator +hydrogenerator

lium, een lichte, sterkere aluminiumlegering die bovendien extra bestendig is tegen corrosie. Verf is daarom niet nodig. Bovendien zou een geverfde romp heel snel beschadigen in het ijs. In de rompconstructie zijn geen hoeken van 90 graden gelast. Alle openingen in de romp, zoals de kielkast, worden naar buiten toe breder. Dit is om ervoor te zorgen dat uitzettend ijs geen druk op de lasnaden veroorzaakt, maar naar buiten 'plopt'.

Het meest opvallende aan de rompvorm is de relatief ondiepe s-spant met steekzwaard. Dit heeft een zeer praktische toepassing, namelijk om zeer dicht onder de kust te kunnen ankeren. Daar is de boot veilig voor *growlers*, kleine ijsbergen waar je geen botsing mee wilt hebben. Doordat twee derde van zulke ijsbergen onderwater

drijft, lopen ze in dieper water al aan de grond.

Stalen verzekering

Als we weer buiten op het dek staan, is goed te zien dat *Polaris* gebouwd is voor het ijs. Geen teak, maar kaal aluminium met antislipmatten. Gigantische bolders zijn bovenop de voetlijst geplaatst, zodat landvasten minder schavielen. Ook de landvasten zelf zijn een klasse apart. In het voorschip, achter de ankerbak, zijn twee haspels te vinden met daarop 300 meter Dyneema per stuk, en in de bakskist nog eens twee. Met deze enorme lijnen kun je de boot in een baai vastleggen. Er is sowieso veel bergingsruimte; de dinghy, buitenboordmotor en mountainbikes passen allemaal in de opslag zodat het dek tijdens een oversteken volledig vrij is.

Op het voordek ligt een gigantisch roestvrijstaal anker van 75 kilogram. Samen met 100 meter ankerketting met een breeksterkte van maar liefst achttien ton vormt dit stalen verzekering van de boot. Tijdens de bouw is dus telkens van het ergst denkbare scenario uitgegaan. Er is zelfs aan een overval door ijsberen nagedacht: aan boord is een wapenkluis met jachtgeweer en in de luiken naar de kajuit zit een schietgat om eventuele beren uit de kuip te kunnen jagen.

Vanuit de kombuis is zicht rondom naar buiten. Het komfoor werkt op kerosine en dankzij een arsenaal aan kranen is er altijd stromend water.

De Refleks dieselkachel houdt de boot warm; zelfs als het buiten 35 graden vriest.

