

Aira 22

OPVOLGER VOOR DE POLYESTER VALK?

Een nieuwe open kielboot, gebouwd in Nederland, die uit het niets verschijnt op Boot Düsseldorf. Ontworpen door Simonis/Voogd, met een wegzeilprijs van 15.400 euro. Kan dat?

Tekst MARINUS VAN SIJDENBORGH (marinus@zeilen.nl) Foto's LAURENS MOREL



Aira 22

Lengte over alles	6,50 m
Breedte	2,20 m
Diepgang	1,20 m

De eerste keer dat we de boot zagen was op Boot Düsseldorf 2018. Daarna kwamen we de boot tegen op de Hiswa in de RAI en later op de Hiswa te Water in Lelystad, waar een nationale watersportjury (waarin onder andere ondergetekende zitting heeft) de boot uitriep tot Hiswa Boot van het Jaar 2018. De boot is tevens genomineerd voor de European Yacht of the Year 2018.

Nu we de Aira eenmaal hebben gezien, is er maar één ding mogelijk: we moeten hem testen. Dat blijkt meer voeten in de aarde te hebben dan gedacht, want door het succes van Boot Düsseldorf en vertraging bij de bouwer, houdt de geestelijk vader van de Aira, Jos Snijders Blok, de spreekwoordelijke boot af. Er is geen demoboot klaar, dus we kunnen niet testvaren. We zijn eigenwijs en verzinnen een lijst: we bellen met Erik Jeuring van Zeilschool De Randmeren, omdat we weten dat hij er twee heeft liggen. Niet geheel toevallig heeft hij ook polyester Valken in de verhuur, dus dat is een mooie

gelegenheid om met beide boten te kunnen varen. We zijn van harte welkom. We willen Snijders Blok niet passeren en laten hem weten dat we gaan testen bij De Randmeren. "In dat geval kom ik ook die kant op." Mooi!

SPORTBOOTLIJNEN

De Aira 22 is een door Maarten Voogd en Alexander Simonis ontworpen open kielboot met bankjes in de kuip, een kort achterdekje met achteronder en een vast kapje over het afsluitbare vooronder. De boot is voorzien van een aluminium mast met *square top* grootzeil en een kleine fok. Indien gewenst komt-ie met een uitschuifbare boegspriet voor een fractionele gennaker. Als basis zijn de sportbootlijnen van Simonis/Voogd gebruikt. Die zijn vervolgens bijgewerkt om er een comfortabel, maar goed zeilende boot van te maken.

NAAST ELKAAR

We nemen de proef op de som. Het waait niet erg hard, maar daar zouden zowel de Valk als de Aira wel raad mee moeten weten.

WE ZIJN EIGENWIJS EN VERZINNEN EEN LIST

1. Het neerlaatmechanisme van de elektromotor is in eigen huis ontworpen en functioneert ook als de boot vaart heeft. Het 'natte' vak waarin de motor huist wordt nog kleiner.
2. De fokkeschoot is vertraagd en zit op een rammelvrije rail.
3. De helmstok kan omhoog voor meer ruimte. Het roer is groter dan gebruikelijk op de markt en werkt uitstekend. Wat ons betreft wordt deze dimensionering de standaard.
4. Curryklemmen voor de vallen. De lijn door het dek is het fokkeval, met vertraging onderdeks. De mast is voor zijn lengte uitstekend strijikbaar.



Voor de gennakerschoot heb je bij meer wind handschoentjes nodig; de schoot is met zes millimeter aan de dunne kant om vast te houden.



De Valk die met ons meevaart is overigens een Polyvalk, een standaard Ottenhome Valk, die is gebouwd bij Breehorn. 'Onze' Aira is een *full option* uitgeruste boot met zowel een gennaker- als comfortpakket. De boot heeft een ondiepe kiel met torpedokiel. De boot is in drie versies verkrijgbaar: de 15.400 euro kostende Clubversie, die zonder motor en extra's is uitgerust; de DaySailer (voor 18.645 euro), inclusief elektromotor en bijbehorend uitklapsysteem, kussens en tafel en dan is er nog de MatchRacer (voor 16.790 euro), met gennaker en bijbehorend beslag.

BANKJES

Normaliter zou je direct van het gangboord op de kuipvloer stappen, maar door de bankjes kan dat niet. Het bankje houdt een halve meter voor het vooronder op, waardoor je eenvoudig in- en uit kunt stappen. De uitsparing leent zich bovendien goed om het anker te kunnen presenteren - zoals men dat op de zeilschool altijd doet. "In de praktijk zoekt men daar bij guur weer beschutting, zo vlak achter het kapje." Nu is het prachtig weer en we hebben voor het comfort ook de kussens in de kuip bevestigd.

Dat werkt met kunststof drukkers, waarvan je het tegenkantje direct in de boot kunt schroeven.

UITKLAPSYSTEEM

De accu's zitten onder een waterdicht luik in het vooronder, de elektromotor is in het achteronder weggewerkt. Door de helmstok recht op te zetten kun je eenvoudig bij het compartiment. In een metalen systeem is een elektromotor ingebouwd die werkt volgens het principe 'alleen weerstand creëren als het écht niet anders kan'. Het in huis ontworpen systeem sluit in opgetrokken toestand het onderwaterschip af. We zetten het aan met de kunststof rode massasleutel. Met een druk op de knop zoemt het systeem het water in. Eenmaal beneden sluit een metalen plaat het gat af. Met een eenvoudige draaiknop zet je de motor in zijn voor- en achteruit. Op de testboot moeten we de knop weer terugzetten, maar dat wordt nog aangepast: dan is de motor alleen te gebruiken als hij neergelaten is.

SOEPEL

We duwen af en varen op de motor de haven uit. De stootwillen, die ieder hun eigen oogje

hebben om aan te bevestigen, halen we binnen. Bij de Valk heb je daar natuurlijk de paaltjes van het gangboord voor. De vallen zijn opvallend dun; ook de kraanlijn is nog geen vijf millimeter dik Dyneema. Sterk zat om de giek omhoog te houden. Een klein model giekophouder kan die functie ook uitvoeren, maar dat kost meer "en dat vond ik te massief staan, zo'n stuk metaal."

GAFFELLOOS

De bovenste lat van het grootzeil loopt schuin om de uitbouw te ondersteunen, maar door een ingenieus lijntje tussen de bovenste leuwer en het zeil hoeft je daar geen rekening mee te houden bij het strijken: bij het laatste stukje viert het lijntje zichzelf, waardoor de diagonale lat netjes horizontaal op de stapel valt. Da's nog eens wat anders dan een aluminium gaffel; om die lekker te kunnen hijsen heb je minimaal een acht millimeter lijn nodig. De vallen lopen soepel en het hijsen gaat voorspoedig. De rolfook kunnen we opspannen met een compacte vertraging onderdeks. Alle tuigage en blokken zijn van Seldén. Ook de curryklemmen op het dakje, waar alle vallen en trimlijnen mee worden

AIRA 22

Ontwerp: Simonis Voogd Design,
www.simonis-voogd.com

Bouw en levering: Aira Boats, Sneek,
+31(0)515-218400, info@airaboats.nl,
www.airaboats.nl



Onder de voorste bankjes zitten diepe bakskisten.

MEETRESULTATEN

Testomstandigheden: Veluwemeer bij
Harderwijk, 5-8 knopen/2-3 Beaufort, vlak water

Onder zeil:

Theoretische rompsnelheid (trs): 6,2 knp

Windhoek (schijnbaar)	Snelheid (knopen)	trs (%)
30°	4,7	76
50°	5,5	89
90°	5,7	92
90° (met gen)	6,1	98
135°	5,8	94
135° (met gen)	6,0	97
150°	5,8	94

Kruishoek: 90°

(verschil kompascoers aan de wind/aan de wind)



SPECIFICATIES

Lengte over alles (Loa)	6,50 m
Lengte waterlijn (Lwl)	6,45 m
Breedte romp (Bmax)	2,20 m
Masthoogte boven waterlijn	8,60 m
Diepgang standaardkiel (ophaalbaar)	1,20 m
Diepgang ondiepe kiel (vast)	1,00 m
Waterverplaatsing leeg	0,7 m ³
Ballastgewicht	250 kg (37% ballast)
Zeiloppervlak (grootzeil/fok/asym. spi)	14/8/25 m ²
Tuigmaten I, J, P en E	7,10/2,58/7,00/2,80 m
Motor	elektrisch / 3 pk
Ontwerpcategorie	CE C
Prijs/zeilklaar (incl. 21% btw)	vanaf 15.400 euro
Standaardluxeprijs	18.010 euro (+17%)

De standaardluxeprijs is berekend ten behoeve van de prijsvergelijking. Hierbij zijn alle extra's berekend die wij (nagenoeg) onmisbaar achten of waarvan wij zeer waarschijnlijk achten dat de koper deze zal aanschaffen. In de standaardluxeprijs zijn berekend: Clubversie, elektromotor en 40 Ah accubank.

BEOORDELING

Ontwerp	★★★★
Zeileigenschappen	★★★★
Zeilcomfort	★★★★
Bedieningsgemak	★★★★
Gedrag op motor	★★★★
Staan want	★★★★
Lopen want	★★★★
Ergonomie aan dek	★★★★
Beslag	★★★★
Roer, constructie & effect	★★★★
Kwaliteit bijgeleverde zeilen	★★★★
Bergruimte	★★★★
Plaatsing tanks en accu's	★★★★
Motorinbouw	★★★★
Constructie kiel	★★★★
Waterafvoer (bilge)	★★★★
Prijs-productverhouding	★★★★

0 = slecht tot 5 = zeer goed



De gashendel is uitgevoerd als volumeknop en werkt alleen als de motor is neergelaten.



De opstand zit precies hoog genoeg. Het gat is voor de poot van de kuipafel.



De accu's zitten onder een waterdicht luik in het vooronder.

DE VALK LIJKT
ONGEVEER EVEN
HARD TE GAAN...
TOCH NIET HET
RESULTAAT DAT
WE HADDEN
VERWACHT

afgestopt, zijn van Seldén. Een kraal voorkomt dat het val de mast inschiet als je 'm onverhoopt loslaat. Wat betreft eenvoud is er wat ons betreft geen eenvoudiger systeem dan een aluminium nagelbank of gewone kikkers zoals op de polyester Valk, mits je het beleggen van een lijn beheerst.

GROOT ROER

De bemanning van de Valk, die samen met ons is uitgevaren, heeft inmiddels de zeilen gehesen en we loeven op naar aan de wind. Om een lier uit te sparen is de fok enkel vertraagd - van de kar, naar een blok aan de schoothoek, terug door het lij-oog, de klem en dan naar de fokkenist. Dat werkt uitstekend. De curryklemmen zijn draaiend gemonteerd, zodat het niet uitmaakt waar je zit. De schoot is echter niet vanuit alle posities los te krijgen, maar dat is eenvoudig te verhelpen.

Het roer is, zoals het een ontwerp van Voogd betaamt, behoorlijk groot. Voogd zelf zal het ongetwijfeld 'normaal' noemen, maar zolang de rest van de jachtbouwindustrie er geen voorbeeld aan neemt, vormen de roeren van Voogd de uitbijter. Een duimdikke rvs roerpen gemonteerd door een flink formaat beslag. De degelijkste manier om een aangehangen roer te bevestigen. De roeren van Voogd doen het altijd goed en die van de Aira vormt dan ook geen uitzondering. De boot luistert uitstekend naar het roer en met de helmstokverlenger in de hand kun je vanaf het bankje - of vanuit het gangboord - uitstekend met twee vingers sturen.

HARD OF HOOG

De bankjes zitten zowel met als zonder kussens uitstekend, dankzij het subtiele knikje in de zitting en rugleuning. Met de voeten

steunend op het bankje aan de overzijde, loeven we op naar aan de wind. Het water is vlak en er staat een briesje van 8 à 9 knopen. Net zo'n windje waarbij je wel vooruit komt, maar voelt dat je druk tekort komt. Desalniettemin gaan we met een gangetje van 4,5 tot 5 knopen de goede kant op. De Valk lijkt ongeveer even hard te gaan; toch niet het resultaat dat we hadden verwacht. Totdat we eens goed naar de Valk kijken: die vaart ruim tien graden lager! We pakken de portofoon erbij. "Hoe hard gaan jullie?" "Tussen de 5 en 5,4 knopen. Maximale hoogte." "Zullen we een kruishoekmeting doen?" We controleren de kompascoers, gaan overstag en kijken nogmaals op het kompas. De Aira zit strak op 90 graden. "Wij zitten op iets meer dan 110," kraakt de porto. Dat moeten we straks maar eens uittekenen (zie kader). We kijken goed naar elkaar. In de overstagen verliest de Valk een beetje snelheid vanwege het omleggen van de fokkenschoot, terwijl wij in de Aira moeten opletten dat we de helmstok bij ons houden; het aangehangen roer is erg beweeglijk en als je het helmhout even loslaat, zit het zo in de hoek. De boot laat zich eenvoudig trimmen en dankzij de

verlenger kunnen we lekker ver voorin zitten. Uitstekend!

AANLEGGEN

Voor de boterham leggen we aan in het kommetje van eiland De Kluut. De Aira laat zich eenvoudig tussen de lege boxpalen manoeuvreren. Motor naar beneden, fok oprollen, kraanlijn aan en het grootval losgooien. Het grootzeil is direct beneden. De Valk-bemanning is langer bezig met strijken vanwege de piek en heeft meer tijd nodig om de buitenboordmotor naar achteren te klappen en te starten. Bovendien moet er daarvoor een persoon naar het achterdek. Wij zijn weer lang bezig met de stootwillen; die zitten bij de Valk gewoon aan hun lijntje onder het gangboord. Overigens hebben we voor het aanleggen de motor helemaal niet nodig. Aanleggen op zeil kan uitstekend. Uit de bakskist toveren we een kuipafel tevoorschijn die met zijn poot in de opstand van de grootschoot past. De helmstok laat zich handig uit de weg, omhoog zetten. Er zouden eenvoudig nog vier mensen op de bankjes passen, hoewel het dan voor de benen erg druk wordt. Wil je overnachten





De bankjes zitten uitstekend. De gennaker-in-zak past precies in de uitsparing.



Het met sleutel afsluitbare luik kan in de bakskist.

Welke boot is sneller?

We maken een vectortekening met de kruishoeken en snelheden van beide boten. De kruishoek van de Aira is 90 graden. Dat betekent een koers van 45 graden aan de ware wind. Voor de Valk is dat de helft van 110: 55 graden. Teken we een gemiddelde aandewindse snelheid van 4,7 en een voor de Aira en 5,2 voor de Valk, dan komen beide boten vrijwel tegelijkertijd aan.

Eenvoudige onderdekse takel voor het fokkeval.



In opgetrokken toestand is het onderwaterschip afgesloten.



ALTERNATIEVEN



HOORA VALK

Met vacuüminjectie sandwich gebouwde polyester Valk. Door de bouwwijze is de boot stijf en vertoont hij een beter vaargedrag. Gebouwd door Hoor.

Lxbxd	6,65x2,00x0,85 m
Waterverplaatsing	595 kg
Zeiloppervlak	17,5 m ²
Prijs vanaf	16.000 euro
www.hoor.nl	



FALCON

Door het knikspant en de afmetingen een gelijkenis met de polyester Valk. Uitgevoerd met doorgestoken roer, open spiegel en modern tuig, inclusief gennaker.

Lxbxd	6,56x2,07x0,95 m
Waterverplaatsing	625 kg
Zeiloppervlak	23 m ²
Prijs vanaf	19.965 euro
www.stilmotion.nl	



POLYVALK REVOLUTION

Onzinkbaar door zeer grote luchtkasten en afwezigheid van grote gangboordkasten. De sandwichconstructie zorgt meer stijfheid en beter vaargedrag.

Lxbxd	6,65x2,00x0,85 m
Waterverplaatsing	575 kg
Zeiloppervlak	17,5 m ²
Prijs vanaf	16.475 euro
www.ottenhomeheeg.nl	

(met z'n tweeën), dan kun je een lattenbodem tussen de bankjes leggen met een groot luchtbed erop. "Een kind kan eventueel voorin." Daaroverheen past een kuitpent.

VRIENDELIJK

Na de boterham steken we weer van wal voor meer metingen. De boot voelt op alle koersen zeer vriendelijk aan, maar voldoet vanwege de wind nog niet aan onze hooggespannen verwachtingen. Halve wind haalt de Aira een zeer nette snelheid van 5,9 knopen, bij ruime wind is dat 5,7. Met de gennaker, die zich eenvoudig laat hijsen

vanuit de zak onder het kapje, komt daar nog twee tiende bij. Ondanks de matige wind trekt de schoot hard, waardoor handschoenen of een liertje prettig zouden zijn. Een tweede ratelblok zou ook afdoende zijn. Halve wind stijgt de snelheidsmeter tot 6,1 knopen. Net onder de theoretische rompsnelheid van 6,2 knopen! We proberen met alle mogelijke trimtrucs en gewichtsverplaatsing om het water los te krijgen van de romp, maar daarvoor heeft de boot toch echt meer wind nodig. "Gelukkig hebben dat niet zelf in de hand." Dat houdt de uitdaging erin. ●

EINDOORDEEL

Hoe zeilt het?

De Aira 22 is erg vriendelijk voor zijn opvarenden. De boot stuurt zeer nauwkeurig en ligt mooi in balans op het water. De helmstok raak je gemakkelijk kwijt als je hem niet in de gaten houdt. De bediening is eenvoudig, doeltreffend en bovendien lichtgewicht uitgevoerd. Je kunt je eenvoudig staande houden aan boord en de boot biedt voldoende uitdaging om sportief mee te kunnen zeilen.

Wat kun je ermee?

De boot is zeker geschikt als les- of huurboot. De Aira heeft de nuances zoals je die van een zwaardboot gewend bent, met uitzondering van het gewichtaspect. Door de grote stabiliteit zal de boot ook voor startende zeilers goed aanvoelen. Vanwege de geringe afmetingen is de boot uitstekend te traileren.

Geslacht voor

De plassen op	▲▲▲
Dagtochten IJssel-/Markermeer	▲▲▲
Wadvaren	▲▲▲
Kleine oversteek	▲▲▲
Grote oversteek	▲▲▲
0 = ongeschikt tot 3 = zeer geschikt	

- Gevoelige zeiler
- Eenvoudig uitgevoerd
- Roergevoel
- Concept



- Mast strijken minder makkelijk dan met Valk
- Sommige lijnen dun

JOS SNIJDERS BLOK

"Ik heb niets tegen de polyester Valk..."

"...maar je moet een referentie kiezen." Jos Snijders Blok praat rustig. De geestelijk vader van de Aira verkocht, na 35 jaar succesvol reizen en vakanties te hebben georganiseerd, in 2013 zeilscholenicoon Vinea. "Ik ben geen ondernemer en ook geen bootbouwer; ik ben iemand die producten probeert te maken die veel mensen aanspreken. Dat was bij Vinea ook zo. Je moet dingen maken die mensen leuk vinden. Dat proces van afstellen en dingen beter maken – dat is voor mij de lol, de uitdaging."



school als particulier. De gevoeligheid die we met z'n allen uit de polyester Valk gehaald hebben, die wil ik terugbrengen met de Aira."

Waarom geen strijkbare mast?

"Dat idee heb ik nog even geparkeerd. Kijk, in Friesland is het punt, dat als je eenvoudig kunt strijken voor de brug, je ook moet strijken. Op een Randmeer kun je ook gemakkelijk strijken, maar daar gaat de brug ook gewoon open. De Aira strijkt even makkelijk als een Randmeer; ik kan het inmiddels in mijn eentje vanuit de kuip met een één op vier-talie."

Wat vormt die uitdaging?

"De houten Valk zeilt erg goed, maar in polyester hebben we hem wel heel erg geschikt gemaakt voor de verhuur. Kiel een beetje anders, zeilen wat vlakker, gaffel recht, beetje zwaar allemaal. Begrijp me niet verkeerd, ik heb zelf erg veel Valken gehad en er veel geld mee verdiend in de verhuur. Het is de uitdaging om te proberen een boot te maken die voor de huidige tijd geschikt is. Die qua zeilen niets inlevert en tegelijkertijd comfortabel is en geschikt is voor zowel zeil-

Zo'n boot voor zo weinig geld. Kan dat uit?

"Dat kan alleen als je een massaproduct maakt. De boot is eenvoudig om te bouwen. Geen moeilijke dingen; twee grote mallen en een kleintje voor het vooronder. Verder gaat het om aantallen: voor één kunststof eindstuk op maat voor de boegspriet zou ik 100 euro moeten betalen. Als ik er 50 afneem, betaal ik maar 7 euro per stuk. Met aantallen wordt je interessant. Voor Seldén, voor de zeilmaker, voor iedereen. Volgend jaar moeten we er tussen de 50 en 100 bouwen."