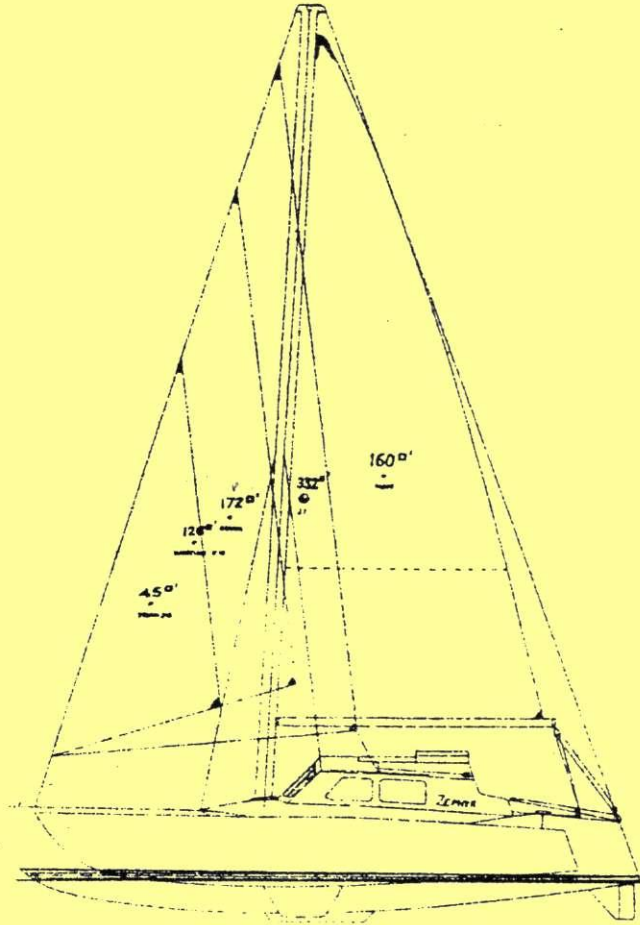


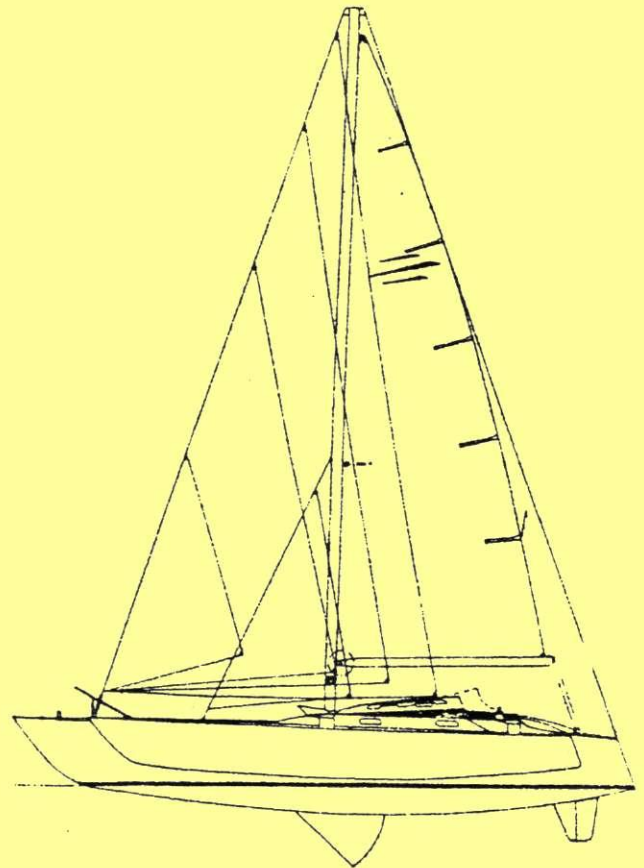
CATAMARAN EN TRIMARAN NIEUWS

ORGAAN NEDERLANDSE CATAMARAN EN TRIMARAN CLUB

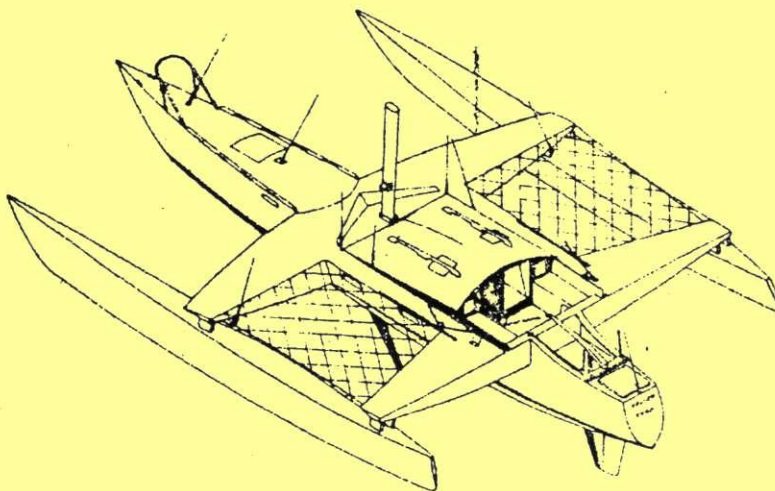
'S-GRAVENDEEL
POSTBUS 16



ZEPHYR 26



KRAKEN 40



L.O.A.	39 ft. 6 in.
L.W.L.	35 ft. 6 in.
Beam	27 ft. 0 in.
Sail Area	750 sq. ft. (950 sq. ft.)
Headroom	6 ft. 3 in.
Displacement	5000 - 6000 lbs
Pay load	1700 - 2700 lbs
Aux. Power	18 hp O/B

TRIMARAN ONTWERPEN VAN LOCK CROWTHER

Water en Vuur.

Het vuur aangestoken bij de oprichting van de nederlandse catamaran en trimaran club, kortweg C.T.C. genoemd, moet blijven branden. Het is niet voldoende als er alleen kolen op het vuur worden gedaan, tijdens de bijeenkomsten, waar met elkaar over catama

Ervaringen moeten niet blijven rusten en roesten in de archieven van de bestuursleden. Kortom

Zo'n clubblad moet U echter niet zien als een uitsluitende vrije tijdsbesteding van een eerzuchtig bestuur; zonder bijdragen van leden en belangstellenden zal het niet gaan.

Om een idee te geven van de steun die bij het verder samenstellen van dit blad van de lezers wordt verwacht geef ik hierbij een overzicht van de onderwerpen, rubrieken, die van betekenis zijn.

Tips over inrichting en uitrusting van de boten, over het varen ermee, in de ruimste zin van het woord.

Tot nu toe moet alle informatie komen uit, af en toe een artikel in de nederlandse bladen, als Waterkampioen en Watersport, of uit gegevens verspreid voorkomend in de engelse bladen. Tijdrovend en beperkt, af en toe ook onbetrouwbaar. De enkele boeken op dit terrein zijn in het engels en tendele verouderd.

Verantwoorde bespreking van oude en nieuwe typen;

Tochtbeschrijvingen, die richting geven aan de droomwensen van velen.

Dat zal een middenweg moeten zijn tussen natuur en techniek met een snuifje filosofie.

Buitenlandse pers. voorzover voor nederlandse omstandigheden van belang.

Clubmededelingen.

Tekeningen, aangepast aan de technische mogelijkheden van dit blad.

Er is nog zoveel onwetendheid op het gebied van de bouw en het varen met catamarans en trimarans in Nederland dat elke informatie, ook die welke in Uw ogen misschien kinderachtig kan lijken, van belang blijkt. De vragen die het bestuur bereiken bewijzen dit.

Met dit inleidende stukje wordt dan het C.T.C. Nieuws tewatergelaten.

Vurig verwachten we grote hoeveelheden brandstof voor de volgende nummers.

N.B.

Aan het einde van het eerste seizoen van de nederlandse catamaran en trimaran enthousiasten club, willen we de voorlopige resultaten, belangrijke gebeurtenissen en verder vermeldenswaardige ideeën en dingen samenvatten in dit speciaal hiervoor vervaardigde overzicht. Het is de bedoeling te proberen Uw reactie hier op uit te lokken.

Met nadruk vragen wij echter dringend om Uw medewerking. Hiertoe kunt U om te beginnen de vragenlijsten compleet en uitvoerig aan ons retour zenden, zodat we inderdaad in staat zijn - indien uitvoerbaar - iedereen van dienst te zijn op het terrein dat he

Gedurende de periode van actieve bundeling van "multihull minded individuals" zijn de volgende rubrieken, in dit schrijven te behandelen, in het centrum van de belangstelling geweest of zullen nog in de belangstelling moeten komen met de in de toekomst

1. Overzicht van de nu achter ons liggende periode, d.w.z. van de eerste oprichtingsideeën tot nu.
2. Gebeurtenissen met multihulls die in de pers kwamen en in het belang kunnen zijn voor onze club.
3. Lijst van multihulls in Nederland.
4. Planning van activiteiten en wijze van organisatie in de volgende periode, werkcommissies.
5. Vaste centra voor multihulls.
6. Complete standaard informatie brochure voor nieuw geïnteresseerden.
7. Enheidsklasse.

1. Het idee om een club van multihull zeilers op te richten ontstond ten huize van de familie d

De aanwezigen voelden wel voor het idee met andere geïnteresseerden kennis te maken en kort hierop namen de heren Verkerk, de Held, Visser en Blaauw het initiatief vooral actief geleid door de heer Verkerk, die nu nog steeds contact figuur van de club is. De Heer de Wit sloot zich snel aan en nam als oudste de leiding van de eerste vergaderingen.

De eerste bijeenkomst van de toen nog te vormen club was in Kralingen bij Rotterdam. Hier werden de aanwezigen met de plannen van de initiatiefnemers op de hoogte gesteld en werden er films vertoond van Piver en Little America Cup. Niet zonder succes want de vergadering moedigde de initiatiefnemers aan om de club op te richten.

De 2e vergadering vond plaats te Amsterdam op 22 maart 1968 waar de in Nederland bekendheid gel

Op 15 en 16 juni was de eerste bijeenkomst met boten. De 15e was bestemd voor demonstraties, de avond hiervan, voor de vergadering en de 16e voor een wedstrijd. Er was een enorme belangstelling van personen die de demonstraties kwamen meemaken en er waren voldoende boten om een indruk te krijgen van de catamaran als schip, s' Avonds werd het huidige bestuur gekozen dat onderling de taakverdeling zal regelen.

De heren vergaderden voor het eerst op 7 augustus te Utrecht.

Men besloot o.a. het zenden aan de leden van dit uitvoerig schrijven.

Het bestuur stelde duidelijk dat het verwacht dat zij in staat moet zijn duidelijk de wensen v

Tenslotte was er het weekend met de kustzeilvereniging Scheveningen waar helaas te weinig boten van de club verschenen. Het weekend mag echter een groot succes genoemd worden omdat hier de werkelijke verdiensten van de multihullschepen overdu

2. De gebeurtenissen rond de capsizing van een Iroquois catamaran, eigendom van een lid, veroorzaakt door testploeg van een watersporttijdschrift en de publicaties hierover hebben in het bestuur en alom in den lande opschudding en reacties verwekt. Het bestuur van de club besloot een artikel in de Waterkampioen te plaatsen

De eigenaar schreef 's een verweerartikel en een ander lid schreef een artikel namens de A.Y.F.

Het is spijtig dat we moeten ontdekken dat vooraanstaande nederlandse monohullontwerpers het nodig achten dit soms reeds gevestigde vooroordeel nog eens door middel van pertinente onjuistheden en valse insinuaties aan te wakkeren.

3. Het is voor de club belangrijk te weten hoeveel multihulls er precies in Nederland zijn. Dus niet alleen wat er precies in de club voor schepen zijn, maar ook waar schepen van (nog) niet leden zich bevinden zodat we een overzicht van de concentratie en dergelijke krijgen. Bovendien kunnen we op de aldus verkregen kennis b

Wil een ieder dus s.v.p. behalve de gegevens en ligplaats van zijn boot ook die opgegeven van andere multihulls.

4. Dit onderwerp lijkt ons wat moeilijk te liggen, hoewel niet verontrustend. Op de vergadering in de nabijheid; van de moerdijkbrug is gesproken het bestuur op te delen in twee en driemans commissies, waarin dubbele taken voorkwamen. Bijv. wedstrijd

5. Voorlopig worden er 2 centra voor multihulls voorgesteld door het bestuur. Eén aan de Moerdijkbrug en één in Noord-Holland aan het IJsselmeer. We denken er aan om deze plaatsen te voorzien van enige zij het voorlopig bescheiden accommodatie. Dit idee vergt echter geld, plenty persoonlijk initiatief en enthousiasme. Laten allen die er voor voelen zich vooral niet onbetuigd laten en meewerken.

6. Het bestuur krijgt regelmatig verzoeken om inlichtingen. Gezien het feit dat er nog wel een leid worden is dit alleen maar prettig te noemen.

Dat er in Nederland snelle uitbreiding van de multihull vloot mogelijk is bewees Scheveningen waar in één seizoen 4 Solitaires verschenen. Indien de voorlichting goed is kun

7. De club kan zich tot doel stellen onder meer het zelf bouwen van multihulls te bevorderen. Dit is goedkoper en niet ondoenlijk, het vereist slechts veel initiatief en hiervan kan een club een enorme dienst bewijzen door de stimulans die ervan uitgaat. De bouwtijd kan door gemeenschappelijk gebruik van hulpmaterialen verkort worden en we hebben tegelijk het begin van een eenheidsklasse boot. We stellen de Unicorn en Tornado voor omdat deze goedkoop en eenvoudig te bouwen zijn en beide

M.B. & E.H.

Brandingzeildag 1968

Op zaterdag 31-8-1968 organiseerde de C.T.C. een zeildag aan de kust te Scheveningen. Omdat he

De C.T.C. kwam met negen schepen aanzetten, niet veel, maar het vervoer was voor verschillende. Een poging ook de nieuwe Tornado, een internationale B - klasse catamaran over te brengen, mislukte door mastschade. Wat niet mislukte, was het weer.

Voor brandingzeilen blijken catamarans bijzonder geschikt te zijn, of beter nog "multihulls", want ook trimarans zullen zeker voordelen hebben boven de gewone schepen. Wie weet er overigens een bruikbaar nederlands woord voor multihulls. Of zullen we het zo maar laten.

De belangstelling van de bootloze leden en buitenstaanders blijkt groot. Het tewaterlaten en wegzeilen geeft geen moeilijkheden. De eerste 50 meter wordt men het natst, maar dat is alles. Windkracht drie à vier, en een aantrekkelijke deining, ideaal zeilweer.

De grote stabiliteit van de cats geeft de bemanning net dat beetje extra comfort dat het catamaranzeilen zo aantrekkelijk maakt.

Dit valt vooral op aan boord van de meer voor toeren en familiegebruik gedachte Hina dan bij de andere typen als Swift en Shearwater.

Natuurlijk komt er bij snel varen buiswater aan dek, maar het vermoeiende hangen en in evenwicht

s 'Middags wordt er een wedstrijd georganiseerd, waaraan 15 boten deelnemen.

De startprocedure met vlaggen is praktisch en eenvoudig.

Eén te ronden boei is gemakkelijk te vinden in het verlengde van de Pier, de andere is bij deze deining bijna niet te zien, terwijl het toch een grote oranje bal is. Daaruit blijkt weer eens hoe moeilijk het zal zijn een drenkeling terug te vinden als die van het moment van overboordvallen niet onafgebroken in het oog wordt

Later wordt een Polywood in de buurt van de tweede boei heen en weer gevaren om de plaats aan te geven. De uitslagen waren aldus:

- | | | |
|--------------------------|-------|-------------------------------|
| 1. Swift Schuitema | (ctc) | 7. Schakel De Roo. |
| 2. Shearwater Verkerk | (ctc) | 8. Shearwater Molendijk (ctc) |
| 3. Swift Stronkhorst | | 9. Finn, v.d. Weg. |
| 4. Flying Kitten Blaauw. | (ctc) | 10. Vaurien, Klap. |
| 5. Hina Slotemaker. | (ctc) | 11. Vaurien, v.d. Zwan. |
| 6. Solitaire Holtman | (ctc) | 12. Solitaire, Zwolsman. |

Voor de tweede wedstrijd heeft het geven van uitslagen niet veel zin omdat de meeste zeilers toen de verkeerde boei ronden zodat ze moesten worden uitgesloten.

Al met al was het een geslaagde dag.

N.B.

Club Mededelingen.

- Eenheidsklasse wedstrijdcatamarans.

A - klasse. Hoewel de I.Y.R.U. de "australis" (voorheen A-cat 11) als eenheidsklasse boot aanbeveelt, meer belangstelling is er voor de Unicorn A-cat (ontwerp John Mazotti) waarvan er reeds het eerste jaar ca. 160 van zijn gebouwd. Bovendien blijkt deze met het verbeterde tuigage in Engeland sneller te zijn als de australis. De bouwwijze van de Unicorn is vrijwel identiek met die van de Tornado B-klasse catamaran n.l. volgens de gebogen triplexplaat methode.

Deze winter worden er door onze leden 5 gebouwd, terwijl er in België (!) reeds 8 varen.

afmetingen A-klasse: lengte: 5,49m breedte: 2,30m zeiloppervlak: 13,94m²
eenmansboot. Brochures over de bouwwijze kunt U verkrijgen bij het secretariaat.

B-klasse. In deze klasse heeft de I.Y.R.U. de Tornado aanbevolen, wat een uitstekende keuze blijkt te zijn gezien de enorme groei van deze klasse. De Tornado is uitermate snel (max. snelheid ca. 30 knopen 54 km/u) en is door amateurs op een

De eerste Tornado is reeds afgelopen zomer gereedgekomen, terwijl er deze winter nog minstens

Het Porthmouth handicap nummer is voor de Tornado vastgesteld op 63 (!).
afmetingen B-klasse: lengte: 6,1 m breedte: 3,05 m zeiloppervlak: 21,84m².

Belangrijk: Tornado en Unicorn bouwers.

Zowel de Tornado als de Unicorn worden gebouwd van 4 à 4,5 mm occumétriplex W.B.P. met een laagopbouw van 1½ x 1½ x 1½ mm. Dit triplex is niet via de handel te verkrijgen in Nederland.

Het juiste triplex voor deze boten wordt vervaardigd door een nederlandse triplexfabrikant, d

