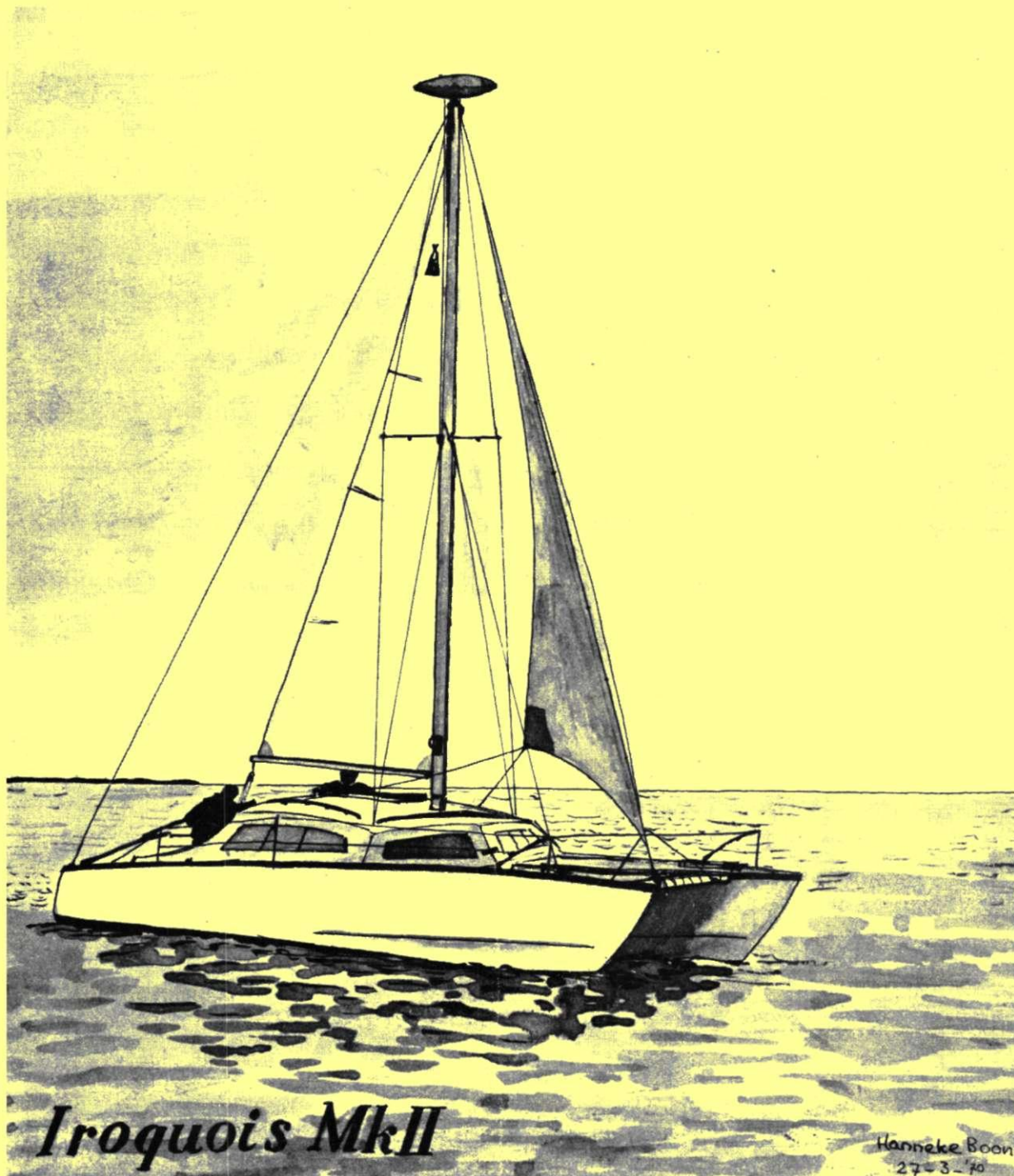


# CTC

CATAMARAN EN  
TRIMARAN CLUB  
NEDERLAND

# NIEUWS



*Iroquois Mk II*

Hanneke Boon  
27-3-70

# CTC

NR. 6 APRIL 1970

C.T.C. Nieuws

Redactie Pretoriusplein 18 ' ', Amsterdam 0. tel.020-59039.

CATAMARAM EN TRIMARAN CLUB NEDERLAND

Bestuur: Voorzitter, O.Holtman, Jul.v.Stolberglaan 16 Voorschoten tel, 01717-3559; Secretaris-Penningmeester W.Basie, Elzenkade 21, Zwanenburg, postgiro 1760732, tel. 02907-5613. N.D.Boon, Pretoriusplein 18 ' ' Amsterdam-0, tel.020-59039; E.de Held, Doelenstraat 3, Heenvliet, tel.010-252034 (tot 18.00 uur); K.Kortenoever, 's-Gravenland, tel.02150-61820; Dr.W.Laane, Boxtelseweg 42, Vught, tel. 04100-38350; W.J.Goedhart, Chopinlaan 54, Voorschoten, tel. 01717-5401.

Uitgave

no.6

April 1970

Van de Voorzitter.

Bestuurslid zijn heeft ook plezierige aspecten en één daarvan is zeker, dat men veel hoort en ziet wat er leeft onder de leden. Men zou de leden in groepen kunnen indelen. Onderstaande indeling is niet volledig en spreekt ook geen oordeel uit over de belangrijkheid van de genoemde groepen.

- 1) wedstrijdzeilers
- 2) plezierzeilers op wedstrijdboten
- 3) kajuitbooteigenaren
- 4) botenbouwers
- 5) experimenteerders
- 6) eigenaren van Jim Wharram boten.

Bij alle groepen ziet U de snelheid van de boot een rol spelen. De experimenteerders zoeken verhoging van de snelheid door nieuwe vormen ( o.a. draagvleugels)

Jim Wharram booteigenaren vertellen trots over de snelheid van hun boten bij windkracht 5,6 en 7, terwijl andere boten de veilige haven opzoeken.

De bezitters van kajuitboten kozen ook een catamaran of trimaran, omdat men snelheid wenst. De plezierzeilers op wedstrijdboten willen ook " lekker hard gaan".

Een andere gemeenschappelijke eigenschap is de behoefte van onze leden aan originaliteit. En omdat men niet domweg een boot koopt, hebben vele leden van onze club een meer dan middelmatige kennis van hun sport of liefhebberij.

Rekening houdend met deze kennis van zaken, de originaliteit en de behoefte aan snelheid lijkt het mij dan ook aanbevelenswaardig U aan te moedigen om deel te nemen aan de komende wedstrijden op de Westeinder. Verder in dit blad vindt U uitgebreide mededelingen over deze evenementen.

Tot ziens!

O.Holtman

HIRONDELLE, een nieuwe verschijning in Nederland.

In de schemer van een van de winderige dagen, die het najaar van 1969 ons bracht, verstoorde het hakkeplofgeluid van een Seagull buitenboordmotor de stilte in de nieuwe jachthaven van Willemstad. Omdat hier in hoofdzaak grotere schepen liggen, was dit een ongewoon geluid, dat dan ook verschillende nieuwsgierige hoofden naar buiten bracht.

De veroorzaker van de onrust bleek een kleine polyester kajuitcatamaran van het type Hironnelle te zijn, met aan boord een jong Engels echtpaar. Het paar bleek in dienst te zijn van de onderneming van Peter Haward, schrijver van het boek:

"All seasons yachtsman", die er met zijn medewerkers een bedrijf van heeft gemaakt om jachten ten behoeve van eigenaars, die daar zelf niet toe in staat zijn overal ter wereld heen te brengen. De Hironnelle was bestemd voor een Duitse eigenaar en kwam regelrecht van de werf in Cowes op het eiland Wight.

Het echtpaar, dat nog nooit zo'n kleine boot had gevaren en geen enkele ervaring met catamarans had, was desalniettemin enthousiast. Ze hadden een snelle overtocht gemaakt en waren zeer verrast over het comfort en de handelbaarheid van de boot tijdens het vrij ruwe weer. Ze vonden, dat de vergelijking met verschillende kielboten van 35 voet en meer, als het om comfort onder deze omstandigheden ging, ten gunste van de Hironnelle uitviel.

Deze eerste oversteek van een Hironnelle naar Nederland had al een lange voorgeschiedenis. De boot is ontwikkeld uit een 20 voets catamaran-kajuitkruiser, die enkele jaren geleden ontworpen werd door Chris Hammond: "Safari". Dit eerste prototype werd spoedig gevolgd door een verbeterde versie:

"Safari of Meon", die ook een beetje groter was.

"Safari of Meon" won al meteen in het eerste jaar de Multi-hull-prijs in de "Round the Island" Race, terwijl ze in de Yachting World Rally in Weymouth dat jaar ook beoordeeld werd als een van de beste schepen.

De gunstige ervaringen met deze beide van hout vervaardigde kajuitcatamarans leidden tot het besluit om er een polyester versie uit te ontwikkelen en in het voorjaar van 1969 verscheen de eerste Hironnelle op de Engelse wateren. In dit eerste jaar zijn er ook al 2 naar Nederland geleverd in half afgebouwde toestand voor zelfafbouw.

Het succes van de Hironnelle is zonder twijfel voor een deel te danken aan het zorgvuldig voorbereide en uitgekookte ontwerp. De boot ziet er in tegenstelling tot verscheidene vroeger ontworpen catamarans esthetisch zeer acceptabel uit. De hoogte van de cabine is ten opzichte van de rompen zeker niet te groot en de rompen zijn mooi van lijn. De onderwaterschepen zijn nagenoeg half cirkelvormig, terwijl de rompen in het midden vrij diep steken (ongeveer 40 cm.) en zowel naar voor als naar achter oplopen, zodat de spiegel geheel boven de waterlijn komt. De boot heeft dan ook nagenoeg geen kielzog. De rompvorm, gecombineerd met de beide steekzwaarden, heeft tot gevolg, dat de boot zich ook zeer makkelijk laat sturen en door de wind gaat als een kleine zwaardboot.

Zeer typerend zijn de twee toegangen met een schuifluik elk tot het interieur. Een van de grote voordelen van kajuitcatamarans is de ongelooflijke accommodatie, die te bereiken is in een relatief klein en handzaam schip.

In de Hironnelle vindt U in het midden een tafel met rondom banken, die overdag voldoende zitruimte bieden voor vijf of zes man. 's Nachts kan deze dinette veranderd worden in een groot dubbel bed. Aan de achterzijde tegenover de tafel midden tussen de twee ingangen een kooktoestel en wat kastjes. De gasfles is op een veilige plaats in de cockpitbanken ondergebracht. In de bakboordsromp aan de voorzijde is een pomp-toilet geplaatst alsmede een hangkast en een wasbakje. Achter in de bakboordsromp vindt U evenals aan stuurboord een flinke éénpersoons kooi. Aan stuurboord is tenslotte een éénpersoonskooi voor een vijfde bemanningslid. Op dezelfde plaats, waar aan stuurboord in het midden een gootsteentje met een pompje is aangebracht, zit aan bakboord een opklapbare kaartentafel.

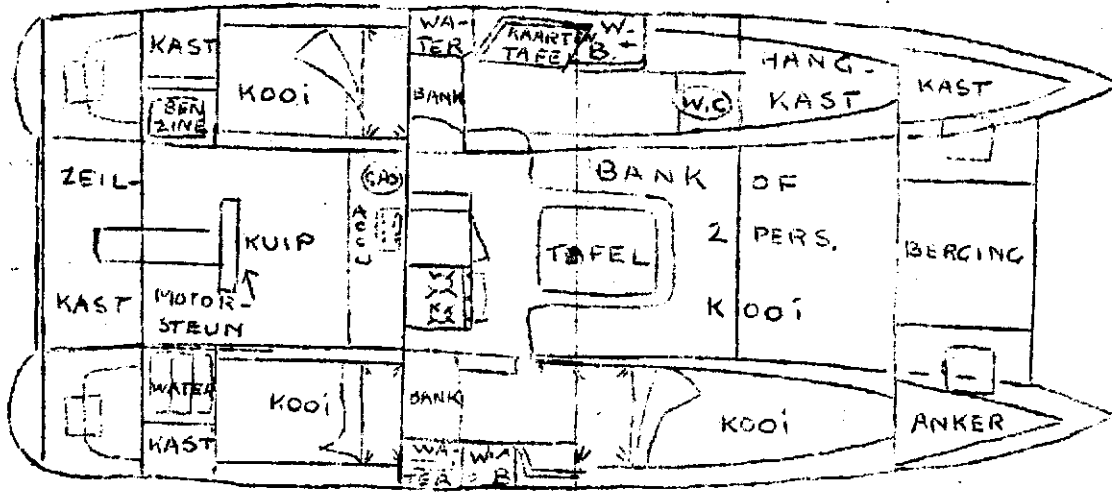
Behalve door de schuifluiken en een paar ventilators wordt de ventilatie ook nog bevorderd door een luik midden voor de mast. De condensatie binnen is beperkt, doordat dak en kajuitdak in sandwichconstructie zijn uitgevoerd. De cockpit bevat in het midden een behuizing voor een buitenboordmotor, dat kost wel wat ruimte, maar de motor is daarvoor makkelijk bereikbaar en zit op een gunstige plaats, zodat een gewone langstaart voldoende is om te voorkomen, dat de schroef in golvend water telkens boven water uitkomt. In en om de cockpit is een grote hoeveelheid handige berg-ruimten. Ook het geheel vlakke voordek bevat twee verzonken luiken, waaronder ruimten voor het bergen van de zeilen. Op de kwaliteit van de uitrusting heeft men beslist niet bespaard. Alle houtwerk aan de buitenzijde is teak, terwijl het beslag van eerste klas materialen is vervaardigd. Door de uitgekookte plaatsing is de bediening buitengewoon gemakkelijk. Alle vallen leiden naar valliertjes, die vanuit de cockpit te bedienen zijn, terwijl ook de genuarails, schootlieren en dergelijke handig zijn geplaatst. Daardoor is het mogelijk de boot singlehanded te zeilen.

De grootschoot heeft een overloop over de hele breedte van het schip, zodat het mogelijk is het grootzeil zowel aan de wind als met halve wind zonder twist te varen. Hironnelle blijkt een feest om te zeilen. Met een grootzeil van ruim 11 m<sup>2</sup> en een fok van bijna 13 m<sup>2</sup> bij een waterverplaatsing van slechts ongeveer 800 kg reageert ze zeer levendig op ieder zuchtje wind. Uiteraard is het nodig bij toenemende wind tijdig te reven, zeker vanaf windkracht 5, maar zelfs met gereefd tuig en in tamelijk ruw water loopt de boot hoog aan de wind en sneller dan veel grotere kielboten. Al met al is Hironnelle een ideaal familiekruisertje, dat ook in races goede kansen maakt en in ieder geval eindeloos veel levendiger, handzamer en goedkoper is dan iedere kielboot of platbodem met gelijke accommodatie.

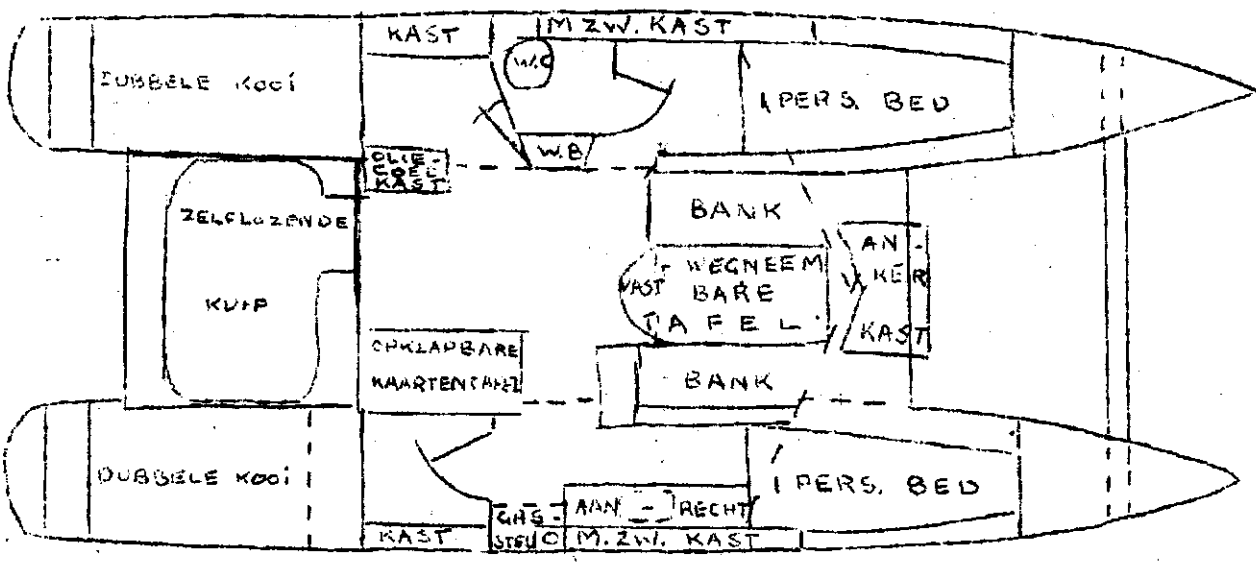
De boot wordt gebouwd door Ponnington Yachts in New Milton, Engeland. De boot kost compleet met zeilen, doch zonder buitenboordmotor £ 2645.-.- Een kit voor zelfafbouw is verkrijgbaar voor £ 1395.-.-

J.L.J.H.Laane

EEN HIRONDELLE-BEZITTER IN AMSTERDAM  
 VERHUISDE EN SJOUWDE ZICH DAGENLANG LAM  
 WIE EENS VERHUISDE WEET GEWIS  
 VERHUIZEN IS GEEN " CATTENPIS"  
 VANDAAR DAT VAN HEM GEEN COPY BINNENKWAM.



# HIRONDELLE



# IROQUOIS

Sailcraft Ltd. Bouwers van zeegaande kajuitcatamarans.

Gedurende de laatste 10 jaren heeft de naam van Reg White in de Engelse zeilwereld een grote bekendheid gekregen. Begonnen als Hornetkampioen heeft hij zich de laatste jaren geheel toegelegd op catamarans. Als zeiler en bouwer heeft hij daarbij nauw samengewerkt met de bekende ontwerper Rod MacAlpine-Downie. Hij slaagde er liefst 5 maal in successie in de zogenaamde "Little America's Cup" voor Engeland te winnen in door hemzelf naar het ontwerp van MacAlpine-Downie gebouwde C-klasse catamarans. Deze prestatie leverde hem 2 jaar geleden de titel "Yachtsman of the Year" op.

De laatste twee jaar heeft hij zich toegelegd op het bouwen en zeilen van Tornado's. In 1969 bereikte hij tijdens de wereldkampioenschappen in Australië een gedeelde eerste plaats. In Engeland is hij een van de belangrijkste bouwers van de Tornado's. Op de Boatshow in Londen in dit jaar bracht hij een nieuwtje in de vorm van de eerste polyester uitvoering van de Tornado.

Het belangrijkste en meest succesvolle product van zijn werf is echter de 30 voets Iroquois kajuitkruiser, eveneens volgens ontwerp van Rod MacAlpine-Downie. Na de vele successen, die in de afgelopen jaren met de eerste versie van deze boot werden geboekt o.a. in de Round Britain Race en in de jaarlijkse Chrystal Trophy Race voor Multihulls, die drie maal achtereenvolgende versie op de markt gebracht. Inmiddels zijn enkele exemplaren van dit nieuwe type in Nederland in de vaart gekomen. Er waren overigens al twee exemplaren van het eerste type, waarvan er een in het nieuws kwam, toen een aantal watersportjournalisten met deze boot kapseisden.

Vergeleken met de eerste versie zijn een aantal fundamentele veranderingen aangebracht. De rompen zijn breder geworden met meer reserve drijfvermogen boven de waterlijn. De tuigage is aanmerkelijk gewijzigd. De mast is ongeveer 1 meter korter geworden. De voordriehoek gaat nu tot de masttop, zodat grotere genua's gevaren kunnen worden. Daartegenover werd het grootzeil kleiner. Ook werden in plaats van het vroegere vleermuis-tuig normale korte zeillatten gebruikt. Het zeilpunt kwam zodoende aanmerkelijk lager te liggen en de tuigage werd veel gemakkelijker handelbaar. Hiertoe draagt ook bij, dat de stagen niet meer in het smalle gangboord, maar op het kajuitdak bevestigd werden, zodat de voorzeilen, juist als bij een scherp jacht, steeds buiten de stagen om gevaren kunnen worden. Bovendien werden de gangboorden, die vroeger veel te smal waren en door de stagen werden geblokkeerd, verbreed en beter begaanbaar.

Ook is het vrijboord aanmerkelijk hoger geworden. Zonder aan inwendige ruimte te verliezen kon daardoor de opbouw aanmerkelijk lager worden. Al met al heeft dit geleid tot een gemakkelijker te hanteren, veel stabielere en zeewaardiger schip. Volgens Reg White en ook naar onze eigen ervaring zouden de prestaties vergeleken met de eerste versie door de bank genomen niet minder zijn geworden. Mark II is wat minder snel in lichte wind, doch sneller bij grotere windsterkte. Het schip loopt buitengewoon hoog aan de wind met snelheden van meer dan 6 knopen. Bij iets ruimere wind worden snelheden van 8 tot 10 knopen bereikt, terwijl de boot onder gunstige omstandigheden in plané kan komen en dan in staat is snelheden tussen 15 en 20 knopen per uur te halen.

De boot stuurt licht, onder meer, omdat de ophaalbare roeren als semibalansroeren zijn uitgevoerd. Vergeleken met andere grote catamarans is de Iroquois buitengewoon wendbaar en gaat ze gemakkelijk door de wind. De grootschoot is 6 maal geschoren en loopt dan door een schootklem. De overloop loopt over de volle breedte van het schip. Een en ander maakt, dat de controle op het grootzeil gemakkelijk en precies is. Ook de fokken zijn gemakkelijk te controleren met behulp van de grote tweesnelhedenlieren en de Holt-Allen nylon schootklemmen van groot formaat. In het algemeen kan gezegd worden, dat de plaatsing en de indeling van het beslag eenvoudig en overzichtelijk is en dat het beslag zelf van royaal formaat en prima kwaliteit is.

De binnenindeling van de boot is aanmerkelijk gewijzigd vergeleken met de vorige uitvoering. De afwerking is aanmerkelijk luxueuzer. In beide rompen is achterin een geheel afgescheidencabine met een ruime tweepersoonskooi. In elk van beide een hangkastje en veel bergruimten. Aan stuurboord wordt het middengedeelte van de romp ingenomen door een ruime kombuis met een lange aanrecht en veel handige kastjes. Evenals in de achtercabine is er in de keuken ruime stahoogte, zelfs voor zeer lange mensen. De kombuisuitrusting omvat verder een tweepits gastoestel met grill. Aan bakboord is er midden in de romp een W.C. compartiment met pomp, toilet en handwasbakje. Voor in elk van beide rompen bevindt zich nog een lange en brede éénpersoons kooi met de nodige bergruimte.

Het middengedeelte van de cabine wordt ingenomen door een tafel met aan elke kant een flinke bank, lang en breed genoeg om als kooi gebruikt te worden, zodat in totaal 8 volwassenen een goede slaappleats kunnen vinden. Meer naar achter bevindt zich aan bakboord een kaartentafel groot genoeg voor een geheel uitgevouwen zeekaart en voorzalen van een kaartleeslamp en bergruimten voor kaarten en navigatiemateriaal.

Ook voor zeilen, ankers, gasflessen, water en benzine is overvloedig bergruimte aanwezig. De boot heeft zowel in voor- als achterstevens afsluitbare luiken, die enkele kubieke meters extra drijfvermogen met zich meebrengen. Bovendien is onder in voor-en achterstevens reeds voldoende volume aan schuim in de constructie verwerkt om het ongeveer 2 ton wegende schip onzinkbaar te maken. Tesaamen met de grote stabiliteit maakt dit de boot tot een werkelijk zeewaardige kruiser. Vanzelfsprekend moet bij grote windsterkten gereefd worden. De gewone versie van de Iroquois Offshore Mark II heeft als hulpmotor een buitenboordmotor. Deze kan worden bevestigd op een roestvrijstalen ophaalbare motorsteun achter de cockpit. Het een 20 tot 35 Pk buitenboord haalt de boot gemakkelijk 8 tot 10 knopen per uur. Afstandsbediening is wenselijk, terwijl liet een buitengewoon gemak is, wanneer de motor een mogelijkheid bezit om de accu op te laden.

De voornaamste maten zijn: lengte 9.15 m., breedte 4 m., diepgang met opgetrokken zwaarden 42 cm, met neergelaten zwaarden 1.35 m., grootzeil 18,7 m<sup>2</sup>, kruisfok 15 m<sup>2</sup>, 150% genua 25 m<sup>2</sup>.

Voor degenen, die de boot zelf willen afbouwen kan de boot geleverd worden als kit met gemonteerde rompen en kajuit ofwel als sailing kit, waarbij ook de tuigage en het beslag zijn aangebracht. Het zelf afbouwen kan tot ongeveer f 10.000.- besparing opleveren. De prijs van een compleet afgebouwde standaard boot bedraagt f 4400.-.- exclusief zeilen, zeerailing en motor.

Op de Boatshow van Januari 1970 presenteerde Reg White twee nieuwe typen. Om te beginnen was er een iets verlengde versie van de Iroquois, in een uitvoering als motorzeiljacht. In elk van beide achterstevens, die met ongeveer 1 meter werden verlengd, ontstond ruimte voor het plaatsen van een binnenboordmotor met hekaandrijving. De roeren moesten hiervoor worden gewijzigd en onder de romp worden aangebracht. De verdere uitrusting en de tuigage is gelijk aan die van de standaard Iroquois. De prijs komt op £ 4900.-.- exclusief zeilen en motoren.

In het kader van de voorbereidingen van deze motor-sailer had een prototype van deze boot, echter zonder mast, deelgenomen aan de Round Britain Race voor speedboten. Deze motorbootversie staat bekend onder de type aanduiding Iroquois Mark II GT. Het is echter niet de bedoeling deze motorbootversie in de handel te brengen.

Wel kwam Reg White op de Boatshow met een groter broertje, eveneens ontworpen door Rod MacAlpine-Downie, de 40 voet Apache. Zowel de constructiewijze als de vormgeving verraadt de verwantschap met de Iroquois. De rompen en het brugdek worden in één stuit uit één mal gevormd, evenals de top van de cabine met het dek, die in sandwich constructie ook in één stuk worden gemaakt. De boot is echter zo groot, dat vrijwel overal stahoogte kon worden bereikt. In het algemeen zijn de mogelijkheden in het interieur bij een lengte van 40 voet en een breedte van bijna 20 voet natuurlijk buitengewoon ruim. De prijs bedraagt dan ook echter £ 12.500.-.- zonder zeilen en motoren.

Tot dusver de grootste in de serie is de 46 voet Navaho, wederom ter ere van MacAlpine Downies Indiaanse vrouw naar een Indiaanse stam genoemd. Groot comfort bij een grote snelheid op groot water, uiteraard voor een betrekkelijk grote prijs.

Voor de geïnteresseerden: SailCraft Ltd. wordt in Nederland vertegenwoordigd door de Firma Multihull,  
Boxtelseweg 42,  
VUGHT.

W.L.J.M.Laane

#### Verklarend handwoordenboek voor de beginnende zeiler.

Waterlijn: bevindt zich achter de kerk tegenover de kroeg.  
Cockpit: de voor het voedsel verantwoordelijke persoon aan boord slaapt.

Preekstoel: plaats aan boord, waar de meeste vloeken vallen.  
Boeiboordplaats voor galeislaven.

Beun: dagverblijf van de beunhaas.

Broek: onderlijk aan grootzeil.

Geitouw: zit de geit aan vast op het grasveld,

Katteval: muizenval, maar dan iets groter.

Losse broek: geschrap door de redactie.

Nommer: zie hommer.

Hommer: zie nommer.



Polynesiërs in Leiden. ( 21 Maart 1970 )

Was de opkomst in Leiden zo slecht door gebrek aan belangstelling of was de datum minder geschikt? Hiswa standhouders klaagden, dat ze niet konden komen, anderen kwamen juist, omdat ze door de Hiswa toch in de buurt waren.

Voor alle catamaran zeilers was de lezing van de heer Kooijman beslist interessant. Onder begeleiding van fraaie dia's hoorden we hoe de uitgeholde boomstammen, die op de rivieren voeren, voor ruimer water van twee uitleggers werden voorzien.

In de beschutte wateren van Indonesië waren deze schepen geschikt om met afandse nachtwind te gaan vissen en met ochtendwind terug te keren. Scheef gaan mocht niet, laveren deed men niet, desnoods werd er gepeddeld.

Uit een kaartje bleek, dat op zeeën, waar stormen voorkwamen uitsluitend prauwen met één uitlegger, aan de windzijde, gebruikt werden. Bij een windvlaag konden ze in evenwicht gehouden worden door haastig naar de uitlegger te kruipen. Schepen met twee gelijke rompen kwamen nauwelijks voor. Waarom niet? Van de ontwikkeling van de schepen is weinig bekend, hout is zo'n vergankelijk materiaal.

Navigeren kon men in ieder geval wel goed, doelbewust zijn de eilanden gekoloniseerd en men vond bekende eilanden altijd terug.

De heer Kooijman vertelde, hoe op kaarten van bamboelatjes de golfslag rond de eilanden werd aangegeven. Jongens moesten dit allemaal uit hun hoofd kennen voor ze mochten uitvaren; heel nuttig, nooit last van gescheurde kaarten of duisternis.

Er werd natuurlijk nog veel meer verteld, maar alles hoeft hier niet herhaald te worden.

In de pauze konden de leden, die intussen al in groter aantal (50) aanwezig waren hun eigen ideeën naar hartelust uitwisselen, ook konden ze in het museum alles nog eens even goed bekijken en bediscussieren, waarbij de wildste theoriën werden uitgedacht. Anderen knielden bij de modellen van Hina en Tangaroa, die maar weer eens waren meegebracht. De heer Kooijman beantwoordde wat vragen en een enkeling bracht de penningmeester een tientje. Toen iedereen na gongslagen weer was gaan zitten werd de heerlijke kleurenfilm gedraaid:

Vertrek in de ochtendnevel van enige vlerkprauwen en dan later het zeilen in het blauwe water. De schepen, slank en bruin, het water blauw, de mannetjes, die snel het zeil omzetten en de stuurriem los en vast knopen. Je voelde bijna de wind langs je aaien en het opspattende water. Het was te begrijpen, dat de film twee keer moest.

Van Zuidzee Polynesiërs naar moderne polynesiërs is niet zo'n grote stap. Wat dia's van James Wharrams Tehini werden nog even vertoond. Daarna geanimeerde gesprekken, die om half twaalf echt afgebroken moesten worden; de mensen van het museum willen ook slapen.

Marijke Boon.

EEN LEZING GEHOUDEN IN LEIDEN  
MOEST ONTZETTE CTCers BEVRIJDEN  
VAN HET IDEE  
DAT EEN PRAUW OP ZEE  
LAVEERT ZOALS DE MENSEN ZEIDEN.

## Zeereizen met de Manta.

De terugtocht uit Engeland werd later gemaakt dan de Hina's , (zie ons vorige nummer.red) omdat mijn vakantie pas eind Augustus begon. Het werd de derde oversteek met dit schip tussen het kontinent en Engeland.

De voornaamste ervaring, voor zover ook voor een buitenstaander van belang, worden hierna puntsgewijs opgegeven. Algemeen. Het 'kruisen' met een catamaran is minstens even plezierig als het racen, doordat het schip juist hierbij veelzijdig is te gebruiken. Hoewel de noodzakelijke voorzieningen i.v.m. zeewaardigheid ten koste gaan van snelheid, kan een vergelijking met dure en scherpe 'mono' jachten vaak nog gunstig uitvallen.

Soms was de voorbereiding voor de tocht of de uitvoering hiervan een zware taak, maar het bleef altijd de moeite waard en zeer boeiend. Dit zelfde gold voor de menselijke contacten met geïnteresseerden en bemanning. De behulpzaamheid, die werd ondervonden was een belevenis! Een paar voorbeelden: Een Lufthansavlieger, niet-deelnemer wordt zo enthousiast, dat hij besluit een kompasopstelling voor de Manta te bouwen-Consortiumlid en bemanning, ook van Hina's werken en ploeteren om het schip op tijd klaar te krijgen- Tijdens moeilijkheden in Margate treedt een keurige beschermengel op in de vorm van een correcte Engelsman compleet met 'Rover' die werkelijk alles voor ons wil regelen en doen- Een vrouw moeder van een groot gezin in Grote Keet, wil geen vergoeding voor ons nachtlogies en geeft ons een lunch mee, die voldoende is voor drie dagen.

Uitrusting. Omdat de Manta van huis uit een racer is, zijn veel extra voorzieningen aangebracht. De kiel werd al tijdens de bouw, onderin volgeschuimd. Standaard voor buitenboordmotor bleek noodzakelijk, daar deze vrijwel in alle havens gebruikt wordt. Een dubbele verstaging voor de draai-bare mast werd aangebracht, kort nadat deze was verlengd, bij elkaar een flink karwei. Om de bagage van drie man te kunnen bergen, werden luiken in het dek en een overdekte brancard voor de mast aangebracht. Deze brancard lekte eerst als een vergiet, maar dit werd naderhand opgelost met betere naadafdichting. Verder waren er natuurlijk noodsignalen, lifelines en radarreflector aan boord. Er is een apart stormzeil en indien nodig, loopt het schip nog redelijk hoog aan de wind met alleen de kleine fok, die met één van de beide voorstagen naar achter verplaatst kan worden. Verschillende van deze voorzieningen werden tijdens de tocht uitgewerkt of verbeterd en voor de komende winter is aan werk geen gebrek.

Navigatie. Tijdens een zomerdag van 15 ichturen is de bezeilde afstand, die kan worden afgelegd ongeveer  $15 \times 6 = 90$  zee-mijlen. Dit is een afstand van Schouwen-Duiveland rechtstreeks naar de Engelse kust. Ook bij zeer lichte wind werd nog een 5 mijl per uur op zee gemaakt, zolang de stroom niet tegen was. Vooral voor het varen langs de kust is gebruik van een stroomatlas noodzakelijk. De 'Reeds-nautical almanac' bevat vrijwel alle verdere informatie, hoewel voor sommige havens géén of zeer onvoldoende informatie voorhanden was.

Maximum windkracht, die ik nog voor een oversteek aanvaard, is zes. Bij de laatste terugtocht uit Engeland was de verwachting windkracht zes, soms zeven en dit bezorgde me aanvanke-lijk zorgen, daar was gebleken, dat bij windkracht zeven aan een lager wal-kust, schip en bemanning het zwaar te verduren kunnen krijgen.

De coastguard werd steeds ingelicht en direct na de oversteek werd telefonisch het contactadres medegedeeld, dat de 'air sea rescue' niet nodig was. Sinds kort is er een automatisch noodzendertje in de handel voor ongeveer f 400.-, die de veiligheid van zo'n oversteek aanmerkelijk kan verbeteren. Iets voor een gemeenschappelijke aanschaf en/of verhuur?

De verzekering van schip en bemanning heeft geen problemen veroorzaakt.

De navigatie tijdens de oversteek verliep steeds goed. Het radiotje droog houden is een probleem. Een duikersclub moet hier een goede oplossing voor hebben, die fotograferen ook onder water nog. Het 'bijhouden' van de navigatie tijdens een langere tocht is een kwestie van discipline. Het is zo makkelijk dit werk uit te stellen, als men druk bezig was met zeilen en lijnen bijstellen of eindelijk warm en voldaan in de 'wet suit' een rustig plekje aan boord had ontdekt.

In principe moet de oversteek, qua navigatie al gemaakt zijn, voor men hiermee begint en dit wordt belangrijker als het weer tegenvalt. Dan moet zo veel mogelijk iedere observatie en conclusie bevestigd worden door een andere of volgende. Wees niet bang voor enige uren blind varen op volle zee, zolang de kompassen goed staan.

De nachtnavigatie is een verhaal apart en blijft hier achterwege.

De 'grotere' navigatie met de Manta gedaan was:

Folkestone-de Panne-Vlissingen.

Zandvoort-Ostende-Ramsgate-Shepney (bij Chatham)

Sheppey-Margate via een opgegeven oversteekpoging naar Ramsgate

Ramsgate-Nieuwpoort-Vlissingen-Zandvoort

Zandvoort-Harlingen via Terschelling.

De oversteek, die aanvankelijk werd opgegeven werd veroorzaakt door lekkage in één van de rompen, opgedaan, toen we het schip 's nachts aan zijn anker achterlieten. Iemand had me verteld, dat mijn ankerketting aanmerkelijk verkort kon worden, met als gevolg, dat de toenverkorte ketting het anker onvoldoende houvast gaf, zelfs in vast zand. Het ankeren bleek nodig, omdat Margate géén buitenhaven heeft, zoals ons ten onrechte was verteld. Bij laag water stapten we aan wal, 'dronken een glas en lieten de zaak zoals het was'.

Resultaat: krabbend anker- stranding 's nachts bij harde wind- een dag hard werken om een lek (onvoldoende) te dichten- een daarna opgegeven oversteekpoging met nog eens 2 dagen werken voor alles weer gezond was:

' Al doende leert men.'

C.R. Prins.

#### PROTESTSONG TEGEN HET WEER.

(Ontboezeming van een zeiler in het noordwesteuropese klimaatgebied.)

Ik protesteer tegen het weer  
dit is beslist niet aardig meer  
de regen stroomt voortdurend neer  
mijn arme keel doet alweer zeer.

Het is verdikkeme haast Mei  
de mensen zijn volstrekt niet blij  
geen enkele vogel legt een ei  
bij hagelstenen als een kei.

Het klettert al een dag of tien  
de weerman zegt: 'Dat blijft misschien'  
en daarbij mistig bovendien  
ik heb de zon nog niet gezien.

Het water staat tot in mijn boord  
je wordt hier door het klimaat vermoord  
wie nooit van dit land heeft gehoord  
gelooft van dit verhaal geen woord.

De Batavieren van weleer  
de Rijn afzakkend op een keer  
vergeten te letten op het weer  
en zetten zich in de Betuwe neer.

De man, die hiertoe opdracht gaf  
die leit begraven in zijn graf  
waar ik hem gaarne tot zijn straf  
posthuum een enorme doodschop gaf.

En dat, terwijl er streken zijn  
geheel doordrenkt van zonneschijn  
daar is het leven altijd fijn  
met af en toe een glaasje wijn.

O, had ik maar twee vleermuisvlerken  
dan vloog ik langs dees' woeste zwerken  
naar een zuidelijk land vol koele kerken  
waar het te heet is om te werken.

Dan zat ik zonder jas of das  
op een met zon doorstoofd terras  
en snoof de geur van stoffig gras  
en voor me één of ander vurig glas.

Maar ja, we wonen nog steeds hier  
het land van jajem en van bier  
ik kan de rotzooi niet meer zien  
en wordt er lazarus van bovendien.

Daarbuiten heerst een woest kabaal  
het sneeuwt en hagelt horizontaal  
daarboven blijft de lucht maar vaal  
en ach, wat zijn die bomen kaal.

Ik ga, geloof ik, maar naar bed  
waar ik dan de kachel onder zet  
met op mijn hoofd een warme pet  
ik geloof, dat ik het dan net red.

Ja heus, dit land vol sompig gras  
windvlagen als gemalen glas  
had moeten blijven wat het was  
blubber, oerwoud en moeras.

### Aanleggen met een Hina.

In het artikel van de heer Heupers over de Dart, een trimaran van 7,5 m. in het vorige CTC Nieuws, lees ik, dat het moeilijk is met dat schip aan te leggen of voor anker te gaan. Dit gaat, hoop ik, niet op voor alle typen trimarans en catamarans. In ieder geval zijn de gedragingen van Polynesische catamarans in dergelijke omstandigheden heel anders. Omdat het zeilen met deze vaartuigen strek toeneemt, acht ik het noodzakelijk een ooggetuigeverslag te geven van de aanleg ( of anker) procedure bij krachtige aanlandige wind ( windkracht 4 à 5).

Deze laatste situatie is de moeilijkste, maar die doet zich nogal eens voor in Volendam, waar al meer van deze Wharram catamarans zoals dat heet op open rede liggen, in een baai in de Gouwezee. Bij Zuid-westen wind is dat lager wal.

Het aanleggen verloopt als volgt:

Op ruime afstand van de kust pal bovenwinds van de plaats, waar het schip moeten komen te liggen, stuurt men het schip zo scherp mogelijk naar de windrichting toe en viert men gelijk de schoten wat, zodat de vaart uit het schip raakt. Laat men de helmstokken geheel aan de gekozen lijkant overboord steken, en dat doen deze helmstokken vanzelf, omdat de achterstevens (zoals dat hoort) achterover hellen, dan blijft het schip trouw zo liggen. Men kan dan heel rustig de fok, die het meest klappert wegnemen en daarna het grootzeil opgeien, bij een sprietzeil of afnemen.

In die tussentijd valt het schip wat af tot ongeveer een hoek van 60 à 70 graden ten opzichte van de golf en windrichting is bereikt. Het verlijert daarbij heel traag en vaart nauwelijks waarneembaar vooruit. In de tijd, die nodig is om zonder haast de zeilen weg te nemen en in de zeilzakken op te bergen, zijn we niet meer dan een meter of twintig dichter naar de wal gedreven, dat noem ik weinig bij deze windsterkte.

Er zijn dan nog een veertig meter over voer het precies bespreken van de nog uit te voeren manoeuvres. Er moet geen paniek ontstaan, ieder moet duidelijk zien, wat er gedaan moet worden en waarom. Met de neuzen van het schip naar de wal gericht moeten we tussen vier paaltjes komen te liggen. Goed schipperen eist vooruit zien, vooral op een Polynesische catamaran, die wat traag reageert en juist daarom zo'n comfortabel vaartuig is. Een emmer aan een lijn van een meter of tien wordt gereed gehouden om de te grote snelheid wat af te remmen. Bij hardere wind kunnen we gaan denken aan een anker over de achterbalk gevierd.

Midscheeps staat een mannetje gereed met een landvast met een oogsplits erin, dat om de achterste paal moet komen. Hij heeft wat tijd om dat oog om de paal te leggen als deze paal wordt gepasseerd.

Nu wordt de helmstok overgebracht naar loef, de boot begint verder af te vallen, komt voor de wind te varen met een toenemende snelheid (voetgangersvaart) op de wal af.

Als het achterste landvast rustig en tijdig om de paal wordt gelegd, waaraan de achterstevens moet komen vast te liggen, is het schip geheel in bedwang te houden. De andere voorste landvasten komen later wel. Voor paniek is geen reden. Mist men dat landvast, dan is er nog niets ergs gebeurd. De voorste palen staan er ook nog.

Staat de wind langszij de oever, ook dan kan gebruik worden gemaakt van de makheid van het schip, een gevolg van de lange kiel, de loefbijter en het niettegeringe gewicht.

Met halve wind zoals dat heet, kan men gewoon op de wal afvaren, als er naar rekening wordt gehouden met enige verlijering. Door geleidelijk aan de schoten wat te vieren, tenslotte de fok weg te nemen en dan het grootzeil op te geien, wordt de vaart uit het schip gehaald. Zo legt men ook aan langszij een steiger, bij wind dwars op die steiger.

In vroeger tijden noesten schippers altijd zo te werk gaan. De werkschuiten van die tijd, de tjalken, de Theems-barges, de vissersschepen, waren geen lichte snel wendbare dinghies, Zo'n schip moest zich zelf zeilen, daarbij geholpen door het vakmanschap van de schipper.

Het roer diende voor kleine koerscorrecties. Grote veranderingen van richting moesten net steun van de zeilen en net goed begrip van wat het schip kon en niet kon worden ver-richt.

Dit alles eiste schipperskunst, net als het varen met platbodemschepen thans. En daarmee is ook het varen met Polynesische catamarans te vergelijken.

Die schipperskunst, die even lang is als het leven kort, zullen we ons moeten eigen maken.

N.D.Boon.

#### Een beetje kritiek.

In eerdere nummers van het CTC Nieuws zijn zelfbouwers aan bod gekomen, De Unicorn (Tornado) en de Polynesische catamarans van James Wharram zijn boten, die daarvoor geschikt zijn, al zullen de eerste twee typen soms wel compleet worden gekocht. Het is na lezing van de besprekingen van de Hironnelle en de Iroquoisduidelijk, dat we hier te doen hebben met een tweetal in details zorgvuldig afgewerkte schepen met een inrichting, die de luxe kant opgaat, wat niet wil zeggen, dat ze ook comfortabeler zijn geworden. De genoemde prijzen, alhoewel alleszins redelijk gezien het gebodene illustreren dit nog eens. Door die prijzen zal de kring van liefhebbers veel beperkter zijn. We moeten ons n.l. realiseren, dat in Nederland niet meer dan 10 van elke 10.000 mensen niet meer dan f 10.000.- kunnen uitgeven voor een boot óf voor wat dan ook.

Na dit wat statistische begin is een nawoord op de besproken types gerechtvaardigd; aangezien alle feiten en gegevens en de daaruit voortvloeiende pluspunten eerlijk en juist zijn weergegeven zonder overdrijving, kan ik mij beperken tot enige algemene vraagtekens en bedenkingen. Op de technische afwerking (dikte van stagen, roerbeslag, anker enz) ga ik niet in. Eventuele fouten op dit terrein zijn eenvoudig te verbeteren. Een Hironnelle bezitter meldde mij, dat het slaan van de steile golven van de Noordzee tegen het gesloten dek voor de kajuit hem wat schichtig maakte, hoewel alles heel bleef. Stellig zullen ambitieuze eigenaren ruïn water opzoeken. Het is nuttigs dat ze dan weten van dat slaan. Vaart minderen is dan noodzakelijk. Wellicht zal men met zwaar weer zelfs voor de wind moeten afdraaien als het te erg wordt. Daar moet dan voldoende zeeruimte voor zijn.

De grote ruiten net het fraaie uitzicht zijn ook tot nu toe heel gebleven. Maar ze worden slechts vastgehouden door de bekende rubberklemranden. Ze overlappen niet het polyester van de kajuit. Het lijkt niet onmogelijk, dat ze bij een overkomende flinke zee in hun geheel naar binnen kunnen worden gedrukt. Dit gebeurde eens met een trimaran en leidde tot een noodlottige afloop. In het bijzonder voorruiters zijn kwetsbaar. Door de grote opbouw zal het vaartuig ook zonder zeil bij voor de wind varen nog een flinke snelheid houden. Een slaapzak kan nodig zijn om voldoende vaart te minderen.

De zijdekken vind ik wat smal voor het naar voren gaan. 5 slapers aan boord tijdens 4 weken vakantie: dat is vol, hoor, 3 of 4 lijkt genoeg, 2 misschien nog beter.

Strikt genomen met elkaar maar weinig kritiek, maar wel principieel. Mijn vraag blijft: is zo'n vaartuig wel geschikt voor zeereizen, waarbij men elk soort weer kan tegenkomen? Als het antwoord nee is, moet dat niet onbekend blijven, vooral omdat de Hirondele een kans maakt vrij veel te worden gekocht.

Dan de vooroverhellende achterstevens. Bij veel roer geven in een laag bij ruime wind zal de achterkant van de boot wat onhoog komen en de neus dus wat dieper zakken. Daar hou ik niet van.

Iroquois. Het geheel gesloten voordek mis ik hier gelukkig, de raamconstructie is veel steviger (en kostbaarder) maar er is ook hier erg veel glas. Dat zou men met platen multiplex moeten kunnen afdichten, net zoals op motorjachten op zee wordt gedaan bij slecht weer.

Aan het roer zittend kan men slecht over de kajuit heen kijken en zeker niet naar beide kanten. Met de verlengde helmstok is een zit/kijkplaats vóór in de kuip te vinden, maar er is ook daar geen zicht rondom. Dat bij de gebruikelijke laaghangende genuafok het rondom zicht nog wat minder wordt, is niet de fout van een catamaran, naar het bezwaar van dit soort voorzeilen. Maar ja, ze zijn in de meet-mode.

Naar voren gaan langs de kajuit is niet prettig. De toch nog smalle zijdekken worden door de zwaarden en zwaardtalie nog ontoegankelijker. Het kajuitdak is begaanbaar, maar wel hoog en bol. In stormachtig weer, met veel zeegang, zie ik dat allemaal niet zo.

8 volwassen slapers aan boord, dat is ook hier leuk voor een korte tijd 's zomers met mooi weer. Voor lange tochten is 4 man zat. Op bijna alle jachten, ook gewone, zijn meer slaappleaatsen aangebracht dan voor 'tzenuwstelsel van de mens toelaatbaar is. Halveren van dat aantal is een bruikbare vuistregel.

De vloer van de kuip met zijn verstijvingsribben ondervond ik als onaangenaam.

Een nadeel vind ik ook hier de vooroverhellende achterstevens. Hoge achteroplopende golven zullen eerder over de rompen heen slaan, omdat de reserve-waterverplaatsing wat meer naar voren zit.

Over omslaan sprak ik nog niet. Wie vaart moet zijn verstand gebruiken; men kan niet alles doen met alle soorten schepen. Bij sterk toenemende wind zal men het lijzwaard moeten optrekken, mogelijk ook een deel van het loefzwaard. Misschien zou men dan ook het roerblad recht omhoog moeten kunnen hijsen om te zware klappen en daardoor de kans op afbreken tegen te gaan.

Algemeen Wedstrijdprogramma 1970.

Het bestuur brengt de volgende evenementen, die mogelijk voor C.T.C. leden aantrekkelijk zijn nu reeds onder Uw aandacht.

Wanneer U doel wilt nemen dient U

1. lid te zijn van een(reeds)erkende vereniging. De C.T.C. heeft een aanvraag voor het lidmaatschap van het Verbond lopen, maar is gedurende dit wedstrijdseizoen dus nog niet erkend.
2. zélf in te schrijven als deelnemer voor de wedstrijd op het "wedstrijd" secretariaat van de organiserende vereniging.

17-18 Mei ( Eerste en Tweede Pinksterdag) en 23-24 Mei (weekend' na Pinksteren): vier wedstrijddagen van de Verenigde Rivierenzeilers. Inschrijving is mogelijk voor alle schepen, gemeten of ongemeten, kruiser of open bootje, klasse of geen klasse, snel of traag.

De vier wedstrijden, die altijd een grote deelneming trekken en een bijzonder genoeglijk karakter hebben zijn:

1. Tiel-Gorkum race ( Eerste Pinksterdag)
2. Loevestein wedstrijden op de Merwede voor Gorkum ( Tweede Pinksterdag)
3. Jacomina race van Werkendam naar Drimmelen over Merwede en Amer.
4. Heusden-Hedel-Heusden race op de Maas.

De gebruikelijke protestcommissies zijn bij deze wedstrijden vervangen door feestcommissies, die in de steden Tiel, Gorkum en Heusden schippersbals en dergelijke organiseren.

Inschrijving bij de secretaris-van de Verenigde Rivierenzeilers:

J.G.Hertman, Haydnstraat 21 te 's-Hertogenbosch. tel 04100-35745.

Inschrijfformulieren ook verkrijgbaar bij het C.T.C.bestuurslid W.Laane, Boxtelseweg 42 te Vught, die ook zal bemiddelen voor de specifieke catamaranproblemen, ligplaatsen, te waterlating en dergelijke.

20 en 21 Juni. Vijf eilanden tocht. georganiseerd door- de Z.V.Dordrecht e.o. Dit is een toertocht tussen de Zuid Hollandse eilanden met een wedstrijdafdeling.

4-5 Juli. Haaksraces. op de Noordzee bij Den Helder, georganiseerd door de Koninklijke Marine Jachtclub. (secretaris Luitenant Kolonel der Mariniers A.J.Romijn.)

Het K.M.J.C.bestuur besloot op verzoek van het C.T.C.bestuur bij voldoende' belangstelling, starts voor een klasse Multihull kruisers uit te schrijven.

Geïnteresseerden worden verzocht zich zo Vroeg mogelijk in verbanding te stellen met W.Laane, Boxtelseweg 42 te Vught.

Ongeveer 19-26 Juli. Catweek on Sheppey Island in de Thamesmondning. Mr. Clifford King nam het initiatief om bij deze gelegenheid ook een Engels-Nederlandse wedstrijd voor zeegaande Multihull-kruisers te organiseren van Stellendam (bij Hellevoetsluis) naar Sheerness v.v.

W.Laane houdt hierover namens het C.T.C.bestuur contact.

Geïnteresseerden, die zich tijdig melden, worden van de verdere details op de hoogte gehouden.



24-25-26 Juli. Drie Zeelandwedstrijden.

georganiseerd door de Koninklijke Roei- en Zeilvereniging "De Maas" op de Oosterschelde vanuit Zierikzee. Op verzoek van het C.T.C.bestuur overweegt het bestuur van de E.R.Z.V."De Maas" (secretaris Mr.J.van der Hoop, Veer- dam 1. Rotterdam. Tel 010- 1100040) of een divisie voor gemeten Multihull-kruisers kan worden gevormd bij voldoende belangstelling. Geïnteresseerden worden verzocht zich in verbinding te stellen met W.Laane, Boxtelseweg 42 te Vught. Ze zullen dan op de hoogte worden gehouden.

7-8-9 Augustus. 3 Flevoraces.

georganiseerd door de Koninklijke Nederlandse Zeil- en Roei- vereniging te Muiden, resp. van Muiden naar Enkhuizen, van Enkhuizen naar Hoorn, en van Hoorn naar Muiden. Op verzoek van het C.T.C.bestuur overweegt het bestuur van de "Koninklijke" (secretaris H.W.Keesom te Muiden. Tel.02942- 1540) of een divisie voer gemeten Multihull-kruisers kan wor- den gevormd. Het ruimteprobleem in de havens, vooral die te Muiden, is echter moeilijk. Geïnteresseerden dienen zich zo vroeg moge- lijk in verbinding te stellen met W.Laane, Boxtelseweg 42 te Vught. Ze zullen dan op de hoogte worden gehouden.

21 tot 22 Augustus. 24 uursrace op het IJsselmeer.

georganiseerd door de Nederlandse Vereniging van Kustzeilers en de W.V.Bestevaer, Medemblik. Inschrijving ook voor gemeten en ongemeten Multihull-kruisers. Bij deze wedstrijd gaat het er om binnen 24 uur volgens een zelf te kiezen parcours langs een aantal vastgestelde boeien op het IJsselmeer een zo groot mogelijk aantal mijlen af te leggen. Voor navigators!

September. Degenen, die er maar niet genoeg van kunnen krij- gen, of de smaak pas echt te pakken hebben, wijzen wij op twee wedstrijden in het naseizoen:

Deltarace. (Colijnsplaat-Terneuzen buiten Walcheren om) georganiseerd door de Royal Yacht-Club de Belgique te Gent, die ook inschrijvingen accepteert van Multihull-kruisers.

19 September. Oosterschelde wedstrijden.

georganiseerd door de W.V. "de Schelde" te Bergen op Zoom voor alle klassen (voor zover ons bekend ook voor ongemeten jachten).

Advertentie:

Cruises per trimaran. Snel, veilig en comfortabel. acc. voor 8 pers. en m.schipper. Tochten op Ned. wateren. VRAAGT zeezeilers o.a. naar Denemarken en Noorwegen. Tevens gevraagd: gebr. genna v. 25-30 m<sup>2</sup>. Inl. P.J. Milderling. W.Pyrmontl.14.Velp. tel. 08302-6067.

EVEN AANDACHT: de voorzitter is op de avond in Leiden zijn tas kwijt geraakt. Heeft een van de aanwezigen die gevonden? C.Holtman. tel. 01717-3559.

REPLIEK op Een beetje kritiek.

Mijn vriend Boon heeft een beetje kritiek op de Iroquois en de Hironnelle. Wanneer hij schrijft "zorgvuldig afgewerkte schepen met een inrichting, die een beetje de luxe kant opgaat, wat niet wil zeggen dat ze ook comfortabeler zijn geworden" moet ieder, die hem een beetje kent, weten dat hij bedoelt: "comfortabeler dan Hina's en andere Wharram ontwerpen ".De vergelijking doet komisch aan. Een moderne motorsailer is ook niet te vergelijken met een vissermanbotter, al zie ik de laatste nog zo graag.

Wat de Hironnelle betreft: zijn principiële kritiek gaat o.a. tegen het gesloten brugdek, waar wel ooit golven tegen slaan. Dit komt inderdaad voor. Maar de suggestie, dat een Hironnelle daarom niet tegen ruw weer in zou kunnen opwerken, is onjuist, zoals vele ervaringen al hebben bewezen.

Zonder twijfel is de Hironnelle niet ontworpen voor lange zeereizen. Dit kan men van een schip van 7 m. over alles ook niet verwachten. Gebleken is echter dat ze bij kortere tochten heel wat kan incasseren en stormen van 9 Beaufort en meer komen in onze streken ook niet onverwacht uit de lucht vallen.

Wat de Iroquois betreft: de ruimte hier is zo groot en goed ingedeeld, dat 6 of 7 man ook op langere tochten niet gauw het gevoel hebben elkaar in de weg te lopen. In ieder geval véél minder dan op scherpe jachten van de dubbele grootte en de drievoudige prijs. Het zicht vanuit de verhoogde en beschutte zitjes achter de kajuit is prima. Wat de achterop lopende golven betreft: de hele spiegel ligt boven het water als de boot niet te zwaar geladen is. Ook uit eigen ervaring weet ik, dat achteroplopende golven geen problemen geven, zelfs voor zover ze in staat zijn de Iroquois in te halen. Het omgekeerde maakte ik vaker mee.

W.L.J.M.Laane.

Een energieke penningmeester in het westen van het land liet zijn cijfers nog eens gaan door zijn hand Kaarten, steeds meer kaarten zag hij in de bak Maar helaas, aan betalen hadden vele leden lak Tenslotte zal hij wel aan 't royeren moeten gaan Want zonder financiële steunkande club enditblad niet bestaan.

Advertentie.

DE CONDOR IS ER.

John Mazotti's 2 mansboot in polyester, hout of kit-vorm.  
5.03 x 2.28 m. 18 m<sup>2</sup> zeil. Zeilklaar vanaf f 5.150.-  
Financiering en verzekering mogelijk.

Schijf of bel voor brochure 01790-3715, 023-280506,  
na 19 uur ook 070- 552461 en 02534-462.

N.V. KAGER KATAMARANS. EMMALAAN 10, KAAGDORP.

# EINDELIJK EEN BETAALBARE

GEHEEL POLYESTER KAJUITCATAMARAN

voor 5 personen op de Nederlandse markt.  
Alle snelheid, ruimte en comfort van een  
catamaran, gecombineerd met het sportief  
plezier en de gemakkelijke hanteerbaarheid  
van een open jachtje. Bovendien door de  
bescheiden maten (7.00x3.00x0.40) geschikt  
voor elk water en passend in iedere haven.

# HIRONDELLE

Inlichtingen en demonstraties:

"MULTIHULL"

Boxtelseweg 42. VUGHT.

## AANGEBODEN:

Zeilcatamaran. Flying Kitten. 5 m. aluminium mast.  
r.v.s.beslag.dacron zeilen + trailer. f 3230.-  
J.A.de Meij. Doelenstr. 14.Heenvliet. tel. 01887-1627.

Kajuitcatamaran, afm. 7x3 m.gew.± 450 kg. zeilopp.22,5 m<sup>2</sup>  
rompbr.wl.45 cm. polyester sandwich constr. alum.mast.  
r.v.s. verst. Sneller dan Shearwater, F.D.enz. Verrassing  
van de C.T.C.wedstr.'68-'69. Prijs f 9500.-  
E.de Held.Doelenstr. 3.Heenvliet.tel.overdag 010-252034.

Wetsuit. medium. 1x gebruikt. f 200.-  
W.Basie. tel. 7-4 uur: 020-221831. daarna 02907-5613.  
Elzenkade 21. Halfweg.

Advertentie tarief vraag en aanbod voor C.T.C leden:  
tot vijf regels tekst f 2.50  
6-10 regels tekst f 7.50

