



waterkampioen

ANWB
KNWV
NKB

kampioen water

**11 zeilboten
onder
de loep**

**statusmeters
voor de
stuurling**



Groepsbeoordeling open toerzeilboten vanaf 4.75 m.

Als men een bepaalde groep boten samenbrengt om ze stuk voor stuk te beoordelen, ligt het voor de hand dat er altijd een paar scheepjes zijn die om de een of andere reden buiten het geijkte patroon vallen. Dit jaar bleek dat zeer duidelijk. In de groep van elf open polyester midzwaard- en kiel-midzwaard toerzeilboten met een lengte over alles vanaf 4,75 m, die van 13 t/m 16 september op het Braassemermeer werden beoordeeld, waren duidelijk een paar buitenbeentjes.

Hierbij denken we in de eerste plaats aan de Drascombe Longboat, die alleen al door zijn tuig (yawl) opviel. Ook de hele conceptie van deze boot week volkomen af van alle andere, waardoor dit scheepje de aandacht op zich vestigde en wij dachten terecht. De Britse fabrikant van de Drascombe Longboat, Honnor Marine, bouwt ook nog andere typen in dit genre. Het was jammer dat de Drascombe Lugger, een kleinere versie van de Longboat, niet aanwezig was. Qua afmetingen en vooral ook qua prijs paste dit scheepje veel beter bij de andere. De Lugger is namelijk 5,72 m lang en kost in Nederland omstreeks f 7000,-. Dit type was echter niet op tijd leverbaar, zodat importeur Evecom alleen met de Longboat present kon zijn.

Een tweede opvallend scheepje in dit gezelschap was de Oslo jol. Door de bijzonder smalle romp – bijeen lengte van 5,50 m is de Oslo jol maar 1,55 m breed – is dit scheepje alleen te gebruiken als zeilboot voor twee personen, gezien het geringe draagvermogen en de kleine kuip.

De Eau Vive van Seb Marine uit Frankrijk sprong er ook wel uit, zij het in mindere mate. Hier is eigenlijk sprake van een grensgeval tussen open en kajuitboot. De Eau Vive is echter duidelijk bedoeld als 'daysailer' met een flinke kuip en een miniem kajuitje, dat eigenlijk het bestete benutten valt als afsluitbare berg-ruimte, waarin men ook beschutting kan vinden tijdens een regenbui. Kin-

De deelnemende boten werden ook op het droge bekeken. De foto geeft een beeld van de eerste morgen van de groepsbeoordeling, toen de boten over de weg aankwamen bij de jachthaven van de Watersportvereniging 'Braassemermeer'.

deren zouden in dit kajuitje nog wel kunnen slapen, maar we geloven daarom niet dat men de Eau Vive een kajuitjachtje mag noemen.

De Randmeer was de tweede in grootte in dit gezelschap; met zijn lengte van 6,50 m stak hij ver boven het gemiddelde uit. Dit was duidelijk merkbaar in snelheid, want geen van de andere boten kon de Randmeer bijhouden. De Randmeer was trouwens de enige vertegenwoordiger van een nationale wedstrijdklasse.

Zoals gezegd, het ging hier om toerjachten, zodat men zich af kan vragen wat dan de Randmeer in dit gezelschap deed. Wel, de keuze is ook op de Randmeer gevallen omdat dit schip veel, of waarschijnlijk zelfs overwegend, als toerboot gebruikt wordt.



REK IN VALLEN

Ook bij een toerboot mag men verwachten dat de mogelijkheid bestaat de zeilen er behoorlijk op te zetten. Bij de meeste deelnemende boten was dit een moeilijke zaak omdat de vallen van kunstvezel veel rek vertoonden. Zo is bijvoorbeeld polypropyleen ongeschikt om voor vallen toe te passen. Bij toerboden mag men niet verwachten dat deze zijn voorzien van enige inrichting om het voorlijk van de fok strak te zetten behalve met het val zelf; rek in de vallen behoort daarom niet voor te komen. Een straaldraad val of een van voorgerekt polyester (bijvoorbeeld teryleen) zijn dan ook een noodzaak.

In dit verband kunnen we als gunstige uitzonderingen de fokkevallen van de beide Flying Arrows noemen, die van staaldraad waren gemaakt en bovendien nog van een hefboomspanner waren voorzien waarmee ze strak konden worden gezet.

Gezien de opgedane ervaringen tijdens onze groepsvergelijking leek het ons wel nuttig hierop speciaal de aandacht te vestigen.

FLYING ARROWS GEEN SCHAKEL OF SPANKER

Romdom de naamgeving van de beide typen Flying Arrow boten bestaat nogal wat verwarring. Oorspronkelijk werd het kleinste type (van 4,75 m over alles) met de naam Schakel aangeduid. Dit is niet alleen verwarrend, maar bovendien onjuist, omdat het hier in wezen niet om een Schakel gaat. De Flying Arrow is wel afgeleid van de Schakel, maar dat betekent nog niet dat met de polyester Flying Arrow officiële wedstrijden kunnen worden gevaren. Van de zijde van de Schakel klasse-organisatie en ook door het Verbond is bezwaar gemaakt tegen het gebruik van de naam Schakel door de fabrikant. Deze laatste bezigt nu de naam Flying Arrow (type Schakel). Voor het grootste type Flying Arrow wordt door de fabrikant nog wel de naam Spanker gebruikt. Maar ook hier geldt dat het geen echte Spanker is, met het gevolg dat men ook in deze boot geen wedstrijden kan varen. Voor mensen, die serieus wedstrijd willen gaan varen in Schakel of Spanker, komen de beide typen Flying Arrows dus niet in aanmerking. Het is maar dat men het weet!

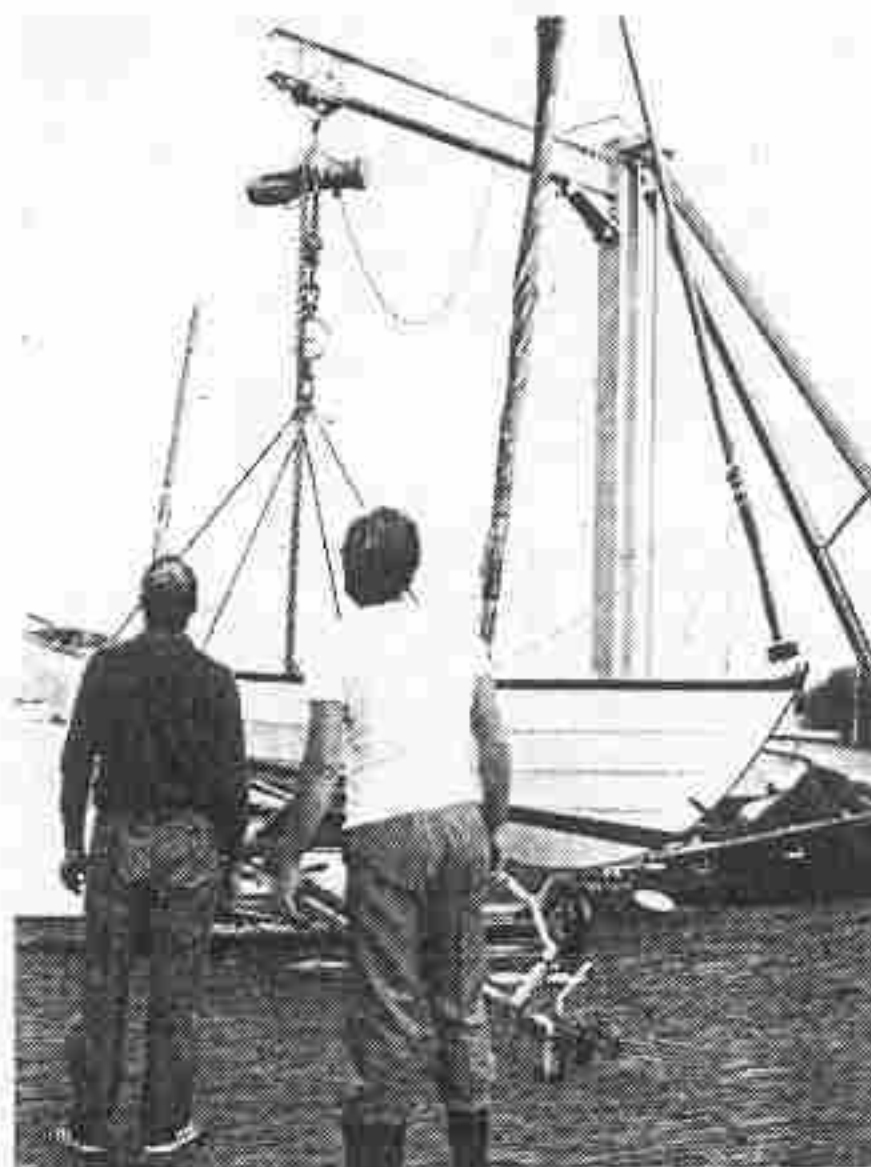
Beoordeling

Nu iets meer over het evenement zelf. Bij de beoordeling van de verschillende boten werd dezelfde procedure gevolgd als in voorgaande jaren, om de eenvoudige reden dat die toen heel goed voldeed. De totale beoordeling nam vier dagen in beslag, waarvan de eerste twee dagen door het beoordelingscomité werden gebruikt om de boten grondig te bekijken, niet alleen op het droge, maar ook in het water en onder zeil. Ook werden de boten gewogen, omdat in het verleden is gebleken, dat er nog wel eens grote verschillen blijken te bestaan tussen de gewichtsopgaven van de leveranciers en de werkelijke gewichten. De beoordelingscommissie bestond uit de heren:

J. Berghoef, Scheepsexpert van de ANWB
C. U. J. Harmsen, eveneens Scheepsexpert van de ANWB
G. Kuiper, Hoofd van de Meetafdeling van het KNWV
J. A. Kuitert, Hoofdredacteur van de Waterkampioen.

Maar niet alleen deze heren beoordeelden de deelnemende boten. Er werden door de Waterkampioen elf stuurlieden – dames en heren – uitge-

nodigd, die in het weekend van zaterdag 15 en zondag 16 september bij toerbeurt ieder een korte wedstrijd in een der deelnemende boten zeilden. In wezen is het eigenlijk niet juist om in dit geval van wedstrijden te spreken, omdat het er beslist niet om ging welke boot het eerst finishte. De wedstrijden hadden namelijk uitsluitend tot doel een goede onderlinge vergelijking van de boten mogelijk te maken. Na elke wedstrijd kon iedere stuurman aan de hand van een beoordelingsformulier zijn ervaringen vastleggen. Op deze manier beoor-



De boten werden gewogen; op de foto de Drascombe Longboat.

De beoordelingscommissie aan boord van de Zeevónk van de heer N. Pons (op de foto geheel links). Van links naar rechts de heren Kuitert, Kuiper, Harmsen en Berghoef.



deelde niet alleen de beoordelingscommissie de boten, maar konden ook de uitgenodigde stuurlieden hun mening geven, zodat ons inziens een maximum aan objectiviteit is verkregen.

Bij de keuze van de dames en heren stuurlieden was er naar gestreefd een zeer gemengd gezelschap te krijgen, omdat de beoordeelde boten in principe door jong en oud gevaren kunnen worden, misschien dan niet van acht tot tachtig, maar dan toch wel van vijftien tot vijfenzeestig.

In het gezelschap waren de dames - jeugdig en iets minder jeugdig - uiteraard ook vertegenwoordigd. Vandaar dat jonge meisjes tegen een oma in het veld traden en jonge mannen tegen heren voor wie het opa worden in het niet al te verre verschiets ligt. We noemen wel namen, maar we vermelden geen leeftijden!

Hier komen dan de stuurlieden in alfabetische volgorde:

Wim Dercksen
Henk van Dullemen



Thérèse Huurnink
Margaretha de Meyere-Huizinga
Wim Patist
Francien Pierrot
Ad Pons
Henk Reverda
Pieter Tak
Jan de Wilde
Chris-Jan de Witt

De wedstrijdleiding was in handen van de Watersportvereniging 'Braasemermeer' bij welke vereniging wij ook gastvrijheid genoten in de haven en het prachtige clubhuis. Dankzij de bijzonder prettige en goede organisatie van de wedstrijden, verliep het hele evenement vlekkeloos.

De beoordelingscommissie genoot tijdens de wedstrijden gastvrijheid aan boord van de Zeevonk van de heer N. Pons; een beter schip om de wedstrijden te volgen en een beter gastheer kan men zich moeilijk wensen.

Weer

Maar hoeveel medewerking men dan ook krijgt en hoe goed de sfeer ook is, bij een beoordeling van zeilboten staat of valt alles met de weersomstandigheden. Dit jaar waren de weergoden de organisatoren bijzonder goed gestemd want alle dagen van het evenement stond er een aardig windje, dat in sterkte varieerde van 3 tot omstreeks 8 meter per se-

De uitgenodigde dames-stuurlieden lieten zich zeker niet onbetuigd. Hier buigen zij zich over de beoordelingsformulieren, waarop zij hun mening over de deelnemende boten kenbaar konden maken.

conde (2 tot 5 Beaufort), terwijl de zon vrijwel constant scheen. Men zou kunnen stellen dat dit de windsterkten zijn waarbij dergelijke boten gebruikt worden, omdat men er met deze, toch altijd nog vrij kleine, zeilboten in het algemeen niet met windkracht zes op uittrekt.

Na deze inleiding wordt per boot een beoordeling gegeven, maar voordat we daaraan beginnen is het ons inziens gewenst de verschillende begrippen die hierbij gehanteerd worden, nader toe te lichten.

Vormgeving

Bij de beoordeling van de vormgeving is de kans op een subjectief oordeel het grootst omdat een vorm, die de een als geslaagd zal ervaren, door een ander lelijk wordt bevonden. Er zijn echter ook zaken die meer functioneel bekeken kunnen worden, zoals bijvoorbeeld de vormgeving van de kuip in verband met de zitpositie, houvast bij helling, opbergmogelijkheden en dergelijke.



Bedrijvigheid op de steiger na iedere wedstrijd.

Constructie

Alle deelnemende boten zijn vervaardigd van glasversterkt polyester, zodat er op dit punt geen verschillen zijn. Bij de beoordeling van de constructie is onder meer gelet op sterkte en stijfheid. Nu is die stijfheid een betrekkelijke zaak. Bij het uitoefenen van enige druk vertoonden verschillende boten beweging in dek, kuipbodem of vlak. Er was zelfs een boot waarvan het vaste buiskapje zeer ver doorzakte, zonder overigens zelfs maar te kraken. Deze 'elasticiteit' behoeft echter geen teken te zijn van onvoldoende sterkte. Wel zijn er essentiële onderdelen, zoals bijvoorbeeld de zwaardkast en de ondersteuning van de mast, die niet alleen voldoende sterk moeten zijn, maar ook voldoende stijf.

Afwerking

Bij de afwerking is gekeken naar de strakheid van romp en dek, die een indicatie geeft van de kwaliteit der mal en van de verwerking van het gewapend polyester. Ook is gelet op de toepassing van een binnenschaal en op eventueel toegepast houtwerk en de kwaliteit daarvan. Voorts spelen in het oordeel over de afwerking tal van details mee, omdat juist in de kleinigheden de zorg blijkt, die al of

Het weer liet niets te wensen; de windsterkte varieerde tussen 2 en 5 Beaufort.

niet aan de afwerking van het produkt besteed is.

Tuigage

Er is niet alleen een oordeel gegeven over de kwaliteit van staand en lopend want, mast, giek en zeilen, maar ook over de trimmogelijkheden en de doelmatigheid, die weer nauw verband houden met de plaatsing van het beslag. Het beste stuk beslag is immers waardeloos als het niet op de juiste plaats zit.

Stabiliteit

Voor al de niet meer zo piepjonge zeilers en zeilsters zullen een niet al te tuitelige boot waarderen. We denken hier met name aan het aan en van boord stappen en het verblijf in de boot. Het is natuurlijk een nadeel wanneer men een boot heeft waarin men zich met katachtige bewegingen moet verplaatsen, omdat anders het schip onmiddellijk op één oor ligt. Ook is het plezierig als de boot niet bij het eerste het beste vlagje sterk gaat hellen. Dat kan zeer ongemakkelijk zijn, vooral daar we hier met toerbotten te maken hebben.

Onder het hoofd stabiliteit wordt ook melding gemaakt van de aanwezigheid van luchtkasten, die er voor kunnen zorgen dat de boot blijft drijven, ook als hij vol met water staat. Dit laatste kan gebeuren omdat verschillende deelnemende schepen geen voorzieningen hebben om het water, dat in de kuip kan worden gezeild, op

een of andere manier kwijt te raken, bijvoorbeeld door zelflozers of loosgaten in de spiegel. Deze laatste mogelijkheid staat trouwens in principe alleen open voor boten met een verhoogde dubbele bodem.

Zeileigenschappen

Met name op dit punt is de inbreng van de uitgenodigde stuurlieden zeer belangrijk geweest, omdat ze primair de vaareigenschappen in de wedstrijden hebben kunnen beoordelen. Daarbij is beslist niet alleen gelet op snelheid, maar vooral ook op handelbaarheid, koersstabiliteit en dergelijke.

Accommodatie

Van het 'leefcomfort' aan boord van dergelijke betrekkelijk kleine open zeilboten moet men zich natuurlijk niet te veel voorstellen. Een vlakke vloer waarop men twee kampeermatten of luchtbedden kan uitspreiden, is al heel wat. Afsluitbare opbergmogelijkheid is ook een belangrijk pluspunt. De zwaardkast betekent in menige kuip een hinderlijk obstakel en de kielmidzwaardboten met vlakke vloer zijn hier duidelijk in het voordeel.

Prijs

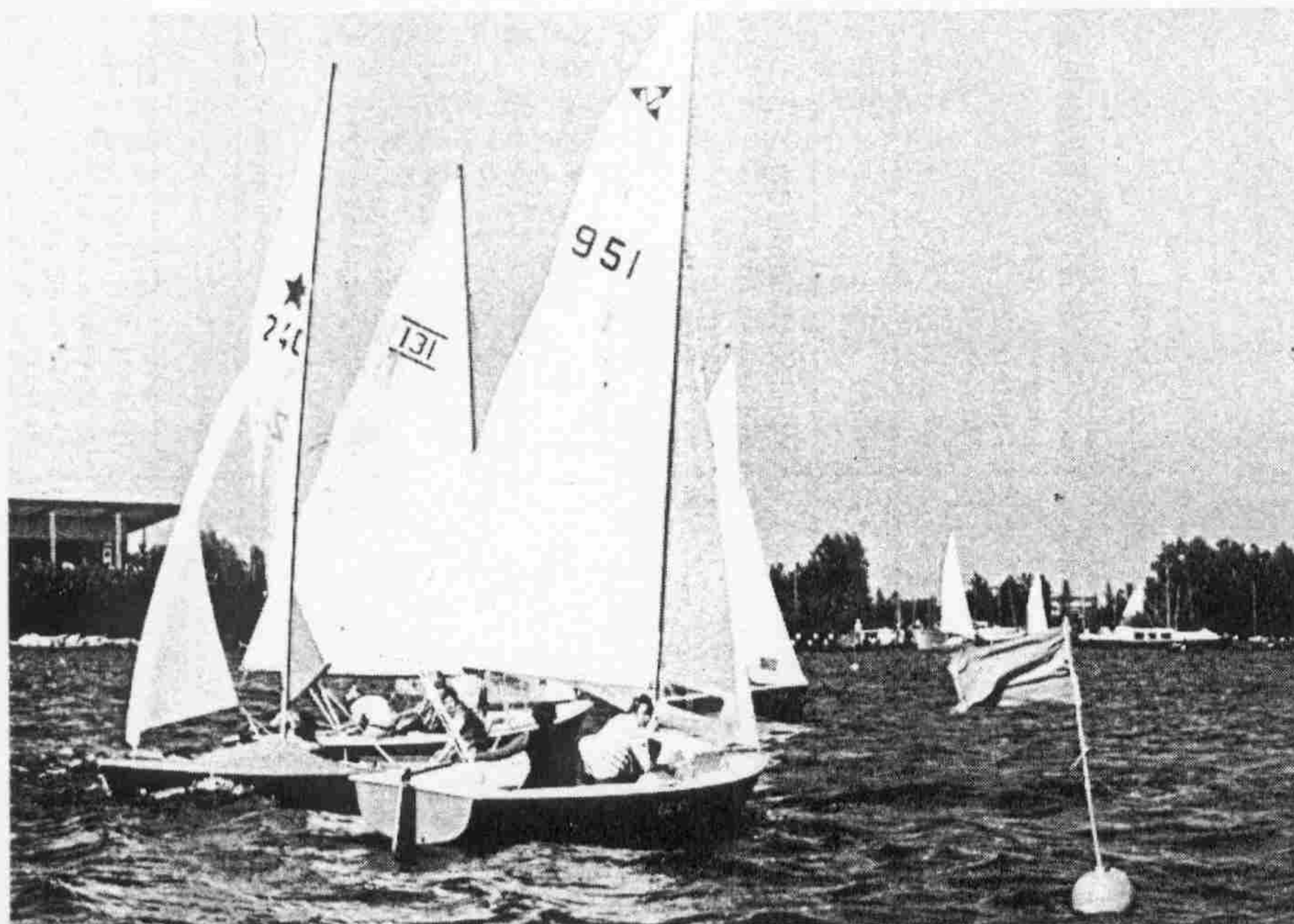
Bij de beoordeling van de boten speelt de hoogte van de prijs op zich niet zo'n grote rol. De prijs moet immers gezien worden in relatie tot wat men er voor krijgt. Tegen deze achtergrond wordt er een oordeel over de prijs gegeven.

Zoveel mogelijk zijn de prijzen voor het seizoen 1974 opgegeven maar gezien de huidige onzekere situatie valt moeilijk te zeggen hoelang die prijzen zullen gelden.

Conclusie

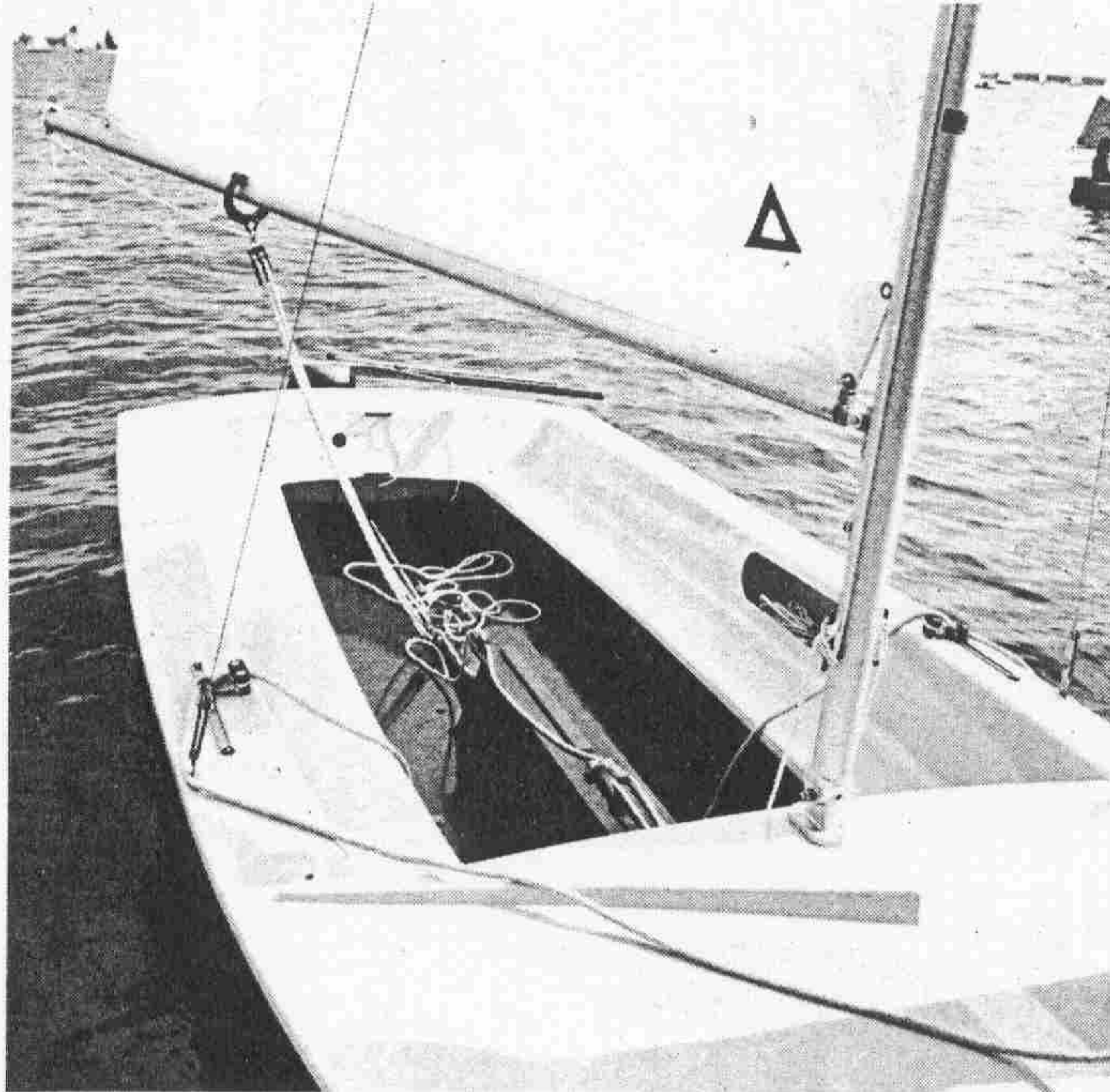
In de conclusie is getracht de meest in het oog springende hoedanigheden van het betrokken scheepje samen te vatten.

Wij gaan nu over tot de bespreking van iedere boot afzonderlijk. Hierbij treft u een staat aan met alle hoofdgegevens van de betrokken boten en adressen van leveranciers. Wij meenden er goed aan te doen die gegevens samen te brengen waardoor een vergelijking van afmetingen, prijzen en dergelijke vergemakkelijkt wordt.



Type	Leverancier	Lengte in meters	Breedte in meters	Diepgang zonder/met zwaard in meters	Opgegeven gewicht zeilklaar in kg	Gemeten gewicht in kg	Ballast gewicht in kg	Zeilopp. in m ²	Prijs incl. 16 % BTW	
Barnegat	Dubdam B.V. Nr. 35 Oostknollendam Tel. 02989-203	5,05	1,82	0,19/0,90	230	240	—	14	ca. f 5000,—	
Bruiser	Jacht- en Scheepswerf Gebr. Serry Oud Loosdr.dijk 249 a-d, Oud Loosdrecht Tel. 02158-3404	5,55	1,98	0,50/1,10	385	320	100	16	f 5390,—	Met genuafok
Drascombe Longboat	Fa. Evecom-Javelin Continental De Lairessestr. 80hs Amsterdam Tel. 020-7631 22/72 82 38	6,63	2,01	0,30/1,27	± 500	340	—	15,75	f 8500,—	Incl. rolfok, twee roeiriemen en -dollen
Eau Vive	Gebr. Serry (zie Bruiser)	5,20	2,00	0,50/1,07	400	340	165	12,7	f 6990,—	
Flying Arrow I	Jachthaven Flying Arrow B.V. Lageweg 36-40 Postbus 25 Noordwijk Tel. 01719-37 52	4,75	1,80	0,15/0,80	150	190	—	12	f 4295,—	74 model met dub- bele bodem, rolrif, spi. beslag, afsluitbaar kastje onder voordek
Flying Arrow II	idem	5,80	2,00	0,20/0,90	250	280	—	16	f 5995,—	
Oslo jol	Wielinga Marina B.V. Vosseleane 49 Woudsend Tel. 05141-300	5,50	1,55	0,15/0,70	195	180	—	11,5	f 5450,—	Met bindrif
Randmeer	Jachtwerf Heeg G. Gerritsma Heeg (Fr.) Tel. 05154-22 37	6,50	2,10	0,55/1,10	425	—	125	19,1	f 8654,—	Met genuafok
Varuna 500	Jachtwerf Zaadnoordijk B.V. Leeuwarderstr.weg 121 Heerenveen Tel. 05130-23086	5,00	1,90	0,20/1,15	175	210	—	12,7	f 3550,—	
Varuna 501	idem	5,04	1,90	0,20/1,15	195	250	—	12,7	f 4550,—	
Volksboot	Troost Leiden B.V. Haven 14, Leiden Tel. 01710-42945/42946	4,80	1,70	0,20/0,70	200	200	—	12,5	f 4785,—	

barnegat



De lange, doorlopende kuipbanken van de Barnegat

Op deze foto valt duidelijk de rechte steven en het volle voorschip van de Barnegat op

Vormgeving:

Typisch Amerikaans ontwerp dat de beoordelingscommissie niet zo aansprak. Rechte steven met vol voorschip. Ruime zitmogelijkheden door lange, doorlopende kuipbanken.

Constructie:

Degelijke constructie. Goede polyester verwerking. Sleuf van zwaardkast wat ruim; het zwaard was moeilijk op te halen.

Afwerking:

Zorgvuldig en vakkundig afgewerkt. Verhoudingsgewijs werd veel blankgelakt hout verwerkt. Dat is wel fraai, maar daardoor ontstaat gladde kuipvloer en de noodzaak van meer onderhouden het afdekken met een dekzeil.

Tuigage:

Eenvoudige doelmatige tuigage, die geen aanleiding tot opmerkingen geeft.

Stabiliteit:

Goed stabiel schip. Geen lozing van de kuip; drie luchtkasten zorgen voor doelmatig drijfvermogen.

Zeileigenschappen:

Goed sturend, handzaam schip. Met weinig wind wat lijgierig. Buist door de rechte steven aan de wind vrij snel.

Accommodatie:

Goede opbergmogelijkheden in afsluitbaar voorschip. Geenslaapgelegenheid, maar wel veel zitruimte op lange kuipbanken.

Prijs:

Circa f 5000,- Redelijke prijs gezien de verzorgde uitvoering.

Conclusie:

Goede, handzame, ruime gezinsdagboot, echter zonder overnachtingsmogelijkheid.



bruiser

Vormgeving:

Niet onaantrekkelijk. Kiel-midzwaard-uitvoering is functioneel. Wellicht was een fraaier aanzien verkregen door wat meer zeeg. Zeer ruime kuip door dubbele bodem met vlakke vloer. Houten bankje is te ver naar achter geplaatst, in verband met gewichtsverdeling. Geen houvast in de kuip voor de voeten.

Constructie:

Goede constructie. Vast buiskuiptje erg slap. Zwaardloper moet beter geleid worden.

Afwerking:

Goed, strak polyester.

Tuigage:

Fokkeschootsjorlieren en -klemmen niet goed geplaatst. Hekstag en topstag voor lijkt wat te veel van het goede. Joystick blijft achter hekstang hangen.

Stabiliteit:

Redelijk stabiel. Verhoogde kuipvloer met lozing door één gat in de spiegel. Twee gaten verdienen de voorkeur. Drijfvermogen op goede plaats in dubbele bodem.

Zeileigenschappen:

Goed varend aan de wind. Ligt goed op het roer.

Accommodatie:

Veel opbergruimte, echter niet afsluitbaar en zonder schappen, zodat vooral in het voorschip alles heen en weer rolt en nat kan worden. Op vlakke vloer slaapruimte voor vier volwassenen.

Prijs:

f 5390,-. Redelijke prijs.

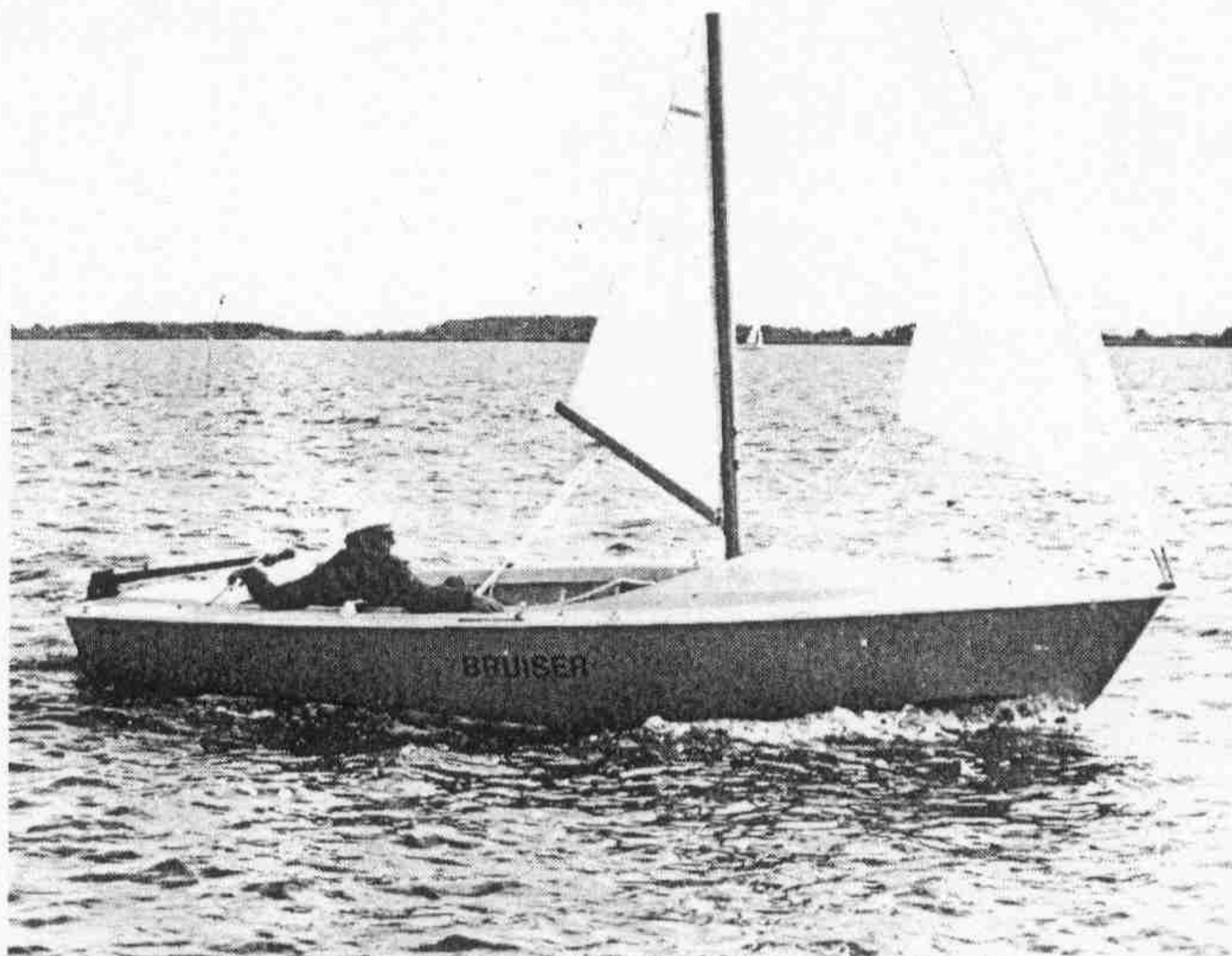
Conclusie:

Ruim schip met zeer goede overnachtingsmogelijkheden en redelijke zeileigenschappen. Nieuw type dat op enkele details verbeterd kan worden.



Het houten bankje in de kuip van de Bruiser is te ver naar achteren geplaatst

De Bruiser; wat meer zeeg was het uiterlijk wellicht ten goede gekomen



drascombe longboat

Vormgeving:

Opvallende vormgeving van romp en tuig, gebaseerd op kleine vissersboten. Geen aangehangen, maar doorgestoken en verplaatsbaar roer. De enige boot met een bun voor buitenboordmotor. Doordat dek ontbreekt, ruime zitmogelijkheden, ook in het voorschip. Voor de liefhebbers een aantrekkelijk model. Goede vormstabiliteit, gewenst wegens de open bouw. Enige deelnemende boot waarmee geroeid kan worden, zelfs met vier riemen.

Constructie:

Voldoende stijf en sterk. Het geheel maakt stoere indruk. Vrij veel hout toegepast.

Afwerking: Tuigage:

Goed, strak polyester.

Zeer ongebruikelijke yawl tuigage voor dit formaat schip. Grootzeil en bezaan hebben geen giek, zodat voor de wind met een uithouder in grootzeil gevaren moet worden. Overloop van het grootzeil niet op de juiste plaats. Zeillatten in grootzeil gewenst wegens killen achterlijk. Rolfok op deze boot een luxe, die de prijs wel verhoogt.

Stabiliteit:

Stabiele boot. Geen zelflozing. De deelnemende boot had als extra een lenspomp. Blokken schuim in voor- en achterschip geven reserve drijfvermogen, dat echter te hoog zit om zwaardkastopening boven water te houden.

Zeileigenschappen:

Het schip is goed te trimmen. Loopt niet hoog aan de wind. Bij weinig wind niet snel. Overigens prettig zeilend toerschip.

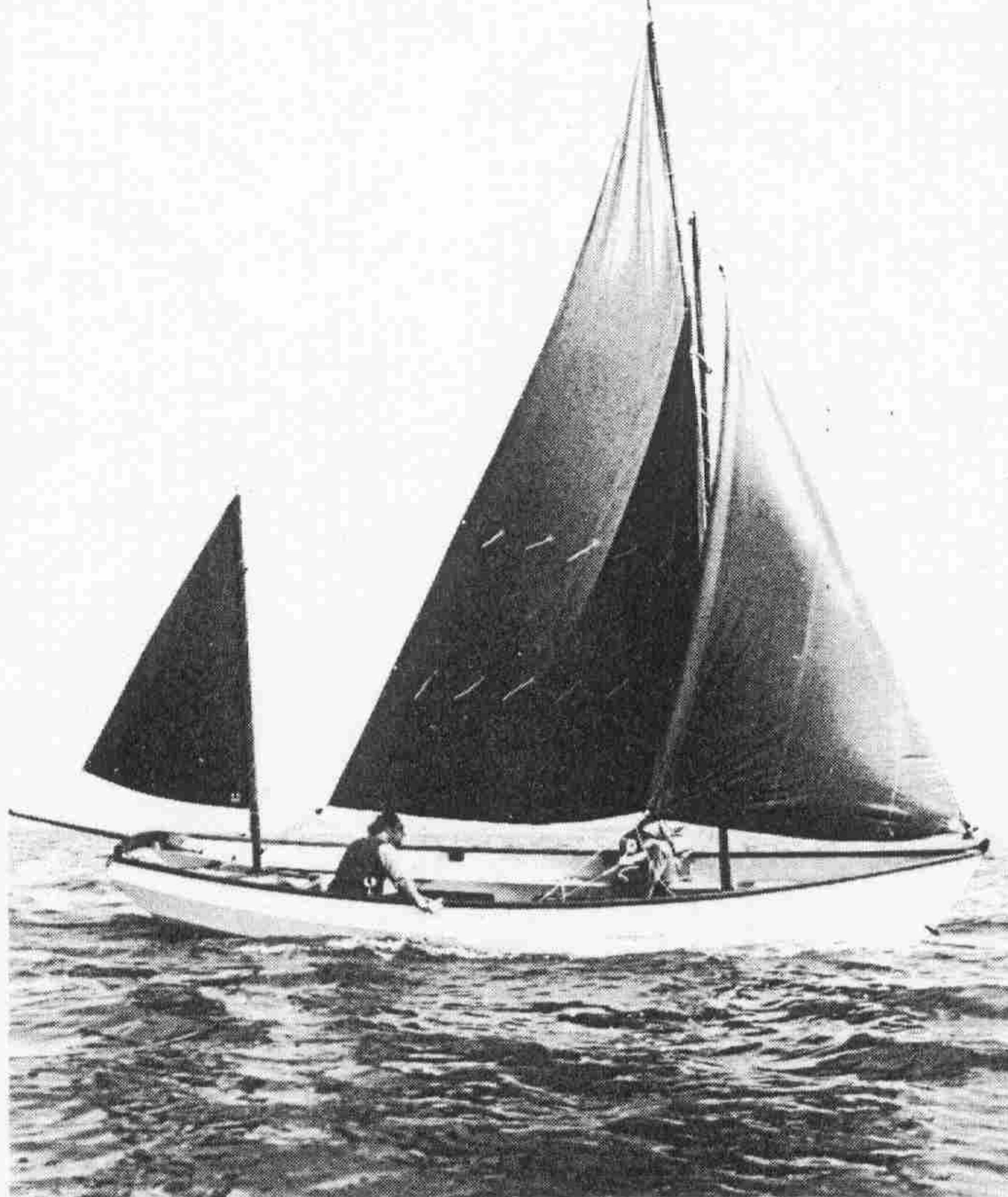
Accommodatie:

Zeer ruime zitmogelijkheden. Krappe slaapgelegenheid voor twee volwassenen. Opbergruimte in achterschip, onder andere voor buitenboordmotor.

Prijs: Conclusie:

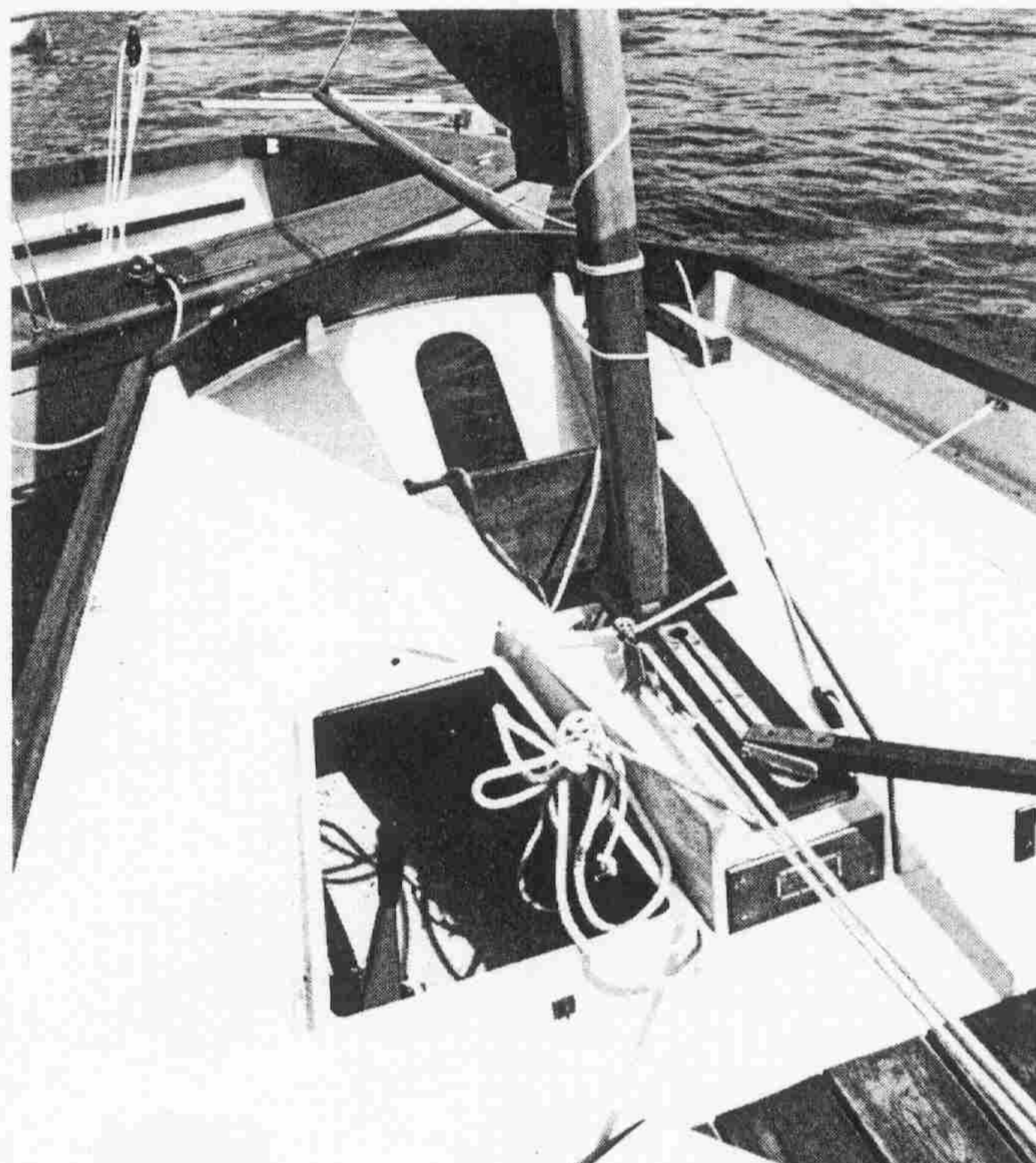
f 8500,-. Hoog, gezien de uitvoering.

Voor grote gezinnen zeer geschikte boot om dagtochten te maken. Mede door zijn handzaam karakter ook bruikbaar voor zeilinstructie, waarbij de bezaan goed van pas komt.



De Drascombe Longboat, een opvallende verschijning, zowel door rompvorm als door tuigage

Het achterschip van de Drascombe Longboat met berg-ruimten, bun voor buitenboordmotor, verplaatsbaar roer en lenspomp waarvan men de handle nog juist ziet in de geopende bergruimte aan stuurboord



eau vive

Vormgeving:

Eerste indruk niet onaantrekkelijk; door geringe stabiliteit valt het scheepje echter tegen. Door verhoudingsgewijs hoge kapje weinig bewegingsvrijheid op het voordek. Kielmidzwaard. Weinig houvast in de kuip.

Constructie:

Voldoende stijf. Goede polyesterverwerking.

Afwerking:

Verzorgd, strak polyester.

Tuigage:

Eenvoudig en doelmatig. Grootzeil té groot en té hoog. Té grote spleet tussen grootzeil en fok.

Stabiliteit:

Geringe stabiliteit. Goede lozing van de kuip door twee loospipen. Ruim voldoende reserve-drijfvermogen. Enige zelfrichtende boot in dit gezelschap door gesloten constructie, geringe inhoud van de kuip en kielmidzwaarduitvoering.

Zeileigenschappen:

Bij licht weer redelijk snel. Bij meer wind moet er spoedig gereefd worden.

Accommodatie:

Kajuitje bedoeld als dagverblijf en om bagage droog op te bergen. Eventueel kunnen er kinderen in slapen. In de kuip geen slaapgelegenheid. Achter afsluitbare bergruimte.

Prijs:

f 6990,-. Hoog, de geboden accommodatie in aanmerking genomen.

Conclusie:

Weinig stabiele, sportieve dagboot.



In de kuip heeft men weinig houvast, vooral voor de voeten

Door het verhoudingsgewijs hoge kapje is er bij de Eau Vive weinig bewegingsvrijheid op het voordekje



flying arrow I

Vormgeving:

Eenvoudig knikspantmodel. De romp is afgeleid van de Schakel (zie nadere toelichting bij dit artikel). De voordelen, die de knikspantvorm geeft bij houtbouw, vervallen bij polyester. De nadelen van knikspant ten opzichte van rondspant: groter nat oppervlak, minder vloeiende lijnen, bij gelijke stijfheid zwaardere constructie in polyester en constructief moeilijker te realiseren in kunststof.

Constructie:

Een knikspant zeilboot bouwen in polyester is dus in wezen onlogisch. Enige beweging in vlak en dek, maar voldoende sterk. Zwaardkast goed uitgevoerd met spatstrippen bovenin. Zeer verzorgde uitvoering.

Afwerking:

Zorgvuldig afgewerkt. Zeer goed beslag, goed geplaatst en doelmatig.

Tuigage:

Eenvoudig en doelmatig. Mastvoet in spoor verstelbaar.

Stabiliteit:

Ruim voldoende stabiel. Geen zelflozing. Model '74 wordt zelflozend met dubbele bodem en kleppen in de spiegel.

Zeileigenschappen:

Door verkeerde trim was de testboot loefgierig en wreed op het roer, overigens goede zeileigenschappen. Buist veel. Bij licht weer minder snel.

Accommodatie:

Slaapgelegenheid voor twee volwassenen. Ruimten onder voor- en achterdek niet afsluitbaar. Bergvakken in de zijden. f 4295,-. Redelijk. Deze prijs heeft betrekking op het model '74.

Prijs:

Conclusie:

Goed verzorgd toerscheepje voor jong, klein gezin.



De romp van de Flying Arrow I is afgeleid van de Schakel

De Flying Arrow I aan de wind



flying arrow II

Vormgeving:

Voor de vormgeving kunnen we verwijzen naar de Flying Arrow I. Het voorschip is gunstiger gevormd met slankere waterlijnen (minder vol, meer uitwaaiend en hoger), waardoor de boot minder buist dan de Flying Arrow I.

Constructie:

Zie Flying Arrow I.

Afwerking:

Zie Flying Arrow I.

Tuigage:

Eenvoudig en doelmatig. Mastvoet is niet verstelbaar.

Stabiliteit:

Ruim voldoende stabiel. Geen zelflozing.

Zeileigenschappen:

Testboot was loefgierig en stuurde zwaar door verkeerde trim; overigens goede zeileigenschappen. Aan de wind snelten opzichte van andere deelnemende boten.

Accommodatie:

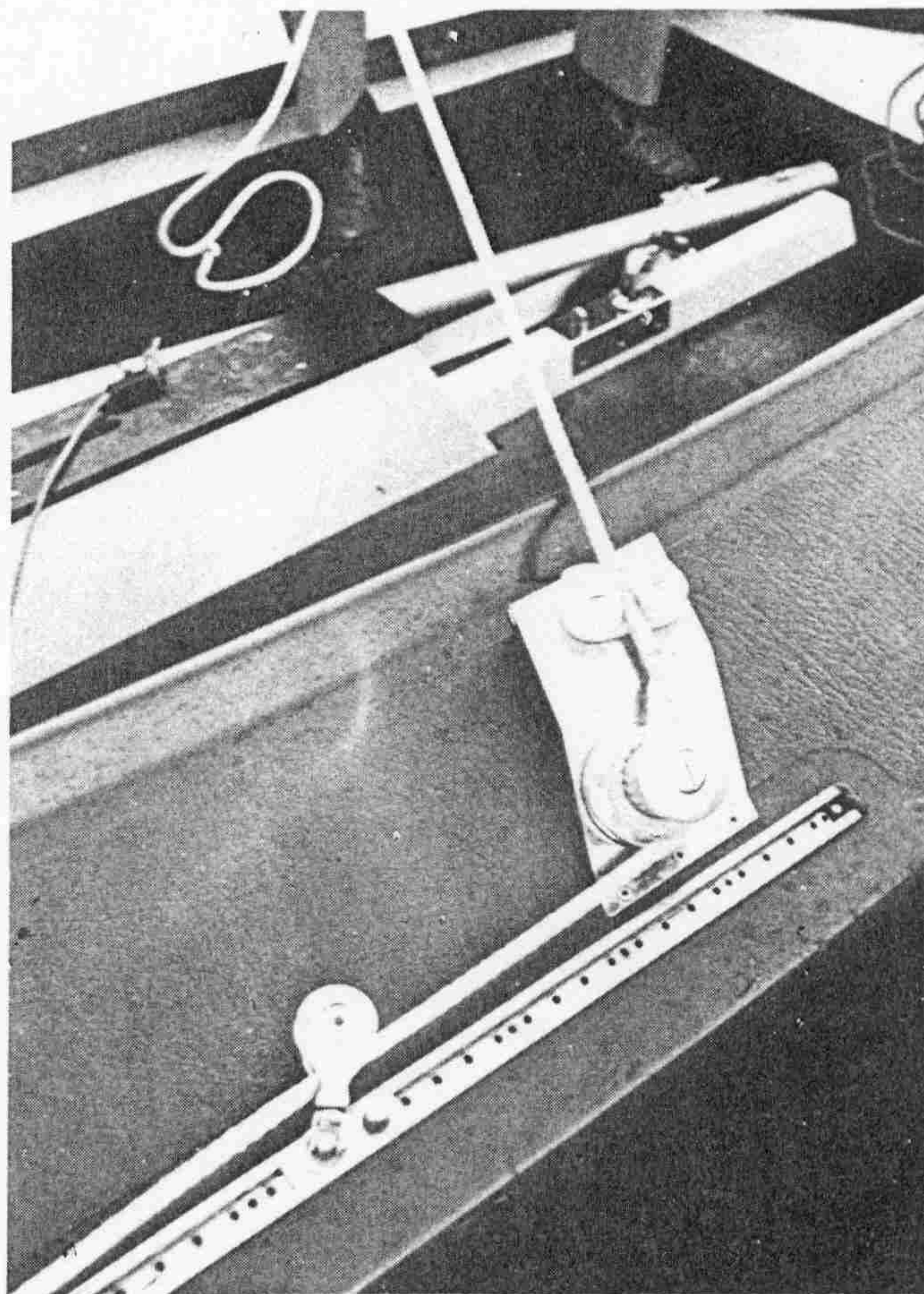
Ruime slaapgelegenheid voor twee volwassenen. Ruimte onder voor- en achterdek niet afsluitbaar. Alles gaat daarvoor schuiven.

Prijs:

f 5995,- Redelijk.

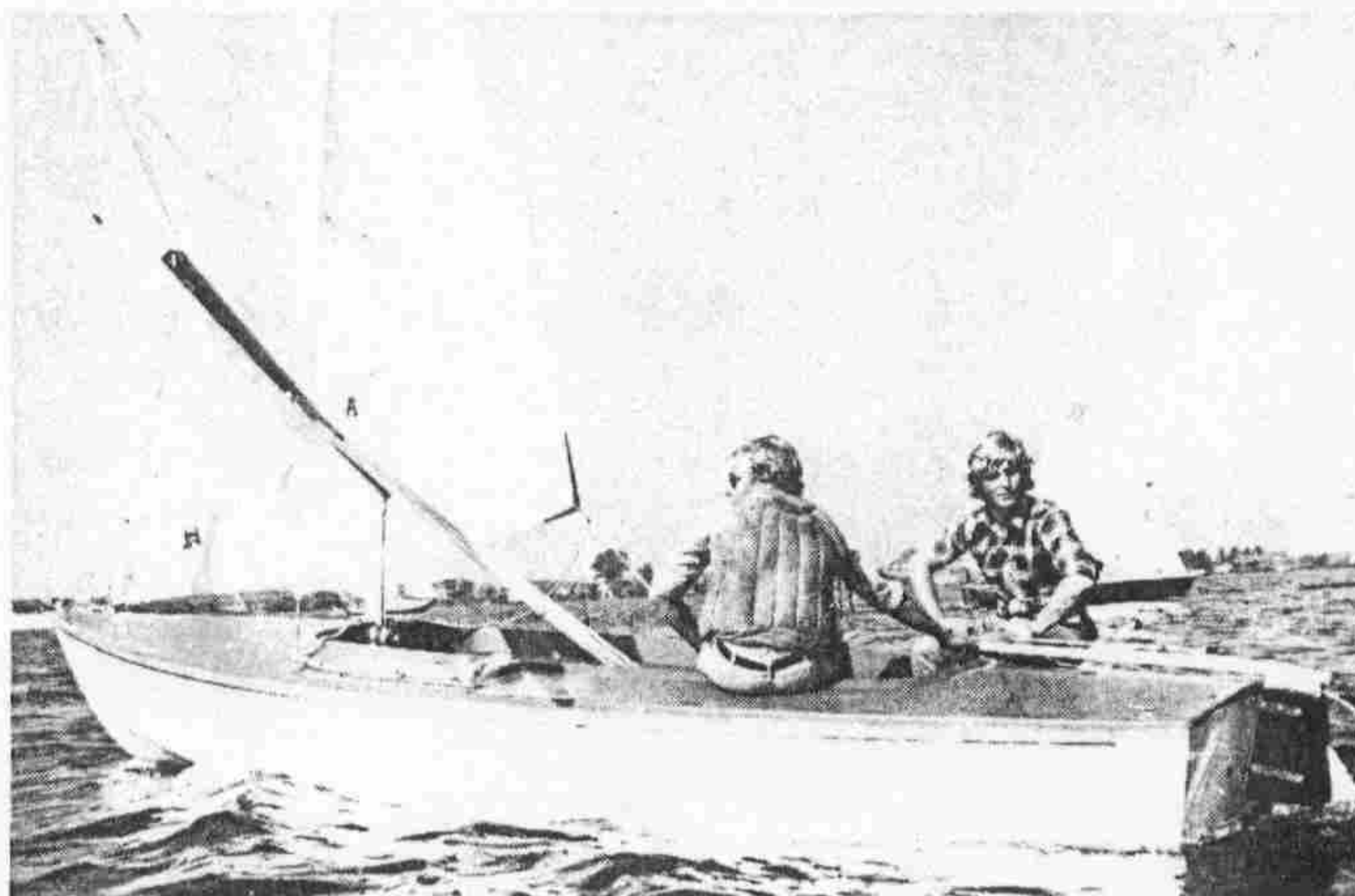
Conclusie:

Goede, keurig afgewerkte sportieve familieboot.



De goed verzorgde leirail, siorlier en fokkeschootklem van de Flying Arrow II

Het voorschip van de Flying Arrow II is minder vol, meer uitwaaiend en hoger dan dat van de Flying Arrow I



oslo jol

Vormgeving:

Opvallende vormgeving door geringe breedte, lange overhangen, imitatie overnaadse huid afgeleid van traditionele Scandinavische vormen; kleine kuip. Het ballastzwaard heeft stabiliteitsfunctie. Goede voorziening voor buitenboordmotor aan de spiegel.

Constructie:

Stevig gebouwde boot. In de testboot kon het roerblad niet opgehaald worden.

Afwerking:

Tuigage:

Vakkundige bouw. Netjes afgewerkt.

Op de tuigage viel wel het een en ander aan te merken. Fokkeschootklemmen ontbraken, de fok had geen leuvers en daarom zou er zeker een valspanner moeten zijn, die echter ontbrak. De grootzeilvalgeleiding was incompleet. Het grootzeil had een slechte vorm. In Nederland wordt een groter grootzeil geleverd dan de standaard 6,3 m², waardoor de giek zo laag komt, dat de fokkenist nauwelijks tussen zwaardkast en giek door kan komen.

Stabiliteit:

Voor zijn geringe breedte goede stabiliteit, mits het zwaard naar beneden is. Geen zelflozing. Het drijfvermogen is ondoelmatig, want bij volgelopen boot komt de zwaardkast onder water zodat de boot niet leeggehoosd kan worden. De luchtkasten worden daarom volgens zeggen van de leverancier vergroot.

Zeileigenschappen:

Naar de mening van de commissie heeft de Oslo jol goede zeileigenschappen. Bij proefvaarten werd de boot echter gehandicapt door de slechte zeilen. De boot ligt prettig op het roer.

Accommodatie:

Er zijn voldoende opbergmogelijkheden. Krappe overnachtingsmogelijkheid voor twee volwassenen.

Prijs:

f 5450,-. Hoog, mede gezien de summiere uitrusting.

Conclusie:

Door de beperkte ruimte in de kuip is de Oslo-jol geen familieboot. Voor grotere jeugd aantrekkelijke boot met goede zeileigenschappen, mits uitgerust met oorspronkelijk kleiner grootzeil.



Kenmerkend voor de Oslo jol zijn de geringe breedte en grote overhangen

Door de kleine kuip is de Oslo jol niet geschikt voor familieboot



randmeer

Vormgeving:

Aantrekkelijk kielmidzwaard ontwerp. Ook geschikt voor wat ruwer water.

Constructie:

Goede constructie. Zwaard in dichte kast blijft onder kuipvloer, waardoor de zeer ruime kuip een vlakke vloer heeft.

Afwerking:

Goed, strak polyester. Goed antislip profiel.

Tuigage:

Gezien het feit dat de Randmeer een nationale wedstrijdklasse is, biedt de tuigage vele trimmogelijkheden.

Stabiliteit:

Redelijk goede stabiliteit. Geen zelflozing. Verdieping in kuipvloer waarin water zich kan verzamelen en waaruit dit kan worden weggepompt. Doelmatig drijfvermogen in dubbele bodem.

Zeileigenschappen:

Goede zeileigenschappen, vooral aan de wind. Zeer snel ten opzichte van andere boten, ook dankzij grotere waterlijnlengthe en groter zeiloppervlak.

Accommodatie:

Overnachtingsmogelijkheden voor vier volwassenen. Goede afsluitbare bergruimte onder achterdek. Bergvlakken in de zijden plus grote ruimte onder het voordek.

Prijs:

f 8654,-. Redelijk, gezien de grootte van de boot.

Conclusie:

Zeer ruime, goed zeilende allround boot voor grote gezinnen (5 à 6 personen). Vakkundig gebouwd en afgewerkt.



De Randmeer, een goed zeilende, zeer ruime allround boot



varuna 500



Uit deze foto blijkt duidelijk dat er in de Varuna 500 niet overnacht kan worden wegens de schuine vloer

De Varuna 500; vol grootspant, forse kimmeneens schraal achterschip



Vormgeving:

Weinig harmonieus: vol gróotspant, forse kimmeneens schraal achterschip. Kuip té diep, zonder houvast.

Constructie: Afwerking:

Voldoende sterke, stijve constructie. Weinig zorgvuldig. Romp vertoont schoonheidsfouten. Romp-dek verbinding slordig. Antislipprofiel niet effectief.

Tuigage:

Mastprofiel té licht en mast niet goed gesteund uit het oogpunt van zeiltrim. Lei-oog van de fok te ver naar buiten. Voldoend sterk beslag. Grootzeil aan de hoge kant.

Stabiliteit: Zeileigenschappen: Accommodatie:

Voldoende stabiel.

Loefgierig. Stuurt zwaar.

Onder achterdek afsluitbare bergruimte. Voorin niet afsluitbare opbergbak. Geen overnachtingsmogelijkheden wegens schuine vloer.

Prijs:

f 3550,-. Vrij redelijk. De goedkoopste van de deelnemende boten, hetgeen te verklaren valt uit de eenvoudige afwerking en uitvoering.

Conclusie:

Eenvoudige dagboot, zonder overnachtingsmogelijkheden. Tuigage komt voor verbetering in aanmerking.

varuna 501



De Varuna 501 heeft een vast buiskapje; dit in tegenstelling met de Varuna 500

Het grootzeil van de Varuna 501 (en Varuna 500) is aan de hoge kant



Vormgeving:

Daar de rompen van de Varuna 500 en 501 identiek zijn, gelden hier ook de opmerkingen, die wij maakten bij de Varuna 500. De Varuna 501 heeft echter een ander dek en kuip, waardoor bij de Varuna 501 het bezwaar van de diepe kuip niet geldt.

Constructie: Afwerking:

Voldoende sterke, stijve constructie. Weinig zorgvuldig. Dek niet strokend en verbinding dek-romp slordig uitgevoerd.

Tuigage:

Mastprofiel té licht en mast niet goed gesteund uit het oogpunt van zeiltrim. Beslag voldoende sterk. Grootzeil aan de hoge kant.

Stabiliteit: Zeileigenschappen:

Voldoende stabiel.

Loefgierig door slechte trim. Stuurt moeilijk.

Accommodatie:

Slaapgelegenheid voor twee volwassenen. Bergvakken in de zij en niet afsluitbare grote ruimte onder vast buiskapje en voordek.

Prijs: Conclusie:

f 4550,-. Redelijk.

Bruikbare toerboot voor klein gezin met overnachtingsmogelijkheid voor twee personen, echter minder zorgvuldig afgewerkt. Tuigage komt voor verbetering in aanmerking.

volksboot

Vormgeving:

Conventioneel ontwerp, afkomstig uit houtbouw. In dit verband gelden dezelfde opmerkingen als gemaakt bij de Flying Arrow I. De romp vertoont weinig zeeg.

Constructie:

Goede, voldoende sterke constructie.

Afwerking:

Strak polyester. Zeer zorgvuldig afgewerkt.

Tuigage:

Eenvoudig en doelmatig.

Stabiliteit:

Zeer stabiel voor z'n afmetingen. Verhoogde dubbele bodem met goten in de zij, zodat water door zelflozers in de zijden kan worden afgevoerd. De zelflozers lekten in de deelnemende boot. Voldoende drijfvermogen op de juiste plaats in de dubbele bodem.

Zeileigenschappen:

Bij licht weer betrekkelijk langzaam. Buist nogal. Stuurt goed.

Accommodatie:

Krappe slaapmogelijkheid voor twee volwassenen. Niet afsluitbare bergruimten in voor- en achterschip. Vakken in de zij.

Prijs:

f 4785,-. Vrij redelijk.

Conclusie:

Gemoedelijke toerboot voor klein gezin. Netjes afgewerkt.



De Volksboot, een gemoedelijke toerboot

De zelflozer met speciale goot in de zijde, zoals te zien in de Volksboot

(foto's Thijs Tuurenhout)

