

# DRASCOMBE LONGBOAT

Met een Drascombe worden oceaanoeversteken gemaakt. Een teken van hun zeewaardigheid, zeggen Drascombe-fans. Onverantwoordelijk gedrag, werpen anderen tegen. Zoiets prikkelt de nieuwsgierigheid. Is een Drascombe net zo zeewaardig als de man die er die oversteken mee maakt? Op zoek naar dat antwoord wilden we eigenlijk met de Coaster zeilen, een van de twee 'kajuit-versies' uit het Drascombe pakket. Die bleek echter niet bij de hand, zodat we met de Longboat van wal staken, omdat die een identieke romp heeft.

VAARIMPRESSIE





We hadden graag met een nieuwe Drascombe Coaster gevaren of desnoods de uit productie genomen Cruiser, zo een als Vandermissen heeft, maar er was er geen werfexemplaar voorhanden. De boot waar onze keus naar uitging beschikt over een kajuitje en dat wilden we graag in de beoordeling van haar zeewaardigheid betrekken.

Alleen 'n Drascombe Longboat bleek tot onze beschikking gesteld te kunnen worden. Vooruit dan maar, dachten we, want de Longboat heeft dezelfde rompvorm als de Coaster. En dan betrekken we het gemak, of ongemak, van het kajuitje maar niet in deze vaarimpressie.

Deze beoordeling is trouwens toch anders dan u van ons gewend bent. We hebben namelijk een Drascombe-liefhebber – een 'freak' noemt men zo iemand tegenwoordig – om een eigen (subjectief) oordeel gevraagd. Dat gebeurde om meerdere redenen. Op de eerste plaats kan Hans Vandermissen leuk vertellen over zijn lotgevalen, op de tweede plaats haalt hij uit zijn boot wat er zeemanschappelijk in zit en op de derde plaats vaart hij ermee op zee. Vooral dat laatste heeft de gemoearden van onze lezers in het verleden bezig gehouden en daarmee werd een tijdlang de brievenrubriek gevuld. Terecht. Nu we het 'corpus delicti' eindelijk in onze vingers hebben gehad, hopen we een enkele toen gestelde vraag, over zeewaardigheid bijvoorbeeld, te kunnen beantwoorden. Een mening van de 'advocaten' mag ons inziens daarbij niet ontbreken en volgt achteraan.

### Constructie

De Drascombe Longboat heeft met haar diepe zeeg, vloeiend verlopende voorvoet en scherpe overhang achter, liefelijk aandoende ouderwetse vormen. De romp is van een modern bouw materiaal, polyester, maar klassiek gemodelleerd zodat een semi-overnaads scheepje ontstond. Het is een bouw wijze die extra stijfheid aan de romp verleent. Verder wordt

stijfheid van de romp verkregen uit 'n paar wrangen en een ingelamineerde voorpunt, banken en achtercompartiment. De Longboat is redelijk stijf, het polyesterwerk is netjes strokend uitgevoerd.

Volgens de folder is de Drascombe onzinkbaar. Die eigenschap moet komen van een volgeschuimde luchtkast in de voorpunt en van blokken piepschuim onder de banken en in het achteronder naast de buitenboordmotor bun.

Op het diepste punt van de zeeg is aan weerszijden boven de banken 'n loo-gat. Schuin zeilend loopt over het berghout binnengekomen water hier door slechts langzaam weg. Aan de achterzijde van de zwaardkast is een lenspomp gemonteerd, die door de roerganger bediend kan worden. De zuigmond bevindt zich echter in het midden van de boot, zodat schuin liggend een flinke sloot lenswater niet weggepompt kan worden. Bergruimte is er onder de banken, bereikbaar door slecht afgewerkte openingen. Deze ruimte blijft niet droog als er water in de boot staat. Hetzelfde geldt voor de bergruimte in het achteronder, die door middel van een luik kan worden afgesloten. Achter het roer bevindt zich een bun, waarin een buitenboordmotor, langstaart-model, kan worden gehangen. De Longboat kan ook geroeid worden; riemen behoren tot de standaard uitrusting, doch de roeidoften zijn 'n extra.

### Tuigage

De Drascombe Longboat is een 'tweemaster'. Beide masten zijn steekmasten en kunnen makkelijk weggenomen worden. De voormast past met de voet in een mastspoor en steunt in een uitsparing in de mastdoft, op zijn plaats gehouden door een voorstag en twee, door talreepjes opgespannen, wanten. Tijdens het zeilen schoof de mast uit de inkeping in de doft, zodat we hem moesten vastsjorren. De bezaansmast is ongestaagd. De fok kan met de standaard geleverde rol-

rifinrichting makkelijk en vlug worden weggenomen. Het houari-grootzeil heeft een losse broek, is om de gaffel gemarld en wordt door middel van rakbanden tegen de mast gehouden. De halshoek wordt strakgetrokken met behulp van de val, die eerst op een korvijngel in de mastdoft belegd wordt, dan door een oog in het zeil wordt genomen en vervolgens op de korvijngel aan de andere zijde belegd wordt.

Het grootzeil heeft een unieke schootvoering. Vanwege de losse broek is de trekrichting ver naar achteren. De schoot wordt via een blok op een overloop en twee blokken aan weerszijden van de bezaan naar een klemkikker op de helmstok geleid. Als er veel kracht op komt wipt de helmstok omhoog. De druif, zoals de bezaan op dit soort scheepjes heet, wordt geschoot via een papegaaistok. De papegaaistok wordt los door een gat in de spiegel gestoken en past in een pot op dek. De schoot loopt door een oog op het uiteinde van de papegaaistok naar een klemkikker naast de roerkoning. Het grootzeil heeft één rif.

### Vaareigenschappen

Erg hoog aan de wind zeilen doet de Longboat niet, maar ze leent zich er uitstekend voor om zeilend te

manoeuvreren. Door het manipuleren met de zeilen kan men oploeven en afvallen, alsmede vaart minderen. Door de wind gaan doe je op de manier waarop tweemasters dat behoren te doen: fok iets los, druif aan: de boot begint te loeven. In de wind sturen en dan druifschoot iets vieren, fokkeschoot doorhalen en fok bakhouden. Eenmaal door de wind alle zeilen in de goede stand trimmen.

De 'gevoeligheid' viel ons geweldig mee en al 'spelend' met de zeilen kan men een hoop plezier uit de Longboat halen. In de wind liggend moet men echter wel oppassen geen optater van het blok aan de schoothoek van de grootzeil te krijgen. De schootvoering van het grootzeil is trouwens erg onpraktisch en dat is 'n reden waarom sommige Drascombe zeilers 'n giek prefereren. We geven ze geen ongelijk. Voor de fok zouden we een sjoerliertje, geplaatst op de zwaardkast, willen aanbevelen. In de windkracht 5 á 6 die we op de Loosdrechtse Plassen ondervonden kwam er behoorlijk wat kracht op de fokkeschoot. En om iedere keer naar de lage kant te gaan om de schoot te beleggen of los te maken droeg ook niet bij aan het zeilcomfort. Het reven gaf weinig problemen. De grootschoot kan, liggend in de wind, makkelijk overgepikt worden. Wel zouden we aparte strietlijntjes voor de halshoeken (gereefd en onge-

*Het opzetten van de steekmasten geeft geen problemen*





reefd) willen hebben. Op de motor is de Longboat absoluut niet te manoeuvreren als het midzwaard is opgehaald. De buitenboordmotor is achter het roer geplaatst, zodat men geen schroefwerking op het roerblad heeft. Met roeruitslag en sturend met buitenboordmotor blijft de draaicirkel binnen één scheepslengte, over beide zijden. Door de motor, wij hadden een 7½ kW Honda, even vol achteruit te geven ligt de boot binnen één scheepslengte gestopt.

### Veiligheid

Wij vinden de Drascombe Longboat absoluut niet zeewaardig. Dat een enkeling met een dergelijk type schip de wereld tracht te omzeilen doet daar niets aan af. Een open jacht als de Longboat biedt geen enkele beschutting. De onzinkbaarheid mag een voordeel lijken, maar de kans dat de boot door overkomende golven, of omslaan, vol water komt is dermate groot dat het eerder de doodsoorzaak van 'verdrinking' naar 'uitputting' verlegt.

Naast het ontbreken van beschutting, ontbeert de Longboat nog meer essentiële punten van zeewaardigheid, zoals een zelflozende kuip en een zeering. Niet dat we een zeering zouden willen aanbevelen; dat hoort gewoon niet op deze boot. Gezien dit feit en onze eerdere opmerkingen is de Drascombe Longboat een prima schip voor de binnenwateren. Bij goed weer kan, als er een goede voorbereiding aan vooraf is gegaan, en mits de boot daarvoor is uitgerust eventueel het IJsselmeer overgestoken worden. Maar verder gaande suggesties durven we echt niet te geven. Ook alternatieve wijzen van voortstuwen zeggen iets over de zeewaardigheid. Als de zeilen zijn weggeblazen kan men bij de Longboat beschikken over nog twee manieren om vooruit te komen. Roeien is één manier, maar dat brengt (zeker in stormweer) de uitputting snel naderbij. Een tweede mogelijkheid is het gebruik

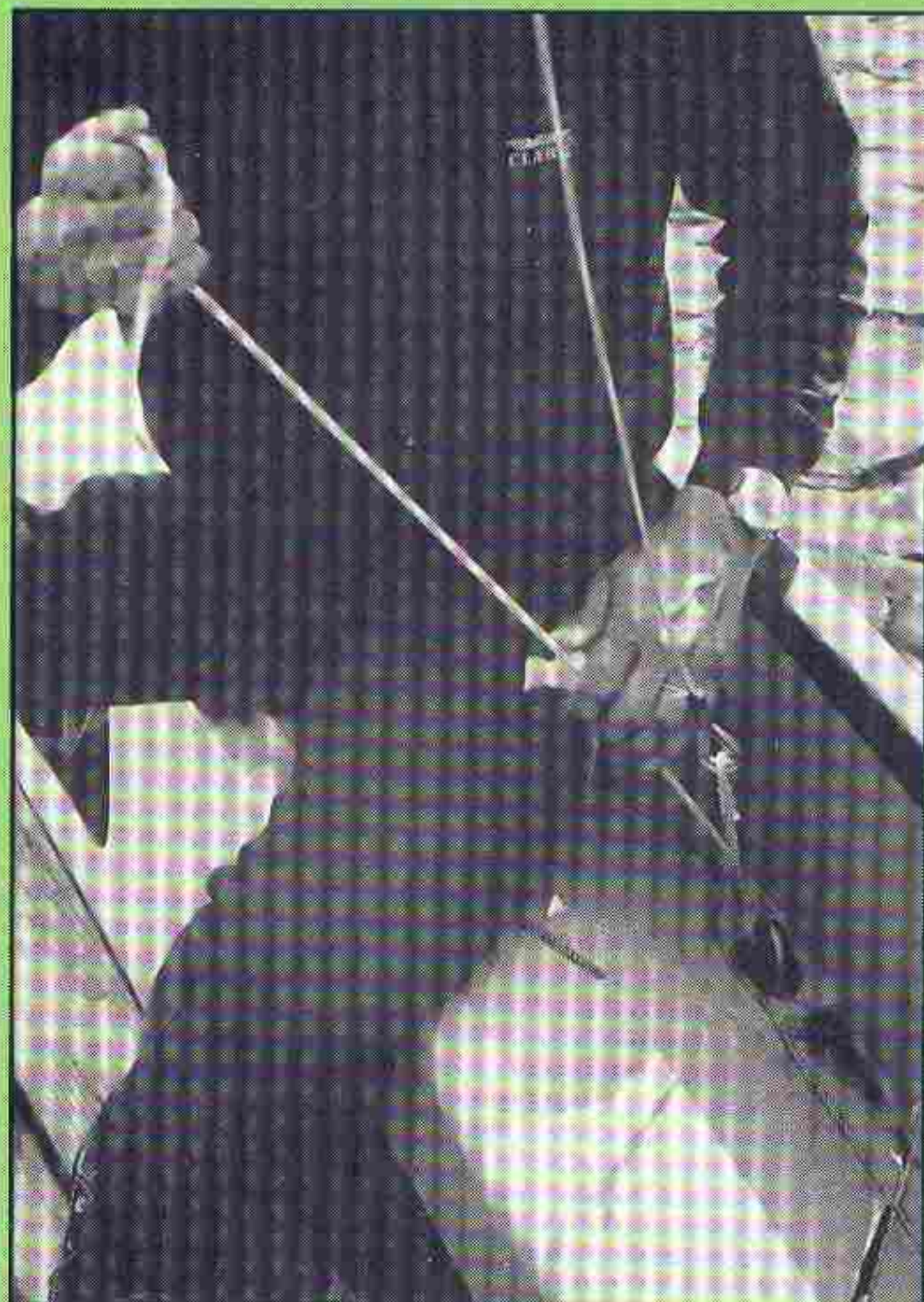
van de buitenboordmotor. Tenzij men beschikt over een onuitputtelijke hoeveelheid benzine is de actieradius echter beperkt. En het is nog maar de vraag of een buitenboordmotor schip en bemanning bij 'n beetje wind vlotjes over en door de golven kan voortstuwen. De kans is zeer groot dat de schroef vaak boven water wordt getild en dan schiet je niet op.

Iets anders dan zeewaardigheid is het 'zee-vriendelijk' gedrag van de romp van de Drascombe Longboat. De manier waarop de Longboat romp in de golven met zich laat spelen, verklaart enigszins waarom 'n enkeling denkt met een dergelijk schip wel zee op te kunnen. Tijdens een stuk dat we voeren in de zeven jaar oude Drascombe Cruiser van Hans Vandersmissen van Den Helder naar de Razende Bol en weer terug, in enige deining en vrij weinig wind, nam de Drascombe de deininggolven op een zeer plezierige wijze. Doch, zoals gezegd, dat alleen is niet voldoende voor het predikaat zeewaardig.

### Andere kijk

De Drascombe Longboat is een boot voor de liefhebber. Hans Vandersmissen is zo'n liefhebber en alhoewel hij vaart in een Cruiser Longboat – zeg maar de 'kajuit'-uitvoering van de boot in deze impressie – mocht zijn mening als subjectief oordeel, second opinion zo u wilt, niet ontbreken. Hans heeft veel ervaring met de vaareigenschappen, maar houdt u bij het lezen van zijn nu volgende verslag wel in gedachten wat wij zeiden over zeewaardigheid.

*'Het comfort van een Drascombe zit 'em niet onderdeks (waarvoor ik ook eigenlijk een flat heb gehuurd) maar buiten. Om een of andere reden, het zal haar verrukkelijke figuurtje wel zijn, ligt mijn Pride of the Fleet uitermate plezierig in zee. Dankzij de wegneembare uitsteeksels onder de romp en het yawltuig met stagfok, houarigrootzeil en torendruil, zijn lateraal- en zeilpunt in*



De goed te bedienen lenspomp zit in een uitsparing aan de achterkant van de zwaardkast

*een eindeloze combinatie van mogelijkheden op elkaar af te stemmen. Mede dankzij de gelijkmatige rompvorm is de boot dan ook buitengewoon koersstabiel. De druil wordt tegen de eigen mast weggerold, het grootzeil wordt met één val gezet en gestreken en beide vallen (van fok en grootzeil) zitten achterop het kajuitdak belegd.'*  
*'De boot zeilt niet hoger aan de wind dan 45°, hetgeen voor mij ruim vol-*

De wanten worden eenvoudig met talrepen doorgezet

*doende is, maar sommige loefbijterige doordouwers naar de Rennies doet grijpen. Die 45° haalt ze echter ook in een stijve bries of meer – in het uiterste geval wordt gevaren onder fok en druil – en dat is heel bijzonder. De variatiemogelijkheden in het tuig zijn uiterst prettig op lange tochten. Als je bijvoorbeeld nog veertien uur zeilen aan de wind in windkracht 5 of 6 voor de boeg hebt, dan is het plezierig het (gereefde) grootzeil te kunnen wegneemen om onder fok en druil verder te koersen. Je hoeft dan niet meer opletten de vlagen te pareren met roer of schoot, maar kunt de warme maaltijd, de koffie en de sigaar alle aandacht geven die zij verdienen. Je schiet dan wel niet op maar het is tenminste even lollig!*

*'Lenzend in ruime wind kan de boot alles hebben wat ik tot nu toe met haar heb meegemaakt. Boven windkracht 6 kan ik slecht schatten en heb geen nauwkeuriger schaal dan*



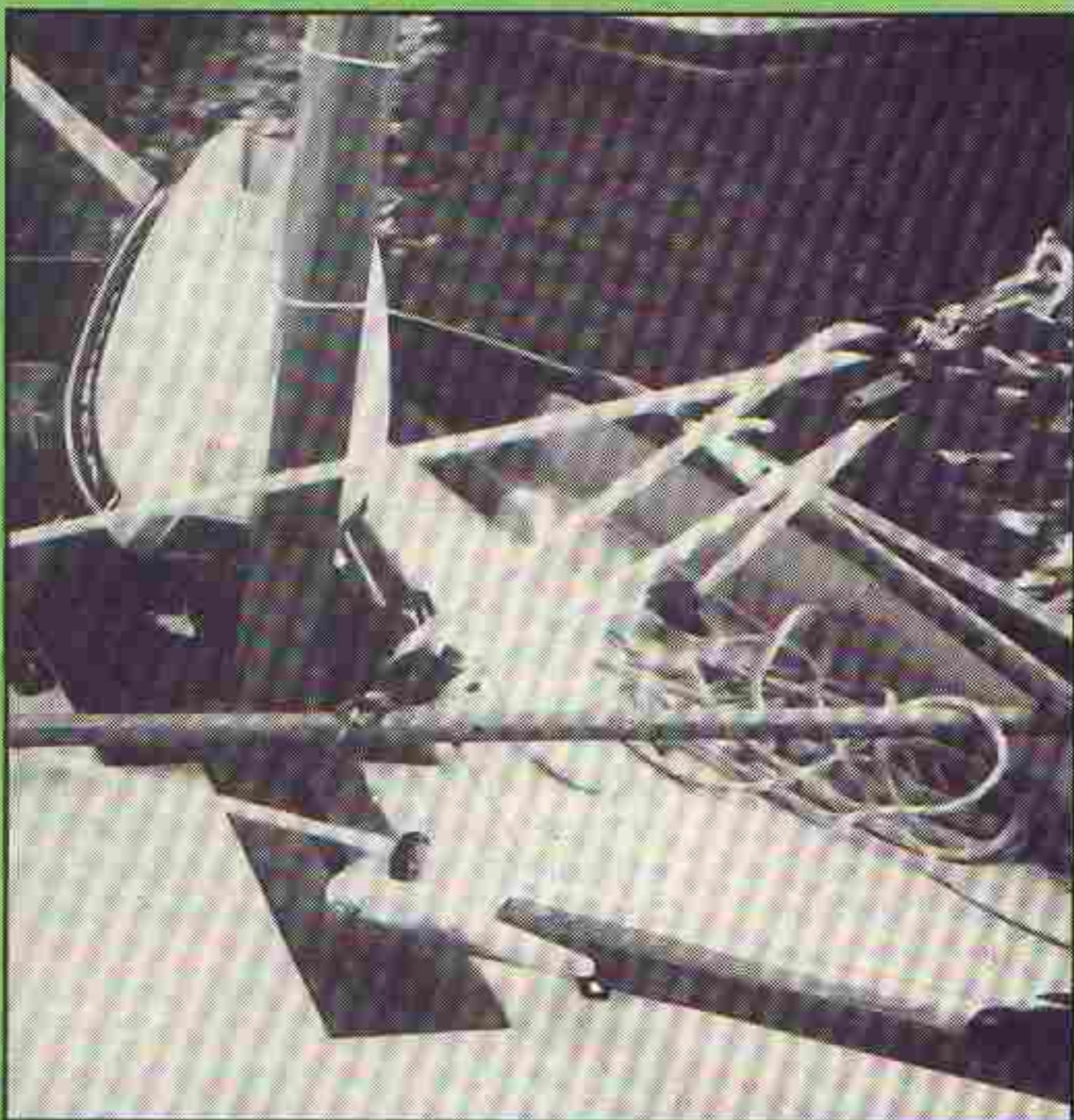
'hard', 'veel te hard' en 'Heere Heere Laat Het Ophouden'. Te oordelen naar de 'Reports from coastal stations' hebben we wel eens in de buurt van windkracht 9 voor de wind weggelopen (ik denk niet dat het bij ons windkracht 9 was, al planeerden we even op de fok), maar met opgehaald midzwaard viel er nog van te genieten.' 'Over het algemeen kan worden gesteld dat: a) bij windkracht 5 het grootzeil moet worden gereefd (aan de wind); b) bij windkracht 6 de grootschoot aan de wind op de hand moet worden genomen en op sommige wateren (IJsselmeer en Zeeuwse stromen) het grootzeil zelfs geheel wegmoet. Op sommige plaatsen langs het IJsselmeer lig ik bij windkracht 5 'verwaaid' door de precies onprettige golfslag (De Lemmer is het ergst!). 'Het midzwaard is zeer sterk uitgevoerd en wordt dan ook gebruikt als zelf-alarmerend echolood. Vroeger had ik een starroer, maar na twee keer een dergelijke constructie te hebben kromgezeild is er een opklappend roer onder gekomen en dat blijkt, met name op de Wadden, zijn gewicht in goud waard. Als je het goed doet komt Pride zo aan de grond, dat je geen natte voeten krijgt, zelfs niet als de operatie zich afspeelt in



Het zeilplan geeft goede trimmogelijkheden

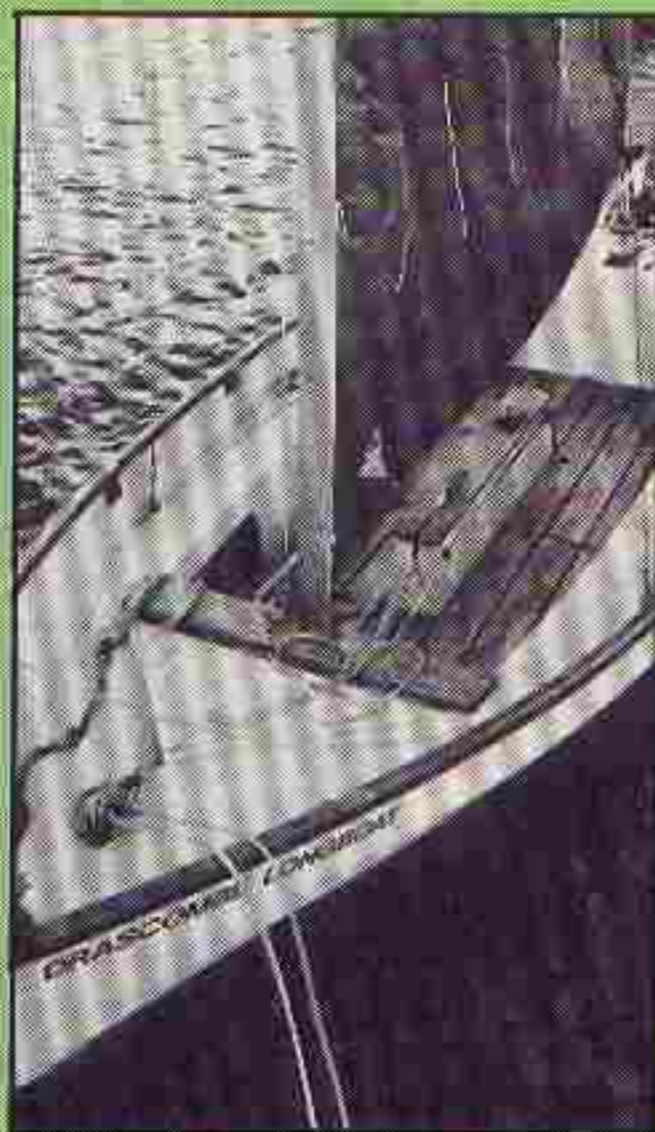
de branding van de Razende Bol. Vooropgesteld natuurlijk dat roer en midzwaard geheel zijn opgehaald.' 'Tot slot: dankzij Pride's lage vrijboord (hetgeen, in combinatie met de afwezigheid van ballast noopt tot enige voorzichtigheid bij de zeilvoering) kan zij eenvoudig worden geroeid met drie meter lange esenhouten riemen die ook precies in de kuip passen. Roeien en wrikken (ook dat behoort tot de mogelijkheden) gaat niet snel, maar er

De wat eigenaardig gevoerde grootschoot is te beleggen in een klem op de helmstok



**De belangrijkste gegevens**

Lengte van de romp .....	6,63 m
Lengte op de waterlijn .....	5,50 m
Grootste breedte .....	2,00 m
Diepgang .....	1,27/0,30 m
Waterverplaatsing .....	400 kg
Ballast .....	geen
Zeiloppervlak: fok .....	5,20 m <sup>2</sup>
grootzeil .....	8,73 m <sup>2</sup>
bezaan .....	2,04 m <sup>2</sup>
Masthoogte boven waterlijn .....	6,40 m <sup>2</sup>
Strijkhoogte .....	0,70 m <sup>2</sup>
Bouwmateriaal .....	polyester/gespoten
Bouwer .....	Honnor Marine (Totnes) Ltd., Devon, England.
Importeur .....	Evecom B.V. De Lalressestraat 80 hs 1071 PH Amsterdam tel. 020-763122
Ontwerper .....	John Watkinson
Aantal sinds 1969 gebouwde boten, naar opgave van de importeur .....	960
In Nederland verkocht .....	28



Het grootzeil wordt doorgezet met de val, die daarna op een korvljngel wordt belegd (foto's Leo Scheffer)

kan zeer precies mee worden gemanoeuvreed en het maakt geen lawaai.'

Tot zover Hans Vander smissen.

**Prijs**

De Drascombe Longboat wordt geleverd met een gemonteerde lenspomp, tuigage met een rolrif-fok en riemen met dollen voor f 18.150,—. Dat komt ongeveer overeen met de prijs van een zestienkwadraat in wedstrijdvoering. Die prijs vinden we enigszins aan de stijve kant, want belangrijke zaken als aangroeiwerende verf, anker met ankerlijn, een opklap-roer en roeidoften zijn daar niet bij inbegrepen.

Rob Olieroock

**Commentaar van de importeur**

In de eerste plaats onze dank aan het Waterkampioen testteam. Betreffende de enkele aanmerkingen het volgende: Als de mast uit de inkeping van de mastdoft schuift, moet de voorstag een gaatje strakker worden gezet. Als dan de wanten strak worden doorgezet kan er onmogelijk iets gebeuren. De noodmaatregel van het vastsjoren van de mast is als tijdelijke oplossing ook niet slecht. Voor de grootschootvoering zijn verschillende oplossingen mogelijk. Naar keuze kunnen ook twee klemmen op het dek worden gemonteerd. Bij het in de wind liggen is het niet onverstandig het blok aan de schoothoek even los te maken. Dit gaat erg makkelijk en vlot, zoals bij het reven is omschreven. Bij windkracht 5 à 6 is het aan te raden gebruik te maken van de reef mogelijkheid van de rolfok. De fok is dan makkelijk uit de hand te varen, terwijl de boot rechter zal liggen, geen water overneemt en hoger aan de wind loopt. De klemmen voor de

fokkeschoot zitten op de zwaardkast gemonteerd. De schoot kan vanaf de hoge kant van de boot in de klemmen worden getrokken. Desgewenst kan natuurlijk altijd een lier worden gemonteerd, al is dit niet bevorderlijk voor de veiligheid. Wij missen in de tekst over de test het noemen van de wrikdol, die ook tot de standaard-uitrusting behoort. Overigens kan zittend op de zwaardkast voor korte stukjes uitstekend worden geroeid. Extra roeibanen en riemen kunnen worden meegeleverd, zodat ook met meer man kan worden geroeid. De dolhouders hiervoor zitten al standaard op de boot. Verder willen wij hier benadrukken dat wij niemand aanbevelen om lange tochten op zee te maken in een open boot. Dat vele honderden dit ieder jaar weer doen in een Drascombe is moeilijk tegen te houden. Gelukkig heeft iedereen het tot dusver kunnen naver-tellen.

Eric Veth. Evecom BV.