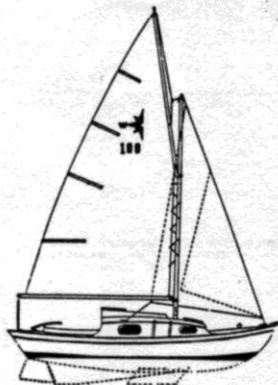
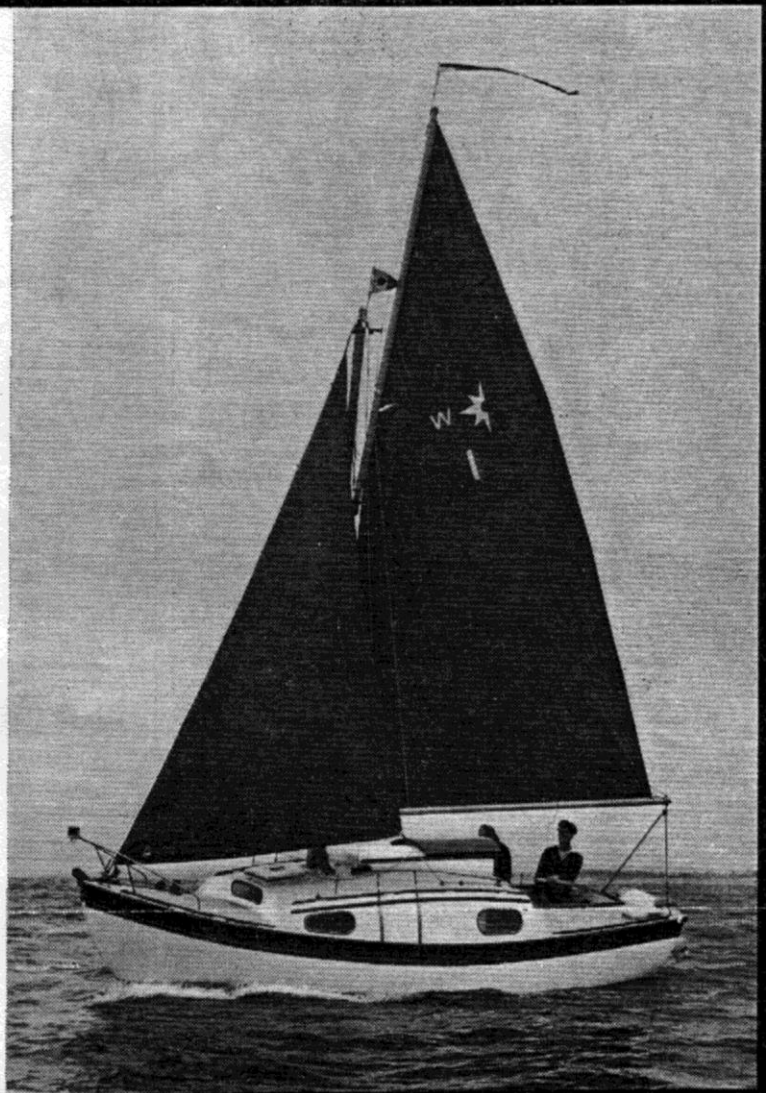


1963

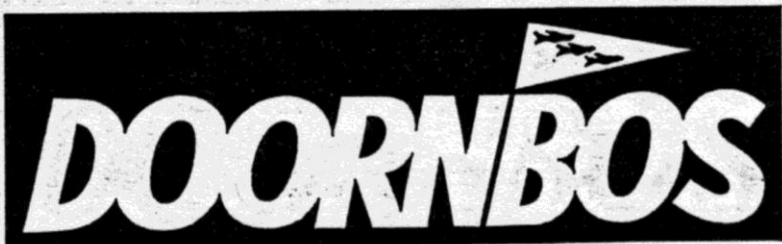
ZEILPLEZIER IS INGEBOUWD IN DE WESTERLY 22



Een écht "schip"; zeewaardig, stabiel en veilig. Maar met een verbluffend grote dosis zeilplezier ingebouwd. Ontworpen door de beroemde ontwerper Commander D. A. Rayner voor zeilers, die een comfortabel en snel toer-schip wensen. Die combinatie maakt de WESTERLY 22, een 4 1/2 ton, dubbelkiëls polyester sloep (dus weinig onderhoud!), tot een unieke aanbieding tegen een interessante prijs.

Het buitenwerk van de WESTERLY 22 is van massief African Teak. Het interieur is luxueus afgewerkt met Mahonie Marine Ply en Vynide, vier lange comfortabele slaapplekken, veel bergruimte (o.m. voor rubber dinghy onder de cockpit-vloer) en complete "aankleding" maken de WESTERLY 22 tot een zeilers-droom, die nu onder uw bereik is komen te liggen. De WESTERLY 22 kost f 17.950,-.

De WESTERLY 22 is bovendien.... een Doornbos-succes!



Herenweg 21-23, Breukeleveen (post Tienhoven),
tel.: 02958-3895
Uitgebreide technische gegevens op aanvraag.

Westerly 22

een 4½ tons (TM) jachtje met dubbele kiel en vier slaappleatsen, ontworpen door D. A. Rayner en gebouwd door Westerly Constructions Ltd, lid van de Nationale Federatie van Scheeps- en Bootbouwers.

Gebouwd volgens Lloyd's schema voor serieproductie.

EEN WESTERLY 22 HÉÉFT IETS

Bij het ontwerpen van kleine boten hangt het welslagen ervan af, of men bij elk compromis de beste oplossing vindt - en dat is alleen te bereiken door langdurig vertrouwd te zijn met het resultaat van zulke oplossingen.

De ervaring leert, welke ideeën in de praktijk voldoen en welke niet. Deze ontwerper heeft vele jaren ervaring in zeezeilen met kleine boten; het gevolg is, dat de "WESTERLY 22" een goede boot is om op te vertoeven.

Hij ziet eruit als - en is dat ook - een echt "scheepje" waarvoor anderen U zullen benijden en dat de gelukkige eigenaar zal bestempelen tot iemand, die weet wat een boot moet zijn.

U kunt ermee de zee opgaan onder weersomstandigheden, die veel grotere schepen zullen afschrikken.

En als U niet van ruw weer houdt, maar gewoon rustig wat wilt varen, is het een geruststellend idee, dat U, mocht U toch door slecht weer overvallen worden, een boot hebt die U veilig thuisbrengt.

Vertrouwen in Uw boot is het beste recept voor prettig varen op zee. Een "WESTERLY 22" gééft U dat vertrouwen.

HOE WIJ DE "WESTERLY 22" ONTWIERPEN

De behoeften van de koper - gebaseerd op ervaring - stonden voorop.

door D. A. Rayner.

Bij dit ontwerp hebben wij ons uiterste best gedaan, ons te distanciëren van het normale uiterlijk van een plastic boot. Dat hebben we groten-deels bereikt met twee zware, teakhouten wrijfhouten aan weerskanten. De dekken zijn, na een speciale voorbereiding, behandeld met International anti-slip dekverf.

Het kajuitluik en de cockpit zijn van teakhout. Wij menen, bij deze boot traditionele en nieuwe materialen op de beste manier gebruikt te hebben,

met een uitstekend resultaat.

De "WESTERLY 22" is een jachtje met dubbele kiel; de kielen hebben hydrofolie secties en zijn op 2^o ingezet. De beide kielen en de hiel vormen een driepunts steunvlak, zodat de boot altijd goed vlak blijft b. v. bij eb of op een boottrailer wordt geplaatst. De hiel, waaraan het roer is opgehangen, is zo ver verwijderd van de kielen, dat er geen hydrodynamische moeilijkheden tussen de kielen optreden. Het roerblad is flink omhoog gekeerd, ter voorkoming van beschadiging als de boot aan de grond loopt.

Dank zij de dubbele kiel, met het ballastgewicht op de kielen, drijft de "WESTERLY 22" maar zeer weinig af; deze constructie maakt de boot ook opvallend stabiel. De hydrofolie werkt op dezelfde manier als een vliegtuigvleugel; ze veroorzaakt een opwaartse druk naar het gebogen oppervlak, wat een stuwing naar de loefzijde geeft. Met tegenwind gedraagt de boot zich veel beter dan menig schip met één kiel; tijdens het varen houden de beide kielen en de langwerpige hiel de boot in zijn koers; hij voelt altijd groter aan dan hij in werkelijkheid is. De grote stabiliteit is een gevolg van de juiste verhouding tussen ballast en gewicht, verkregen door het gebruik van glasfiber. Deze verhouding is 42%, gunstig dus in vergelijking met de verhouding bij de meeste houten zeiljachten, die vaker in de buurt van 33% ligt. Een "WESTERLY 22" draait gemakkelijk bij en is zo goed uitgebalanceerd, dat het zelfs mogelijk is, alleen onder grootzeil of fok te varen.

GEBOUWD VOLGENS LLOYD'S SCHEMA VOOR SERIEPRODUKTIE

Alles aan de romp en de dekken is onder toezicht en met goedkeuring van Lloyd's gebouwd. Het veelgeprezen certificaat wordt alleen uitgereikt nadat de controleur van Lloyd's de fabriek en de boot tijdens de bouw grondig geïnspecteerd heeft.

Elke romp wordt voorzien van een certificaat van Lloyd's. Dit zal in de toekomst van zeer grote invloed blijken te zijn op de tweedehands waarde van elke plastic boot, die is gebouwd sinds Lloyd's deze bijzonder waardevolle maatstaf invoerde.

Bij de vervaardiging van de gelamineerde constructies van versterkt plastic dragen het fabrieksgebouw zelf en de bekwaamheid van de arbeiders bij tot een bevredigend resultaat.

Dank zij de wanden van holle steen en de geïsoleerde daken, met ventilatoren en verwarmingsinstallaties die zowel temperatuur als vochtigheidsgraad op peil houden, bereiken wij in onze fabrieksruimten een harskwaliteit, die door geen enkele andere bootbouwer te overtreffen

is. Het welslagen hangt immers geheel af van de zorgvuldig beheerste transformatie van de natte matrix tot het gelamineerde eindprodukt.

Goed gelamineerd plastic is sterker en gaat langer mee MET MINDER ONDERHOUD dan enig ander materiaal dat ooit in de bootbouwerij is gebruikt. De Koninklijke Britse Marine gebruikt het tegenwoordig voor al haar boten die korter zijn dan 32 voet, terwijl op de boten-tentoonstellingen van 1964 in Hamburg en New York al meer dan 50% van de getoonde vaartuigen van glasfiberconstructie waren.

VERMINDERD BRANDGEVAAR

Glasfiber levert geen groter brandgevaar op dan hout (en hout, dat tot een scheepsromp is verwerkt, vat al niet spoedig vlam). Brand op zee wordt door de structuur van het schip evenmin veroorzaakt als voorkomen. Brand ontstaat door wat er in het schip wordt meegenomen en is bijna altijd het gevolg van verkeerd stuwen of onjuiste behandeling van brandbare vloeistoffen of gas.

Wij als ontwerpers kunnen geen fouten op zee voorkomen, maar we kunnen onze boten wel voorzien van speciale, veilige bergruimten voor de twee gevaarlijkste vloeistoffen: benzine en flessengas. Wij hebben hiervoor veilige bergruimten gemaakt zoals dat, bij ons weten, in een boot van deze afmeting en prijs nog nooit is voorgekomen. In de achtersteven zijn twee afzonderlijke, waterdichte en geventileerde ruimten aangebracht. In de ene passen twee gasflessen, in de andere een benzinetank met een inhoud van 22 liter. De bodem van de beide ruimten loopt naar achteren schuin omlaag en heeft een zodanige open afvoer, dat alles wat gemorst wordt of eruit lekt rechtstreeks in zee loopt. Hierdoor wordt het brandgevaar sterk verminderd; volgens ons zou deze constructie voor alle kajuitjachten verplicht moeten zijn.

ECONOMISCH

Het wordt nu algemeen erkend, dat glasfiberboten economischer in het onderhoud zijn dan boten van elk ander materiaal; het onderhoud is eenvoudiger en grote reparaties komen niet voor. Twee personen kunnen in twee weekends gemakkelijk de jaarlijkse onderhoudsbeurt verrichten.

Dit dan wat betreft de zuinigheid op korte termijn, maar aan de volledige normale levensduur van een produkt kan men pas zien of het werkelijk economisch in het gebruik is. In de loop der jaren gaan veel houten en stalen boten gebreken ontwikkelen, waaraan veel geld moet worden besteed als men het materiaal in prima conditie wil houden.

Het Amerikaanse In- en Uitvoerbureau is onlangs klaargekomen met een tienjarige proefneming en heeft een uitgebreid rapport gepubliceerd over drie boten van glasfiber, van dezelfde normale vorm als de boten met houten en stalen rompen van de douane.

Na tien jaar vertoonden de wetenschappelijk geteste rompen van glasfiber geen noemenswaardig bederf, terwijl de nauwkeurig bijgehouden onkostencijfers aantoonde, hoe opvallend zuinig het onderhoud van de gelamineerde plastic constructie is. De onderhoudskosten van de drie beproefde boten bedroegen in elk der gevallen NOG GEEN VIJFDE DEEL van die van houten of stalen boten bij vergelijkbaar gebruik.

Met andere woorden: in de loop der jaren kan glasfiber een besparing van 80% op de onderhoudskosten geven.

STREVEN NAAR RUIMTE

Het gevoel van ruimte in de kajuit is voor de bezoekers steeds weer een verrassing. De plaats, die elk voorwerp inneemt, is op grond van de ervaring zo precies berekend, dat de kajuit veel groter lijkt dan hij in werkelijkheid is. Het meubilair omvat diepe en gemakkelijk te bereiken bergkasten met een inhoud van ruim 1,7 m³, plus vier laden, pannenkastje, kombuis, gootsteen, wandkast en voldoende hangruimte. Onze tekening geeft een globale indruk van de indeling en het uiterlijk van de kajuit, maar alleen wanneer U zelf komt kijken, ziet U hoe geriefelijk alles is.

Er zijn twee kooien van 195 cm en twee van 187 cm; er kan een tweepersoons bed van gemaakt worden door er een extra matras tussen te plaatsen. Van de voorste afdeling kan desgewenst een afzonderlijke hut gemaakt worden, als iemand daar ongestoord wil verblijven. Voorin bevindt zich een scheepstoilet, en midscheeps een kooktoestel met twee branders, en een gootsteen.

In de kajuit is de scheepswand bekleed met schuimrubber en vynide, passend bij de kussens. Hierdoor blijft de kajuit 's zomers koel en in het voor- en naseizoen warm.

Bij zeer koud weer is de kajuit te verwarmen met het Calor-gas verwarmingstoestel, dat wij speciaal voor het gebruik op onze boten hebben ontwikkeld.

COCKPIT

De cockpit is zelflozend, met scheepskranen aan de beide afvoerbuizen. Alle houtwerk, zittingen en de vloer zijn van Afrikaans teakhout.

De rugleuning van de zittingen is diep en heeft een comfortabele stand. Een (op en neergaande) roerpen behoort tot de standaarduitrusting en vergroot de nuttige ruimte van de cockpit.

VOORDELEN VAN DE BUITENBOORDMOTOR:

Nu de buitenboordmotoren zo bijzonder betrouwbaar zijn en de op rubber gemonteerde motoren zo rustig, heeft het grote voordelen, zo'n motor als hulpaandrijving voor middelgrote jachten te gebruiken. Bij een binnenboordmotor is het immers niet alleen de motor zelf, die kostbare ruimte in beslag neemt; alle bergruimte, waardoor de uitlaat of de benzineleidingen gaan, wordt er kleiner door.

Toch zit het voordeel van de buitenboordmotor niet alleen in de ruimte-winst. Tijdens het varen onder zeil hangt de schroef boven het water. Daardoor geeft de motor ook geen weerstand. Het achterdek heeft een speciale ruimte, waarin de motor kan worden weggekapt als hij niet in gebruik is. En nog een belangrijk punt: de allerbeste buitenboordmotor is nog heel wat goedkoper dan de aanschaf en installatie van de goedkoopste binnenboordmotor.

KEUZE VAN WANT

De romp is even geschikt voor het gaffeltuig als voor het torentuig; beide functioneren in hoofdzaak eender. Het belangrijkste voordeel van het gaffeltuig, vooral wanneer men met het gezin zeilt, is dat het gemakkelijk gereefd kan worden zonder dat men de cockpit verlaat. Bij dit tuig worden alle vallen naar achteren geleid, binnen het bereik van de roerganger. Dat is een groot voordeel voor de man, die b. v. alleen met zijn vrouw en kinderen gaat zeezeilen.

Wij menen, dat het torentuig een sterkere bemanning vereist om de grote fok te hanteren, hoewel sommigen vinden, dat de hogere maat van dit want beter "staat" wanneer de boot voor anker ligt dan de kortere mast van het gaffeltuig. De keuze is dus aan de koper, die weet met wat voor bemanning hij gewoonlijk zal uitvaren.

BOOTTRAILER

Met een boottrailer kunt U niet alleen in Uw vakantie naar ander vaarwater rijden zonder bang te zijn, dat U door slecht weer de thuishaven niet meer zult kunnen bereiken, maar U kunt er ook Uw boot mee naar huis of de winterbergplaats brengen. Zelfs een druk zakenman zal dit

niet te veel tijd kosten, omdat er aan een "WESTERLY 22" van glas-fiber zo bijzonder weinig te doen is.

Er is geen speciaal trekvoertuig voor nodig. Op een boottrailer, zoals wij die voor onze eigen boot ontworpen hebben, is de boot gemakkelijk te trekken door elke wagen van meer dan 1800 cc met vier versnellingen (en automatische schakeling schijnt geen verschil te maken). Wagens van maar 1500 cc hebben zelfs wel zonder nadelige gevolgen zwaardere lasten over goede wegen getrokken.

TECHNISCHE GEGEVENS:

TOTALE LENGTE: 668 cm

GROOTSTE BREEDTE: 223 cm

DIEPGANG: 68 cm

TREKGEWICHT: 1368 kg

Lengte waterlijn: 530 cm

Grootste breedte waterlijn: 195 cm

STAHOOGTE: 172 cm

WATERVERPLAATSING met be-manning en tuigage: 1622 kg.

ZEILOPPERVLAK:

| | m ² |
|--------------------|----------------|
| <u>Gaffeltuig:</u> | 20,88 |
| Grootzeil | 14,06 |
| fok no. 1 | 6,75 |
| fok no. 2 | 3,06 |
| Spinnaker | 13,50 |

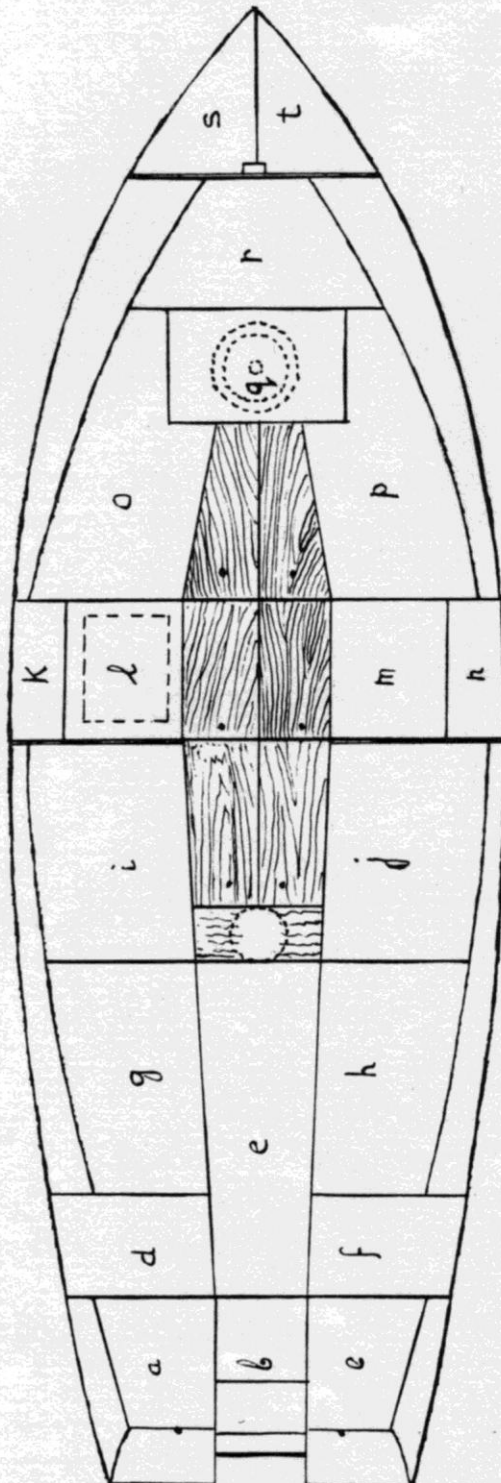
| | m ² |
|-------------------|----------------|
| <u>Torentuig:</u> | 20,43 |
| Grootzeil | 10,80 |
| fok no. 1 | 9,63 |
| fok no. 2 | 5,67 |
| fok no. 3 | 2,79 |
| Spinnaker | 19,44 |

BALLAST: 215 kg per kiel. Totaal 430 kg.

HUID en DEK: Gelamineerde polyesterhars met geïmpregneerde kleur volgens Lloyd's specificaties.

HOOFDFRAMES: gelamineerde (top hat section) volgens Lloyd's specificatie voor jachten van versterkt plastic.

ZITTINGEN en VLOER VAN COCKPIT, HOOFDLUIK, AFWERKING VAN HET DEK EN WRIJFHOUTEN: van Afrikaans teakhout.



- a Ruimte voor benzinetank) zelf-
- b Motorbun) lo-
- c Ruimte voor butagasfles) zend
- d Opbergruimte bakboord
- e Opbergruimte voor rubberboot
142 x 46 x 51 cm
- f Opbergruimte stuurboord
- g Stuurbank
- h Stuurbank
- i Kooi 195 x 63½ cm m. opbergruimte
- j idem
- k Provisiekast
- l Kaartentafel (afneembaar)
2 pits gasstel met grill
- m Werktafel met 3 laden en goot-
steen eronder opbergruimte voor
schoenen
- n Hangkast
- o Kooi 187 x 63½ cm m. opbergruimte
- p idem
Tussen beide kooien kan een vul-
stuk geleverd worden, waardoor
een 2-persoons kooi ontstaat.
- q Toilet met onderwater-uitlaat
- r Ruimte voor ankerketting
- s Opbergruimte
- t idem

*

HOUTWERK INTERIEUR: mahonie
scheepstriplex, geselecteerde nerf.

KAJUITWANDEN INTERIEUR:
betimmerd met vynide-materiaal
over schuimrubber.

DEKFITTINGS: roestvrij staal,
scheepskwaliteit koper en gegalvani-
seerd ijzer.

STAAND WANT: in matrijs gesmede uiteinden, roestvrij staal, diameter $3/16$ duim, een/negentien.

WANTSCHROEVEN: Superston roestvrij $5/16$ duims van Lewmar, Emsworth.

BLOKKEN: met roestvrij stalen banden van Gibbs, Warsash.

LOPEND WANT: voorgerekt teryleen van British Ropes. Drie-strengs met een omtrek van $1.1/8$ duim voor de vallen; drie-strengs met een omtrek van $3/4$ duim voor de toppenenden, $1\frac{1}{4}$ duims gevlochten voor de schoten.

MAST en RONDHOUTEN: zilverspar van Collars, Oxford. Roestvrij stalen masttopfittings van Lewmar, Emsworth.

ZEILEN: 168 gr. teryleen. Kleur naar keuze. Van Jeckells, Norfolk.

VERF: International standaard Interlux scheepsverf, die niet door het zeewater wordt aangetast. Kleuren naar keuze van de koper.

SCHEEPSKRANEN: Alle toiletfittings, cockpit-lozing en gootsteenafvoer zijn uitgerust met kranen van de beste scheepskwaliteit.

*

