

Duo Design

Op het Scheveningse strand tekende Hugo Le Breton zijn droomcatamaran in het zand. En nu vaart de SIG 45 in de baai van Cannes. Moeiteloos wordt 18 knopen geklokt, want deze cat verenigt een toer karakter met wedstrijdeigenschappen.

Tekst **Arthur van 't Hof**



Het klinkt bijna te mooi om waar te zijn. Een jonge man, gek van zeilen, tekent op een regenachtige middag levensgrote lijnen in het zand. Op het strand van Scheveningen verschijnt, 1 op 1, de catamaran die hij in zijn hoofd heeft; het dek, de rompen, de opbouw. Zo kan hij controleren of de afmetingen wel kloppen, of je makkelijk de kajuit binnenstapt, of de bankjes wel groot genoeg zijn. Wie begint als bootbouwer moet immers creatief zijn...

'Ik wist precies wat ik wilde en had ook de ontwerpbriefing helemaal klaar toen ik naar de scheepsarchitecten van Van Peteghem Lauriot Prevost ging,' aldus Hugo Le Breton. Het was een veelbetekenende stap voor Le Breton, die hiermee zijn hart volgde. Eerder had de Brits-Nederlandse diplomatenzoon namelijk heel verstandig Cambridge laten prevaleren boven de studie scheepsbouw in Southampton. Daarna volgde een aantal werkjaren bij Shell. Maar het bloed stroomt waar het niet gaan kan. Vooral niet toen Le Breton na jaren wedstrijdzeilen met monohulls in aanraking kwam met catamarans.

'In Scheveningen zeilde ik met een 30-voets catamaran; een kampeerboot, waarmee je makkelijk met 16 knopen naar de Wadden scheurde.' Het viel Le Breton echter op dat er geen grotere boten waren die hem dezelfde sensatie konden bezorgen, maar dan met meer luxe. 'Boven de 35 voet bestaat er op dat gebied eigenlijk helemaal niets.' Dus toog hij zelf aan het werk en bedacht hij de boot, waarvan hij – nu vijf jaar geleden – voor het eerst de contouren in het zand tekende. Daarna volgde het werk van Van Peteghem. Dat bureau heeft de meeste ervaring met multihulls; het ontwerpt zowel toeristische catamarans voor charterbedrijven als racers, zoals de America's Cupper van Oracle.

Een tender brengt me aan boord van de SIG 45, waarvan de metallic romp glanst in de najaarszon. Snel tel ik hoeveel ervaring ik eigenlijk heb met en op multihulls. Te weinig. Een keer een Dragonfly, een paar Hobie-cats en wat "Cariebcats". Vooral die laatste bezorgen je bepaald geen zeilsensatie. Ze zeilen nauwelijks aan de wind, gaan ook niet al te hard en lijken maar voor één ding gebouwd: zo veel mogelijk vierkante meters vloeroppervlak voor de chartertoeristen.



OP HET STRAND VERSCHENEN ONDER ZIJN HANDEN LEVENSGROOT DE LIJNEN VAN EEN DROOMSCHIP

Eén ding is zeker: catamarans zijn er in soorten en maten. Wedstrijdcats die in de Route du Rhum optreden, hebben werkelijk niets gemeen met de exemplaren die langs de Caribische eilanden schuiven met hun extra-large zwemplatformen. 'Veel toercats zijn inderdaad nogal "plastic fantastic",' meent Le Breton. 'Ze missen zeilcapaciteiten en vooral ook zeilgevoel. Je zit hoog boven het water met een klein stuurwiel op een boot die nauwelijks hoger zeilt dan halve wind.' Hoe anders is dat op de SIG 45. Goed, het aantal vierkante meters bootoppervlak is nog steeds enorm – om precies te zijn 8 bij 14 meter, genoeg om op windstille dagen een partijtje badminton te spelen over de gieker – maar verder ademt de boot snelheid. En toch is het volgens Le Breton uitdrukkelijk de bedoeling dat ermee getoerd wordt. Bewijs daarvoor zijn de zwaarden en roerbladen, die allemaal zo groot zijn gehouden dat ze altijd voldoende controle bieden aan de stuurman. 'Ik heb grote veiligheidsmarges ingebouwd,' aldus Le Breton. 'Zo is er ook een anti-kapsysteem, dat de grootschoot automatisch losgooit als de boot te veel helling maakt.' Je loopt wat af op het tennisveld van de SIG,

boven: Salon en kookbuis liggen achter elkaar in de slanke romp

rechts: Ultramodern tuig met draaibare mast voor 'n beter zeilprofiel

bijvoorbeeld om het grootzeil te hijsen. Dat gebeurt bij de mast met een druk op de knop van de elektrische lier, want het ultramoderne zeil – het tuig werd ontwikkeld door multihullgoeroe Bruno Peyron – is behoorlijk zwaar. Ook de ankerlier staat bij het werkstation op de grote dwarsbalk tussen de twee rompen. Deze dwarsbalk bevat daarnaast de tanks voor drinkwater en brandstof. Het zetten van de genua gebeurt in een mum van tijd; die staat op een roller. Een wandelingetje terug naar de helmstok en ik kan het roer nemen. 'Volgens mij zijn er best mensen die harder willen dan de maximaal 9 knopen aan de wind die een 45-voets monohull haalt,' knipoogt Le Breton. Ik kijk op het log: 12 knopen... Er staat misschien windkracht 3, niet meer. Achter de boot staat al zo'n venijnige hanekammetje, wat bevestigt dat het tempo er goed in zit. Le Breton draait ▶





HET IS EEN VREEMD BEELD VANUIT DE ROMP, ZO'N VOORTDUREND "MEEVAREND SCHIP"

De wat beperkte ruimte zal voor de doelgroep geen groot probleem zijn

de grootschoot nog wat aan. Best een zware klus: de liertrommel is eigenlijk iets te klein voor de enorme krachten op de grootschoot. 'Tot vier ton,' meldt Hugo.

Voor catamaranleken als ondergetekende is het lastig om het midden te zoeken tussen snelheid en hoogte bij een aandewindse koers. Doordat een cat zoveel snelheid maakt, krijgt hij steeds meer "tegenwind"; de windrichting verschuift als het ware naar voren, terwijl de windkracht schijnbaar toeneemt. Wie op dat fenomeen reageert, zal dus steeds lager sturen. Het is de kunst om voldoende hoogte te houden en toch lekker hard te blijven varen. Ik probeer de boot op minimaal 10 knopen te houden en niet veel lager te varen dan de monohulls om ons heen. Het lukt, met dank aan de steekzwaarden, die we volledig laten zakken tot een diepte van ruim 2,5 meter zodat ze voor veel lift zorgen.

De ultraslanke rompen klieven door het water als zwaarden. Ze rijzen ongeveer 1,5 meter boven het wateroppervlak uit, zodat het slaan

van de golven tegen de onderkant van het overspannende dek achterwege blijft. Je hebt een goed beeld van de constructie als je naar binnen stapt, in een van de rompen. Door een vluchtluik – noodzakelijk, mocht de cat ooit over de kop slaan – heb je zicht op de vlijmscherpe boeg schuin voor je. Het is een verwarrend beeld, zo'n "meevarend schip".

Dat brengt ons bij het interieur en comfort van de boot. In vergelijking met monohulls is het comfort ongeëvenaard, al was het maar omdat de cat nauwelijks helling maakt. Sail-lant detail op de SIG 45: bij veel kastjes ontbreken slotjes en drukknoppen om deuren te ontgrendelen. Dat is simpelweg niet nodig. Het interieur bestaat uit twee delen. Dat lijkt logisch, maar is het niet. De meeste toercatamarans – ook die van 45 voet en kleiner – krijgen een hoge kajuit op het dek tussen de rompen, met ruimte voor een salon. Zo kan de concurrentie worden aangegaan met monohulls van dezelfde afmeting, die onderdeks niet hoeven te woekeren met ruimte. Nuttig, maar erg lelijk; reden voor Le Breton om daar niet voor te kiezen, ook al omdat zo'n huis op dek ook nog eens de zeilbeleving blokkeert. Wie op de SIG 45 naar binnen wil, bereikt de rompen via een kleine deur, die verstopt is

achter een overkapping. Deze kap biedt veel bescherming bij slecht weer en zorgt voor een lekker windstil plekje bij hoge snelheden. In de bakboordromp tref je een dinette met twee banken; wie er met z'n zessen wil eten, zit krap. Voor de dinette, als het ware in een ander compartiment, ligt een grote kombuis. Je loopt tussen twee aanrechtbladen door. Nog een compartiment naar voren bevindt zich een douche/toilet, veel ruimer dan op monohulls, maar ver verwijderd van het tweepersoonsbed achter in deze romp. De stuurboordromp bevat een kantoortje annex navigatiehoek, met een hoekbankje. Ook hier ligt het tweepersoonsbed achterin, terwijl er voorin een wat smallere is, direct naast de badkamer. Onder de vloer liggen de motoren; niet meer dan twee keer 30 pk. 'Maar dat is eigenlijk al te veel, want twee keer twintig is ook al voldoende,' aldus Le Breton.

Na een paar overstagmanoeuvres kunnen we halve wind terug naar Cannes. Het gas gaat erop, zeker als Le Breton besluit een Code 0-achtig zeil te hijsen. Deze "vlakke gennaker" staat op een rol, zodat we eerst een soort lange paling naar voren moeten sjuwen. Als die eenmaal in de lucht is en uitgerold, trekt de wind nog wat aan. Het venijnige hanekammetje achter de romp krijgt speedbootachtige proporties. We gaan door de 17-knopenbarrière en dan..., komt de SIG 45 plotseling in een andere dimensie. We suizen ultralicht over het water, terwijl de ene romp uit het water wordt getild. Het is een soort zweefvliegen dat geen enkele kracht meer kost, tenminste niet voor de stuurman. De snelheid neemt nog een knoop toe, en puur omdat een bemanningslid nog een afspraak heeft gepland, stoppen we uiteindelijk met onze zweefrakken over het blauwe water. Le Breton heeft zijn punt gemaakt. Dit vaart ronduit geweldig en biedt toerzeilers die grote afstanden af willen leggen, geweldige mogelijkheden. Een oversteek naar de Carib wordt met de helft van de tijd bekort. Maar is de catamaranmarkt al een niche, dan is de SIG 45 een niche in een niche. Bestemd voor mensen die waarde hechten aan veel zeilbeleving, aan buitenleven, maar die geen moeite hebben met een beperkte centrale binnenruimte. Wie daarvoor kiest – en die keuze zal zonder twijfel heel bewust gemaakt worden – krijgt er ook nog eens een mooi ontwerp bij. ■

Kijk voor de technische specificaties van dit schip achter in dit nummer.

‘JE BENT SLECHTS EEN **VOORBIJGANGER** OP DIT
AUTONOME STAALTJE TECHNIEK’

