



Snelle en nog snellere trimarans

Vliegen in de Transat Jacques Fabre

Gebroken zwaard zet vakantie op de kop

Een lot uit de loterij: de Pas Seule

Droogzeilen naar La Rochelle

English traduction page 7

Tot nu toe was er eigenlijk geen trimaran te vinden die naar Peters huidige maatstaven voldoende ruimte bevatte om er semipermanent op te verblijven. Tot Neel Trimarans de nieuwe Neel 43 op de markt bracht. Zijn interesse was gewekt. Hij ging deze nieuwe toevoeging tot de Neel-vloot van dichtbij bestuderen en laat ons weten wat hij ervan vindt.

Peter Le Belle

Als eigenaar in successie van een trimaran (Dragonfly 1000), catamaran (Wildcat 350), trimaran (Farrier F-31) en nu dus weer een catamaran (Format 400C) weet ik onderhand wat het mooiste zeilt. Een goedzeilende multihull en eentje die beetje aan de wind kan varen is een pre voor mij. Dat klinkt een beetje pretentieus maar met de heersende lichte wind in de Adriatische en Ionische Zee is het leuker om te kunnen zeilen in plaats van op de motor te varen. De Format-catamaran voldoet hieraan maar een trimaran heeft toch

wel betere zeileigenschappen, maar ook mindere bewoningeigenschappen.

Neel

Neel timmert nu al tien jaar aan de weg met de productie van toertrimarans die redelijk goed zeilen. Eric Bruneel, eigenaar van Neel die wel van woordspelinkjes houdt naar het lijkt, heeft dit concept bedacht en vult een gat in de markt tussen de Farriers/





Dragonfly's en de traditionele tourcats. Neel heeft nu 120 werknemers. De werf expandeerde recent zijn productieoppervlakte en de productie is nu gegroeid naar 32 stuks dit jaar en 37 stuks in de orderboeken voor volgend jaar, 2022.

Gedurende de laatste jaren hebben ze bij Neel het Cockloon-concept ontwikkeld dat een samenvoeging is van cockpit en saloon. Eén dek met grote salondeuren dat nu eigenlijk standaard is voor toer- en ook performance catamarans. Dit concept hebben ze van de grotere Neel 56, 51 en 47 naar het nieuwe, kleinere model doorgevoerd, de Neel 43.

Factorytour

Na contact met de Nederlandse importeur was het mogelijk om een factorytour te organiseren en een Neel 43 daadwerkelijk in het echt te kunnen zien. Met een beetje geluk zat er wellicht een proefvaart in. We hebben er meteen maar een weekje vakantie van gemaakt en een klein campertje gehuurd met een pop-up dak à la F-27 maar dan groter. Kamperen met een camper lijkt verdacht veel op het toerzeilen wat wij doen en we betraptten onszelf er meerdere keren op dat we na een toeristisch uitje 'terug naar de boot' riepen.

Mijn vriendin wilde graag onderweg stoppen bij de linies van de rivier de Somme waar in de Eerste Wereldoorlog jarenlang hevig gevochten was, het speelt niet zozeer in Nederland maar des te meer in het VK, het land van mijn Schotse vriendin. Dus ons eerste stop was geregeld. Ik wilde graag het haventje van Trébuerden bezoeken waar Jaap de Boer en ikzelf veertien jaar geleden lagen met mijn DF1000 met gebroken waterstagen. Dus het reisplan was geregeld en we zijn uiteindelijk ook gestopt bij Mont Saint-Michel, een eiland met een klooster erop dat iedereen die een foto ervan ziet, herkent. Gelukkig waren we er diep in het naseizoen want bij deze toeristische trekpleister wil je niet in het hoogseizoen wezen. Helaas door een wegomlegging kwamen we niet in Trébuerden dus op naar La Rochelle voor de factorytour.

Aangekomen in La Rochelle waren wij zeer onder de indruk van deze hippe, trendy plek met terrasjes en fietspaden met allerlei soorten tweewielers en steps die in Nederland verboden zijn. De oude haven en dokken zijn nu een combinatie van museum, appartementen en toeleveranciers voor de jachtindustrie, allemaal

op een plek maar op onbekende schaal. De haven van La Rochelle heeft wel vijfduizend jachten in het water! Indrukwekkend. We hadden onszelf maar op een last minute hotelletje in de haven getrakteerd want de campings waren al gesloten daar we vrij laat in het seizoen waren. De tweede dag stonden we met de camper op het parkeerterrein aan het eind van de haven met uitzicht op zee en de jachthaven, echt droogzeilen was dat.

Neel 43

We werden de volgende dag hartelijk ontvangen door Pierre Thomas van Neel, gevolgd door een tour door de factory. Onze interesse ging uit na de Neel 43 en die was in verschillende bouwstadia te zien. De prijsstructuur van de Neel 43 is competitief met die van vergelijkbare meerrompers. Natuurlijk moet je wel inleveren op comfort op deze trimarans met betrekking tot het aantal hutten, toiletten en doucheruimtes. Let wel dat het leeuwendeel van de huidige catamarans voor de chartermarkt met vier hutten of meer geleverd



Geen kiel maar een skeg dus droogvallen is er helaas niet bij



De ruimte voor de boegschroef is meegenomen in de mal



Het laminaat is gelegd, klaar voor vacuüm-infusie

wordt waar je als eigenaar/schipper niet veel aan hebt, dus eigenlijk is de Neel-trimaran meer een eigenaarsboot.

Voor ons multihullers die weten hoe een trimaran zeilt, mag wel gezegd worden dat de zeileigenschappen van een trimaran superieur zijn aan die van een catamaran aan ene zijde en een enkelromper aan de andere. Een van de voordelen van het Neel cockpit-concept is dat de eigenaarshut zich op het hoofddek bevindt met een bijna 360 graden uitzicht over het water, hoe innovatief! Geen geklots als je onderweg moet slapen op een oversteek. In de voorpiek is een hut voor twee personen en op het hoofddek binnen is een open slaapruimte voor twee personen aan bakboord die met een gordijntje afgesloten kan worden. Er zullen veel mensen zijn die dit concept maar niets vinden maar als je weet wat echt lekker zeilt en dat als prioriteit stelt, dan kijk je er toch anders tegenaan.

Als we het even vergelijken met een Farrier/Corsair of een Dragonfly ben ik er vooral over te spreken dat je niet in de romp staat maar op de romp. Hierdoor was het mogelijk een mooie machinekamer te creëren in de romp voor alle zware appendages zoals tanks, watermakers en een wasmachine als je wilt. Al het echte gewicht in het centrum van de boot en laag in vergelijking met catamarans. Dit betekent ook dat er door het centrale gewicht in zeegang minder felle bewegingen voelbaar zijn dan bij een catamaran.

Met betrekking tot de indeling denk ik dat gebrek aan kasten voor kleding een probleem kan gaan worden. Hoewel er wel veel ruimtes aanwezig zijn, zijn deze gedistribueerd over de gehele boot. Natuurlijk is er de motorruimte voor opslag van vooral gereedschap en de nodige reservedelen en aan dek is er voldoende opslag voor stootten en zeilen. Sommige ruimtes kan je absoluut geen gebruik van maken, zoals onder de banken buiten want helaas zijn die gecalculeerd voor het reservedrijfvermogen. Zoals verplicht is voor de RCD zijn er ontsnappingsluiken voor het geval je de boot ondersteboven vaart, gelukkig zijn deze niet te openen want alles wat open kan, kan lekken. Er is een hamertje aanwezig voor als je onverhoop omgekeerd de boot wil verlaten.

Constructie

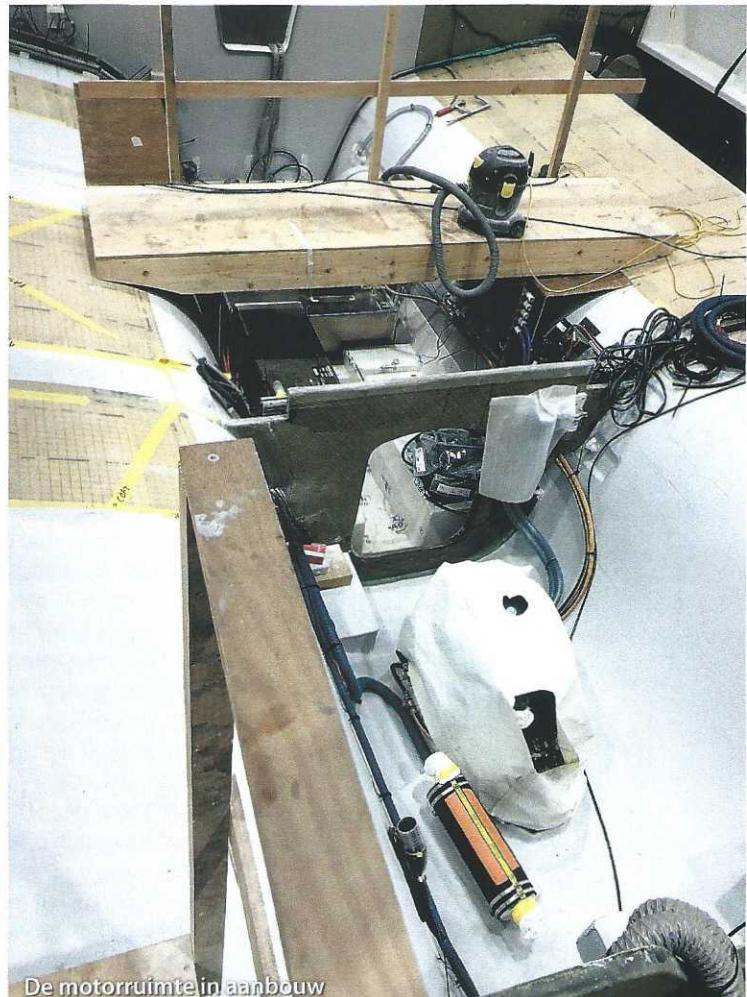
De layup van het laminaat is gelcoat met tweelagen vinylester tegen osmose, daarna wordt de rest van het laminaat gelegd en dan met polyester-vacuüm-infusie gelamineerd. Polyester? Ja, naar mij is verteld vloeit vacuüm-infusie met polyester beter. Heel innovatief en ook heel eco voor de Neel 43 is ook het gebruik van gerecycled PET voor niet constructieve delen. Gelukkig gebruikt Neel voor al zijn trimarans geen balsa als kernmateriaal voor het structurele laminaat omdat dit bij inwateren funest kan zijn. Leuk is ook dat de boegschroef in de mal is meegenomen, met een soort cassette-inzet. De kiel in de hoofdromp is geen kiel maar een skeg en is niet ontworpen om het



Een Neel 47 in de fabricageruimte



De hoofdromp is gerepareerd voor vacuüminfusie



De motorruimte in aanbouw

gewicht van de boot te dragen. Droogvallen is er niet bij en het is zaak dat bij het opbokken dit duidelijk gemaakt wordt aan het jachthavenpersoneel. Dit is zo anders dan ze gewend zijn dus echt opletten.

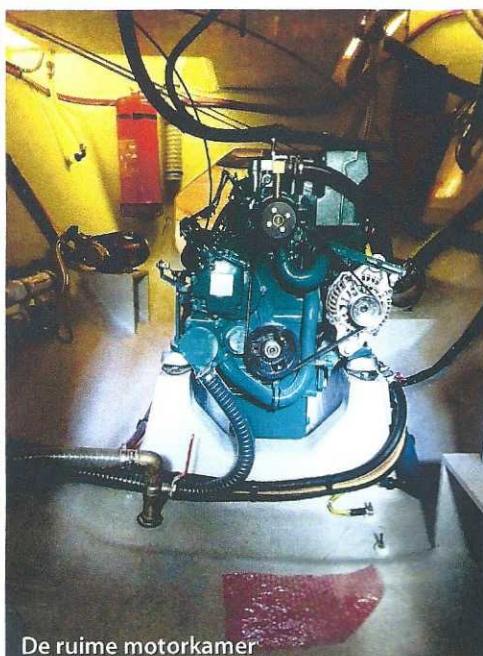
Proefvaart

We hadden ook gelegenheid om een proefvaart te maken maar wel op een Neel 47. De wind was zeer licht, tot tien knopen, maar de vaarsnelheid was prima, vooral als je de spinaker erbij zet en de boot laat genieten van de zelfgemaakte schijnbare wind. Pierre Thomas deed

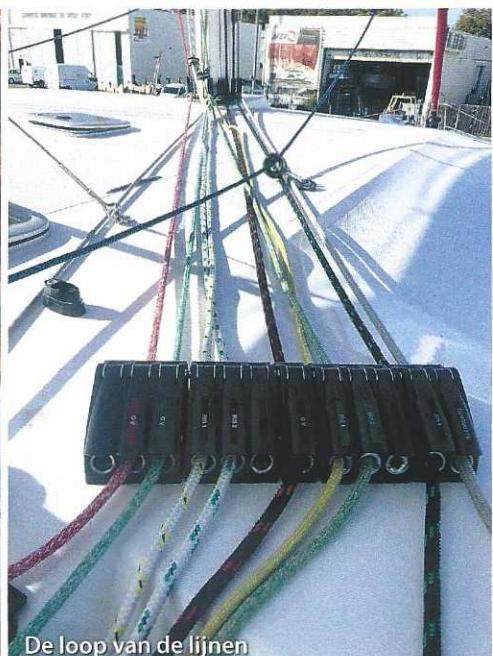
ook nog even een draaicirkeldemo, hij wist deze boot met één motor en zonder boegschroef min of meer een pas op de plaats te laten maken à la mijn ex-F-31 met meesturend buitenboordmotortje. Indrukwekkend. Heb je die boegschroef dan nog wel nodig? Ik denk het wel want afspringen zoals je met een enkelromper doet als je aan lagerwal aanlegt, is niet mogelijk, dit door het feit dat een meerromper geen toelopende romp heeft zoals een enkelromper. Een boegschroef is ook heel handig om andere bootjes de stuiven op het lijf te jagen als je in de haven manoeuvreert met je boegschoef roarrrr. Dubbele functie dus :-)



De elektrische uitrusting



De ruime motorkamer



De loop van de lijnen

Als je geen zin hebt om al je spaargeld uit te geven kan je ook een Neel 43 of 47 huren bij Neel Charter, een lekker zeilende meerromper

De standaard opties voor de Neel 43 zijn Dacron zeilen met een zelfkerende fok die op een Dyneema lijn loopt, zonder overloop dus. Ook achter heeft het grootzeil geen overloop maar een German sheeting. Met een schoot aan bakboord en een schoot aan stuurboord kan je het grootzeil mooi trimmen. De vaste genua heeft vaste, gelijke ogen op het dek en geen verstelbare karren, onhandig voor het aanpassen van de schoothoek als je deze rolreeft. Dat moet je dan ook gewoon niet willen want daar verpest je binnen de kortste keren de vorm van het voorlijk mee. Dus de genua gewoon inrollen en op de jib varen.

Als je weet wat tegenwoordig de kosten van productiecatamarans zijn, is de prijs van de Neel 43 met ruim drieënhalve ton (ex. btw) competitief. Ja het is echt waar, mij is verteld dat het fabriceren van de romp een relatief eenvoudig en snel proces is in de seriebouw, waar de meeste tijd en werk in gaan zitten is de afbouw.

Conclusie

Zelf sta ik met verbazing te kijken hoe populair meerrompers zijn, en met bijbehorende wachtlijsten vliegen ze als warme broodjes over de toonbank. Bij schrijven waren in seizoen 2023 de eerste slots beschikbaar voor een Neel 43. Ikzelf houd het op mijn tweeromper maar heb wel een oog naar de toekomst, want zou Neel een 40- of 39-voeter bouwen? Wellicht, werd er gezegd, maar die zal er wel heel anders uitzien qua ontwerp. Het zal het niet meevalLEN om stahoogte te bewaren met dit concept en met een kortere waterlijn gaat het al snel op een opgeblazen colablikje lijken.

Als je geen zin hebt om al je spaargeld uit te geven kan je ook een Neel 43 of 47 huren bij Neel Charter, een lekker zeilende meerromper! Nog nooit vertoond. Chapeau Neel. Ik weet eigenlijk niet of er andere botenbouwers zijn die ook een verhuurorganisatie hebben, het lijkt erop dat Neel het belangrijk vindt om zijn product zo breed mogelijk aan te bieden. Ze doen ook in motorboten voor degene die zeilen maar een gedoe vindt, deze heten geen Neel-trimaran maar LEEN, ook een leuk woordspelinkje.◀





Dry sail to La Rochelle

Peter Le Belle

Introduction:

Until now, there was really no trimaran to be found that by Peter's current standards contained enough space to stay on it semi-permanently. Until NEEL Trimarans launched the new NEEL 43. His interest was piqued. He went to study this new addition to the NEEL fleet up close and let us know what he thought.

As the owner in succession of a trimaran (Dragonfly 1000), catamaran (Wildcat 350), trimaran (Farrier F-31) and now again a catamaran (Format 400C), I now know what sails best. A well-sailing multihull that can sail close to the wind is an advantage for me. That sounds a bit pretentious but with the prevailing light winds in the Adriatic and Ionian Seas it is more fun to be able to sail instead of using the engine. The Format catamaran satisfies this but a trimaran has better sailing characteristics but also lesser habitation characteristics.

NEEL

NEEL has been in the business for ten years now, producing touring trimarans that sail reasonably well. Eric BruNEEL, owner of NEEL who likes wordplay it seems, came up with this concept and fills a gap in the market between the Farriers/Dragonfly's and the traditional tourcats. NEEL now has 120 employees. The yard recently expanded its production area and production has now grown to 32 units this year and 37 units in the order books for next year, 2022.

Over the last few years at NEEL they have developed the Cockloon concept which is a fusion of cockpit and saloon. One deck with large salon doors that is actually standard now for touring and also performance catamarans. They have carried this concept from the larger NEEL 56, 51 and 47 to the new smaller model, the NEEL 43.

Factorytour

After contacting the Dutch importer, it was possible to organize a factory tour and actually see a NEEL 43 in real life. With a bit of luck, we might even be able to go on a sea trial. We immediately made it a week of vacation and rented a small camper with a pop-up roof à la F-27 but bigger. Camping with a camper is suspiciously similar to the touring sailing we do and we caught ourselves several times yelling "back to the boat" after a touring outing.

My friend was keen to stop along the way at the lines of the River Somme where there had been fierce fighting for many years in World War I, it doesn't play out so much in Holland but all the more in the UK, my Scottish friend's country. So our first stop was arranged. I wanted to visit the little port of Trébuerden where Jaap de Boer and myself were moored fourteen

years ago with my DF1000 with broken waterstays. So the itinerary was arranged and we also ended up stopping at Mont Saint-Michel, an island with a monastery on it that anyone who sees a picture of it will recognize. Fortunately we were there deep in the late season because you don't want to be at this tourist attraction in the high season. Unfortunately due to a detour we did not get to Trébuerden so on to La Rochelle for the factory tour.

Arriving in La Rochelle we were very impressed with this hip, trendy place with terraces and bike paths with all kinds of two wheeled vehicles and scooters that are prohibited in the Netherlands. The old port and docks are now a combination of museum, apartments and suppliers to the yachting industry, all in one place but on an unprecedented scale. The port of la Rochelle has as many as five thousand yachts in the water! Impressive. We had treated ourselves to a last minute hotel in the harbor because the campgrounds were already closed as we were quite late in the season. The second day we parked our camper at the parking lot at the end of the harbor with a view of the sea and the marina.

NEEL 43

We were warmly welcomed the next day by Pierre Thomas of NEEL, followed by a tour of the factory. Our interest was in the NEEL 43 and it was on display in various stages of construction. The price structure of the NEEL 43 is competitive with that of comparable multihulls. Of course, you do have to compromise on comfort on these trimarans in terms of the number of cabins, toilets and shower rooms. Note that the lion's share of today's catamarans for the charter market come with four cabins or more which doesn't do you much good as an owner/skipper, so really the NEEL trimaran is more of an owner's boat.

For us multihullers who know how a trimaran sails, it's fair to say that the sailing characteristics of a trimaran are superior to those of a catamaran on one side and a single-hulled boat on the other. One of the advantages of the NEEL cockpit concept is that the owner's cabin is located on the main deck with a nearly 360 degree view of the water, how innovative! No sloshing around if you need to sleep on a crossing along the way. In the forepeak is a cabin for two and on the main deck inside is an open sleeping area for two on the port side that can be closed with a curtain. There will be many people who do not like this concept, but if you know what really sails well and make that a priority, then you look at it differently.

If we compare it to a Farrier/Corsair or a Dragonfly I am particularly pleased that you are not standing in the hull but on the hull. This made it possible to create a nice engine room in the fuselage for all the heavy appendages like tanks, water makers and a washing machine if you will. All the real weight in the center of the boat and low compared to catamarans. This also means that due to the central weight in sea conditions there is less fierce movement felt than on a catamaran.

With respect to the layout, I think lack of closets for clothing could become a problem. Although there are many spaces present, they are distributed throughout the boat. Of course there is the engine room for storage of mainly tools and the necessary spare parts and on deck there is ample storage for fenders and sails. Some spaces you absolutely cannot use, such as under

the benches outside because unfortunately they are calculated for the spare buoyancy. As is mandatory for the RCD there are escape hatches in case you sail the boat upside down, fortunately these cannot be opened because anything that can be opened can leak. A hammer is provided in case you unexpectedly want to leave the boat upside down.

Construction

The layup of the laminate is gel coated with two layers of vinylester against osmosis, then the rest of the laminate is laid and then laminated with polyester vacuum fusion. Polyester? Yes, I'm told vacuum infusion with polyester flows better. Very innovative and also very eco for the NEEL 43 is also the use of recycled PET for non structural parts. Fortunately for all its trimarans, NEEL does not use balsa as the core material for the structural laminate as this can be disastrous when watered in. It is also nice that the bow thruster is included in the mold, with a kind of cassette insert. The keel in the main hull is not a keel but a skeg and is not designed to carry the weight of the boat. There is no way to fall dry and it is important that when docking, this is made clear to the marina staff. This is so different from what they are used to so really pay attention.

Trial run

We also had the opportunity to make a trial run but on a NEEL 47. The wind was very light, up to ten knots, but the sailing speed was fine, especially if you put the spinnaker on and let the boat enjoy the self-made apparent wind. Pierre Thomas also did a turning circle demo, he managed to make this boat with one engine and no bow thruster more or less stand still à la my ex F-31 with co-steering outboard engine. Impressive. Do you still need the bow thruster? I think so because jumping off as you do with a single hull when you are moored at the lee shore, is not possible due to the fact that a multi-hull boat does not have a tapered hull like a single hull boat. A bow thruster is also very useful for scaring other boats when you maneuver in port with your bow thruster roarrrr. So double function :-)

The standard options for the NEEL 43 are Dacron sails with a self-tacking jib that runs on a Dyneema line, so no overflow. Also aft the mainsail has no overflow but a German sheeting. With one sheet on port and one sheet on starboard, you can trim the mainsail nicely. The fixed genoa has fixed, equal eyelets on the deck and no adjustable carts, awkward for adjusting the clew when you furl it. You just don't want to do that because it ruins the shape of the luff in no time. So just furl the genoa and sail on the jib.

If you know what the costs of production catamarans are nowadays, the price of the NEEL 43 is competitive. Yes it is true, I have been told that manufacturing the hull is a relatively simple and quick process in series construction, where the most time and work goes into is the finishing.

Conclusion

Personally, I am amazed at how popular multi-hullers are, and with corresponding waiting lists, they fly like hot cakes over the counter. At the time of writing, the first slots available for a NEEL 43 were in season 2023. I myself am sticking with my two-rower but do have an eye to the future, as would NEEL build a 40- or 39-footer? in the future Possibly, it was said, but it will

look very different in design. It won't be easy to maintain headroom with this concept, and with a shorter waterline, it quickly starts to look like a bloated Coke can.

If you don't feel like spending all your savings, you can also rent a NEEL 43 or 47 at NEEL Charter, a nice sailing lakeboat! Never seen before. Chapeau NEEL. I actually don't know if any other boat builders also have a rental organization, it seems that NEEL feels it is important to offer his product as widely as possible. They also do motorboats for those who find sailing a hassle, these are not called NEEL-trimaran maa, also a nice play on words.

automatic translation