

## Informatie over de ‘Grote Jager’



**Type:** Northney 34

**Ontwerp:** C.R. (Kim) Holman, van Holman & Pye, West Mersea

**Werf:** Nicholson & Marshall, Northney, Hayling Island  
Gebouwd volgens Lloyds 100 A1 specificaties in 1968

<b>Afmetingen:</b>	LOA	10,33 m	(33'10'')
	LWL	7,31 m	(24'0'')
	Breedte	2,77 m	(9'1'')
	diepgang	1,68 m	(5'5'')

### Constructie

Volledig polyester romp, dek en opbouw (nergens sandwich). Loden kiel geheel in polyester romp geïncorporeerd. Bronzen roerophanging, roerkoning en roerframe. Helmstokbesturing. Zelflozende kuip met twee grote en twee kleine bergingen. Grote berging onder achterdek (voor bijv. rubberboot). Teakhouten kuipbanken, luiken (nieuwe teaklatten 2015, niet op foto's), handrailingen en potdeksel (licht beschadigd). Interieur (werfbouw) geheel in teak.

In 1997 professioneel gespoten boven de waterlijn (van oorspronkelijk wit naar blauw) en onderwaterschip preventief met epoxy gecoat (Osmotech). International Micron antifouling rood. Dek lichtgrijs antislipverf (International).

## Tuigage

Sloepgetuigd met aluminium mast (op dek) en giek (beide Sparlight). Telescopische spinnakerboom/ fokkeloet (Seldén, 2005). Roestvrijstalen verstaging en wantspanners, rolfoekinstallatie van Rotostay (gereviseerd in 1995).

Vallen over 2 Lewmar lieren (2001) op de mast.

Schoten over 4 originele Gibb lieren in the kuip (2-snelheden, niet self-tailing). Grootschoot op overloop achterin kuip (blokken en schoot vervangen 2005).



## Zeilen

Nieuw grootzeil van Ullman (2014) met 2 bindreven en huik van 2011. Nog een oud grootzeil van Gowen (West Mersea, 1997) met 3 bindreven.

Oorspronkelijk uitgebreide set voorzeilen (genua's 1 t/m 3) is vervangen door goed gesneden rolgenua (Q-sails, 2005, schuimvoorlijk voor vormbehoud) en hooggesneden rolfoek voor groot windbereik: 4-8 Bft (Q-sails, 2002).

Redelijke halfwinder (Horizon, 1988).

Zeilen iedere winter gecontroleerd en waar nodig gerepareerd.

Zeiloppervlakken:   Grootzeil 23 m<sup>2</sup> (oude is 17 m<sup>2</sup>)  
                          Genua 30 m<sup>2</sup>  
                          Fok 17 m<sup>2</sup>  
                          Halfwinder ca 45-50 m<sup>2</sup>

## Motor en mechanische installaties

Nieuwe Solé mini (Mitsubishi) 29 pk 3-cylinder diesel (2017), onder de kuipvloer, met toegang uit kajuit en kuipbank. Nieuwe schroefinstallatie (2017) via watergesmeerde schroefaskoker naar 3-blads bronzen schroef (nieuw 2017) in schroefraam. Bediening in kuip (Morse-handle). Kruissnelheid ca 5-6 knoop, afhankelijk van omstandigheden.

Nieuwe accu's (2017), 2 x ca 100 ampère onder de kuipvloer, met keuzeschakelaar.

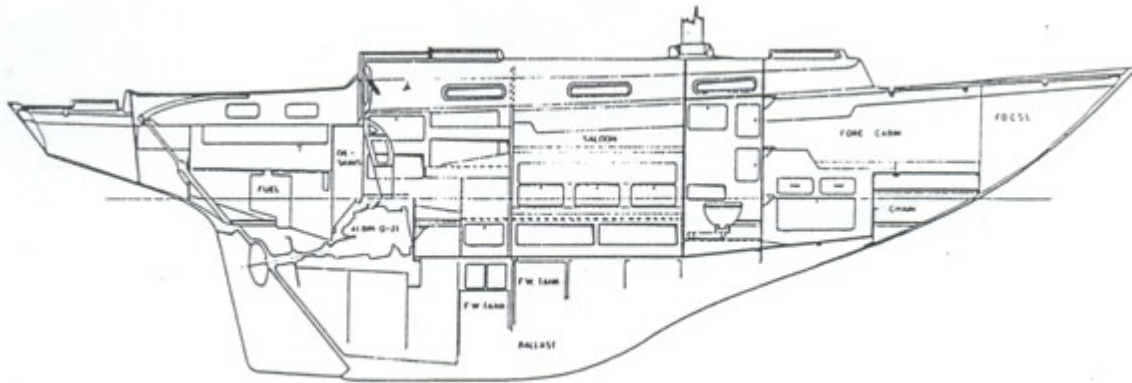
Tanks Diesel 40 liter RVS-tank onder kuipvloer (geheel gereinigd 2017)

Water 120 liter in vaste watertank in kiel onder kuipvloer

Koken via gasinstallatie (BP-gas, gemoderniseerd met gasbun in kuip 2008).

Webasto heteluchtverwarming op diesel (2002; momenteel defect).

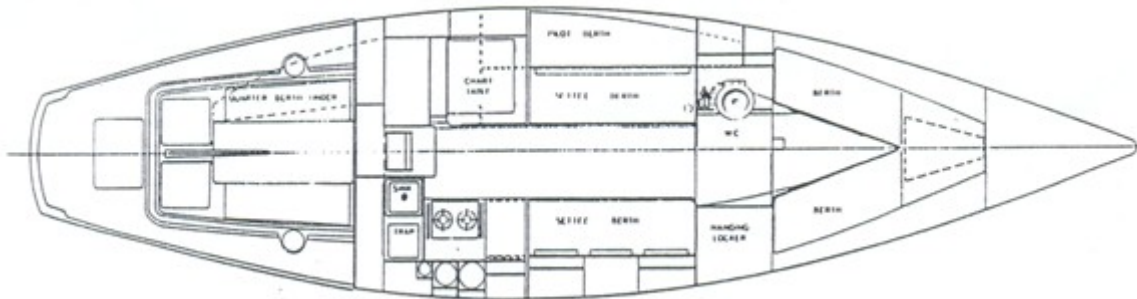
Handlenspompen, 2x, resp. in kuip en kajuit, lozend via spiegel.



## Interieur/accomodatie

Zes kooien in twee ruimten: 2 enkele kooien in vooronder (2 x 1,98 lang), twee kajuitbankkooien in hoofdkajuit (2 x 1,96 lang) met slingerzeiltjes en opvulmogelijkheid tot 2-persoonsbed, loodskooi (smal) en hondekooi (breed en > 2,10 lang, ideaal op zee).

Originele Holman-klaptafel aan het hoofdschot. Verlichting in alle ruimtes (12 V en 2 olielampen in kajuit). Stahoogte ca 1,85.



**Kombuis** aan stuurboord, cardanisch opgehangen RVS 2-pitskookstel met oven en grill (Spinflow, 1997), formica 'aanrecht' met RVS wasbak. Water via voetpomp. Grote opbergbak ('koelkast' zonder koeling), veel slimme bergruimte. Hangband (voor op zee). Alle noodzakelijke kookbenodigdheden voor 4-6 pp. (pannen, bestek, borden etc.).



Grote **kaartentafel** aan bakboord met klep (kaartenberging), zitplaats op kop hondekooi. Navigatie-instrumenten (zie verderop), radio-cassettespeler.

**Toilet** (Par Brydon) met buitenwaterspoeling (kranen en slangen vervangen 2002), wegklapbaar wasbakje, spiegelkje, bergruimte. Water in wasbakje via handpomp. Hangkast en veel bergruimte onder alle kooien.

Schuifluik naar kuip, klapluik (met ingelegde teakhoutlatjes) naar vooronder met tredes. 6 hardglazen ramen in aluminium lijsten (vervangen 1992, glas nieuw gekit en opnieuw geplaatst 2007). Plafondbekleding (brandvertragend vinyl met schuimvulling) vervangen 2008 (nu weer origineel roomwit). Kussens en bekleding (blauw) uit 1997 (C&J Marine, Fishbourne).



## Uitrusting

Veiligheid: Geheel RVS zeereling (scepterpotten, scepters en draad met kunststofomhulsel alle vernieuwd 2007). Looplijnen (jackstays) aan dek en 2 life-lines. Reddingsvlot 4 pp. in container (1999, gekeurd 2003), jooon (achterop), reddingsboei met knipperlicht. Radarreflector (Firdell) in de mast gemonteerd. Branddeken, 2 brandblussers (oud). Set noodvuurwerk (idem).

Noodhelmstok.



Instrumenten: Schakelpaneel en deel bedrading vernieuwd 2018.

Navigatieverlichting (boordlichten en stoomlicht, nieuw LED 3-kleurentoplicht en ankerlicht (2018)).

GPS (Furuno 31, 2001), gekoppeld aan marifoon met binnenvaart- en zeestand en SOS-knop (RS8300, 2002).

Log en dieptemeter (Brookes & Gatehouse, op batterijen) met uitlezing binnen en buiten.

Windinstrumenten (richting, snelheid en *close-hauled*) van Mariner op boordnet met uitlezing in kuip.

Stuurkompassen met verlichting in schot bb en sb (nieuw 2005).

Stuurautomaat (Raytheon ST2000, 1999).

Ankergerei met 2 CQR-ankers van resp. 35 en 15 lbs en 1 lichtgewicht Fortress. Hoofdanker over RVS ankerrol op voordek met 30 vadem ankerketting (nieuw 1998) in kettingbak onder voorkooien.

Buiskap op alu frame. Winterkleed over kuip. Boothoak, stootkussens, lijnen e.d.

## Opmerkingen

De Northney 34 is door Kim Holman ontworpen voor IOR Class III racing en cruising. Holman staat bekend om z'n uitgebalanceerde ontwerpen. Het ontwerp van de Northney vertoont grote overeenkomsten met dat van de Rustler 31 (zelfde breedte en diepte, vrijwel zelfde tuigplan) en het kleine zusje Twister 28, beide van dezelfde ontwerper. In plaats van een platgat met aangehangen roer heeft de Northney echter een riante overhang achter. Het

schip is daardoor eleganter en (tot onze verbazing) binnen en buiten ook duidelijk ruimer dan de Rustler 31. De Northney 34 is de polyester versie van de Shaker, waarvan er ca. 3 in hout zijn gebouwd. Van de Northney zijn er slechts ongeveer 16 gebouwd, waarna de mal bij een brand verloren is gegaan. Het ontwerp heeft ook wel wat van de Contessa 32, maar de boot is groter, van binnen veel ruimer en beduidend sterker gebouwd (*'nowhere flimsy'*).

Het schip stamt uit de begintijd van de polyesterbouw. Het is zeer sterk geconstrueerd met uitsluitend 1<sup>e</sup>-klasmaterialen (cf. Lloyds 100 A1). Zie de aangehechte test in Yachting Monthly van 1969. Twee Northneys hebben de OSTAR (Transatlantische solorace) gezeild, verscheidene exemplaren hebben een rondje Atlantic achter de rug, en vrijwel alle schepen maken nog frequent zeereizen. Momenteel liggen naar ons beste weten de meeste schepen in Schotland, zijn er 3 in Nederlandse handen, en tenminste 1 in Canada (Vancouver). De rest ligt hoogstwaarschijnlijk rond Engeland-Wales en Ierland.

De GROTE JAGER heeft onder de naam DAURADE de BEAULIEU eerst enkele jaren aan de Engelse zuidkust geraced in RORC-wedstrijden, waaronder de Fastnet. De boot is in 1999 naar Nederland gehaald, na 18 jaar als HIBOUX II door één eigenaar te zijn gevaren. Wij hebben het in 2001 gekocht, na expertise. Na enige reparaties (roerophanging, nieuwe schroefas, alle huiddoorvoeren vervangen) hebben we reizen gemaakt naar Denemarken (Lymfjord), Schotland en Noorwegen. Het schip is op leeftijd, maar zeer gezond, goed onderhouden en waar nodig *ge-update* (o.a. motorinstallatie 2017). De Grote Jager is klaar voor een volgende reis.





Beken & Son

## design section

# NORTHNEY 34

A new look at a well-proved cruiser

The spray hood is part of the standard equipment in this yacht and with her low coachroof it does not detract from her appearance

WHEN Kim Holman designed the Northney 34 a few years back he had in mind the sort of ship that would be a sea-keeper and which would not disgrace herself in offshore racing. In shape she is conventional enough but she is essentially modern in construction and layout and her 100 A1 Lloyd's specification glass hull plus the specially hardened matt finished varnish work allows the builders, Arundel Marine Ltd, to claim a maintenance-free 2 years with a new boat.

She is no weight-saving, stripped-out racer. One has a first impression of solidity everywhere. There is a lot of solid teak in her (a lin cabin sole for instance), there are no skeletal cleats or flimsy low-weight locker doors and the cabin and cockpit joinery is something for an owner to take a pride in, which is getting the best of both worlds with a GRP hulled craft.

*Dervish*, the Northney 34 in which I sailed, has a total of six berths which includes two settees, two forecabin bunks, a pilot cot and a quarter berth. The navigator's corner is a chart table/drawer of generous size which does not require the navigator to sit on the quarter berth man's head although he is of course working athwartships facing forward. The galley is large and laid out for offshore racing requirements and the gas cooker has a shut-off cock behind it as well as at the bottle. Good crockery stowage, sink and ice box (or locker) and all the rest of it are well thought out on established lines and like the Holman folding table, well constructed.

I liked the folding steps under the forehatch, which is large, tight and transparent but I wasn't too keen on stowing my anchor and cable below, racing fashion; it could be carried on deck if desired though for cruising. Good stout grab rails, 4in foam lining to the deckhead and doors that will stand punishment all hinted at some hard-weather thinking in her design.

There is a cockpit locker big enough to take the sail

bags when the forecabin is in use, a spray hood over the companionway is fitted as standard and although the low profile cabin top doesn't give much protection in the cockpit it nevertheless affords a good clear view and reduces windage. *Dervish* had Mathway wheel steering which probably cost another three hundred (a lower priced model is on the way I believe) but it left the cockpit wonderfully unrestricted and would be my own choice in a boat of this size.

The boom is high, about 5ft above the cabin top, which while it carries the centre of effort for the main-sail way up does not put her on her ear I was told. Her 50 per cent ballast ratio makes her a powerful sailer. The genoa which we set was a stretchy luff sail and the downhaul for this is led back to the cockpit for ease in adjustment, which was a good idea. I was told that the New Rule when it comes in will hardly affect the Northney 34 save for a slightly increased area of main-sail and a longer boom.

Like so many demonstrations this year the breeze was so light that a sail test was a bit farcical really. I found that the Albin 0-21 of 10hp gave her 6½ knots and a turning circle so tight that your hat fell off but we had to be content with ghosting once out in the Solent. Without other yachts in competition one cannot really judge how a boat is going but for the record we made 3 knots in a 5 knot breeze, when it finally hardened and pointed 20-25 degrees to the apparent wind all of which was very satisfactory.

This is a wholesome little ship in all respects and enough of them have cruised and raced successfully during the past few years for any sharp-nosed appraisal by me to be a bit superfluous. I think I could be very ship-proud as an owner and I wouldn't worry too much about anything the weather could hand out providing she was adequately crewed.—JDS

