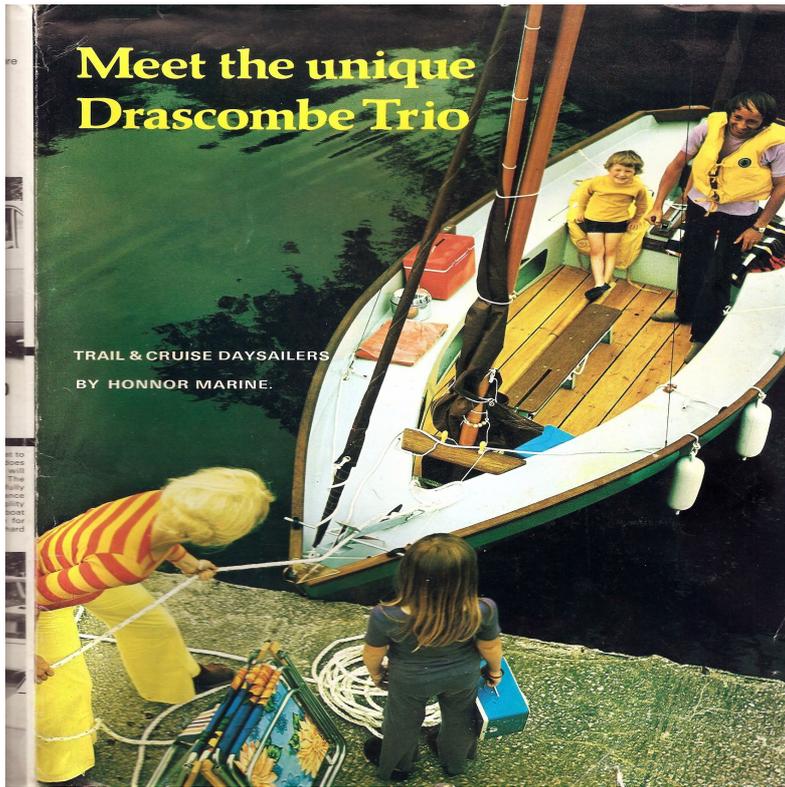


# DRASCOMBE



## Meet the unique Drascombe Trio

TRAIL & CRUISE DAYSAILERS  
BY HONNOR MARINE.

The 21' 9" Longboat, 18' 9" Llugger and 15' 6" Dabber, share several common features – not least the care and craftsmanship of the construction by well-known Devon boatbuilders Honnor Marine of Totnes.

- ★ Top quality glassfibre and resin hulls for long life, minimum care.
- ★ Teak gunwales and interior trim.
- ★ Lapstrake hulls for drier sailing plus extra strength.
- ★ Distinctive tan-colour Terylene sails.
- ★ Stainless steel rigging/synthetic cordage.
- ★ Solid spars in varnished Columbian Pine.
- ★ Galvanised steel centre-plate/rudder.
- ★ Special protected outboard wells.
- ★ Loose-footed sail rig: no gybing problems.
- ★ Camping facilities – ideal for family use.
- ★ Easy trailing – and preparation for sailing.



SEYMOUR WHARF · TOTNES · DEVON · ENGLAND  
Telephone Totnes (08046) 2228

From all over the world people write to tell us of the pleasure they have had from their boats.

From Anguilla, Leeward Islands, "The Drascombe Llugger has proved eminently suitable for the conditions and has been much admired. As builders themselves – with the materials and tools of the XVII century – they are good judges".

From Bahrain, Persian Gulf, "As a non-sailing wife, I endorse all that you say about the Drascombe Llugger – sometimes it is hard for me to get a place as all the other non-sailing wives abandon their husbands' racing dinghies for a sail in a 'proper boat'. It is perfect for enjoying sailing".

From Beirut, Lebanon, "I have found the Drascombe Llugger fully up to my expectations and have got a great deal of pleasure through its use".

From Wisconsin, U.S.A., "We are the owners of one of the two Luggers on Duluth Superior Bay and are very happy with it".

From New Jersey, U.S.A., "The Longboat is magnificent".

From Weesp, Holland, "The boat looks lovely and sails very well".

From Bristol, England, "We are delighted with the boat which my son has been sailing from Weymouth and Poole Harbour and should like to congratulate you on the production".

From Keel, N. Ireland, "Our Llugger has given excellent service and is much admired".

From Balearic Islands, Mediterranean, "You may remember that you built a Drascombe Llugger for the last year and I took it down to Menorca. It created great local interest. . . . it has behaved in all ways as hoped and in many has surpassed expectations".

From Skein, Norway, "The Llugger is alongside our 'bruger' outside our summer house and all is bliss".

From Fife, Scotland, "The Llugger is a delightful boat, stiff, seakindly manoeuvrable – and the quality of the hull, fittings etc. top notch".

From Karlskrona, Sweden, "We are quite delighted with the Llugger".

From Yachting World, the international sailing magazine reporting a trial with a group of Sea Scouts (April 1971 issue) "Definitely a character boat, the Longboat will appeal to those weekend

or day sailors who want a safe seaworthy boat to use at week-ends on estuaries or at sea. She does not pretend to be a fast sailing boat but she will give an active crew an exciting sail. The atmosphere of an old working boat is successfully conveyed but with none of the maintenance problems of older boats. Depending on the agility of the crew, the choice of the rigs makes the boat suitable for families who want to potter or for youth groups who are looking for a good hard sail".





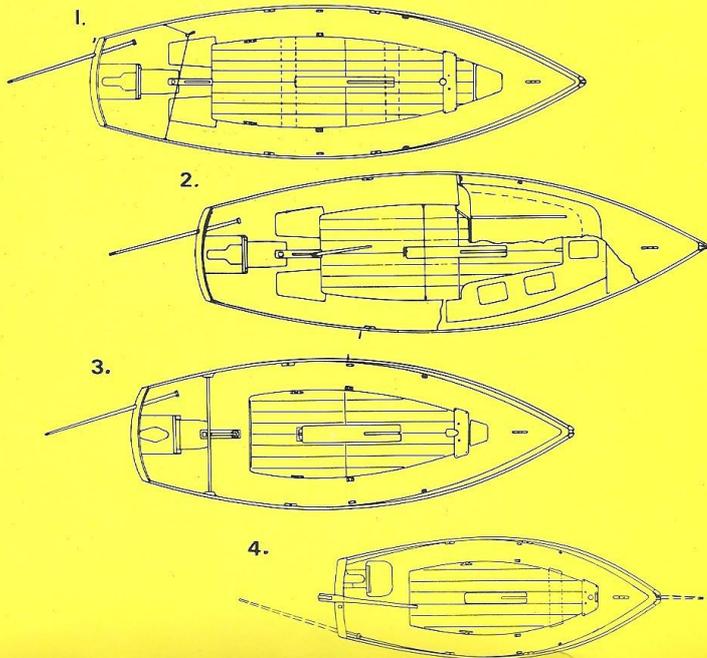
## Original practical and tough—backed by a real seafaring tradition.

Longboat, Lugger or Dabber – you won't find anything like them, anywhere you sail.

Variations on an original theme by designer John L. Watkinson, the Drascombe Lugger and Longboat are derived from the tough, seaworthy inshore fishing craft which had been developed by the end of the age of sail on the rougher coasts of Great Britain and Scandinavia. Long, light and buoyant, they are good sailers in all conditions. The smaller Dabber, with all the rugged character of her big sisters, has a different type of hull to suit her size and use. Clinker, or lapstrake, built boats with straight stems, transom sterns and straight keels were also evolved over hundreds of years by longshoremen and local builders, to be hauled up and down beaches or lie on tidal moorings. They were the Dabber's ancestors.

Longboat, Lugger and Dabber – each offers something different in size, price and specification – yet each has much in common with the others. Easy to rig, easy to sail, easy to handle in or out of the water, easy to trail on the road, easy to maintain, easy to pay for – whichever you choose you can be sure of owning a very special and unusual craft with the style and ability to look good and perform well in every kind of beautiful place. There is nothing to compare with the Drascombe boats – at any price!

# The Drascombe Range



## Tough, seaworthy and beautifully distinctive family dayboats.

1. **The Drascombe Longboat.**  
The roominess of the cockpit and stowage space can be easily seen.
2. **The Drascombe Longboat (cruiser version).**  
The cruiser version with cuddy containing two full-length bunks.
3. **The Drascombe Lugger.**  
Room for six people in comfort but easily sailed by one.
4. **The Drascombe Dabber.**  
Plenty of freeboard helps make a tough little seaboat.

Printed in England  
Designed & Produced by Severn-Smith Advertising Ltd.  
10m/2/73



# The Drascombe Lugger

Forerunner of the other popular Drascombe boats, the Lugger has established popularity in countries all over the world. There is room in the uncluttered cockpit for six people in comfort, yet the handy rig is so well thought out that just one person can handle her with ease!

**Rigs:** gybing is no worry because the sails are loosefooted – which also means they can be furled to the masts, leaving the cockpit free for fishing or picnicking. A quick pull on the furling line rolls the jib on to its luff rope. For more permanent stowage it takes only a few minutes to unstep the mizzen and lower the mainsail into the boat. The main mast is short enough for simple stepping, or lowering, too.

Naturally car trailing is no trouble at all with this easygoing, all-purpose boat – and with launching and rigging so easy you can be sailing within minutes of arrival at the waterfront. The outboard is mounted in a protected inboard well and can be stowed conveniently and securely when not in use in the aft locker. Motors from 4-6 h.p. are recommended for best performance. Owners requiring extra performance, particularly in predominantly light wind areas, can order a larger mainsail. This uses the same mast and gaff as the standard sail but has four battens to permit an extra 20 sq. ft. in the round of the leech. It also has a boom for more effective reaching and running.

**All-inclusive:** large lockable after compartment, concealed foam buoyancy, a lifting tiller and rudder which ships through a trunk to keep clear

of the motor well – these features show the thought and care that have been put into the Drascombe Lugger design to produce an unrivalled all-purpose, family boat.

The Lugger comes complete with oars, rowlocks, spars and sails – all ready to go afloat for an all-in price.

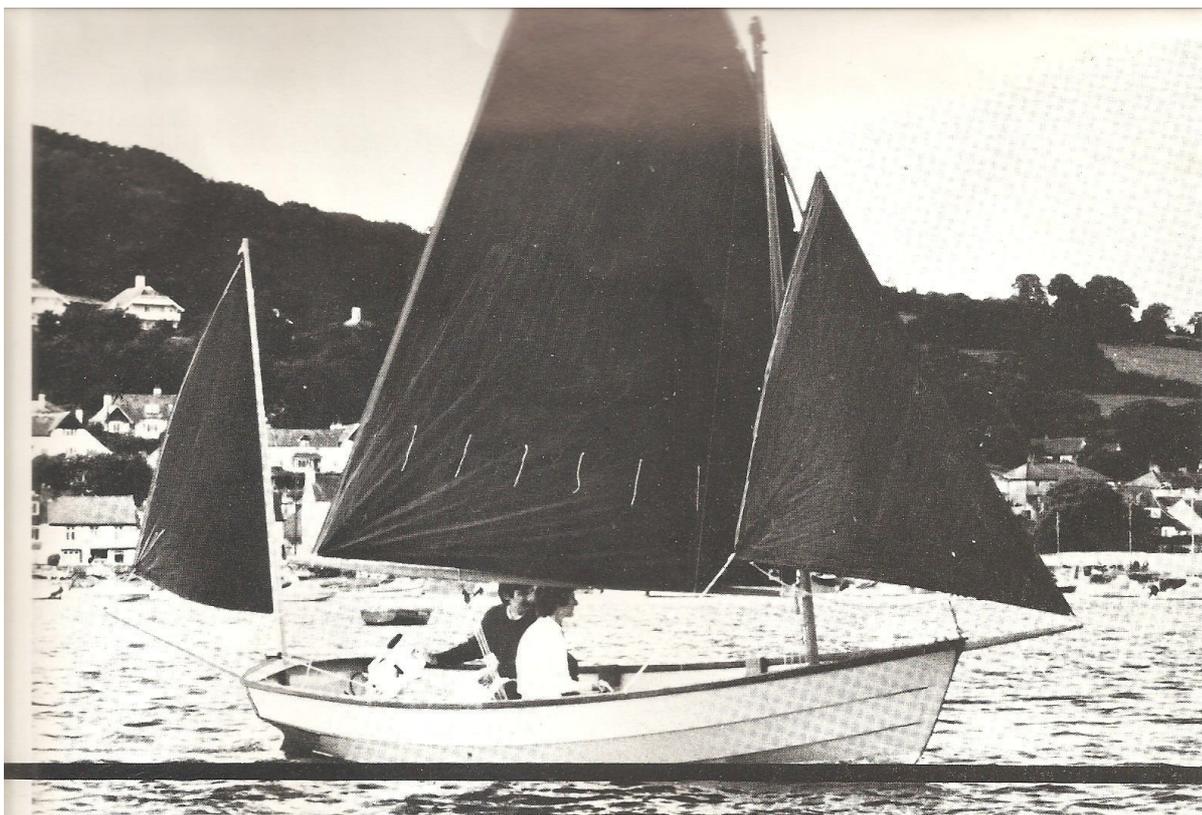
**Options:** to make life even simpler for those who sail in very shallow waters, a special “kick-up” rudder is available. Other options are an easily rigged, proofed canvas camping tent, with clear plastic windows, which stows when not in use under the side benches and a sun awning for hot climates.

**Handling:** the Lugger shares a lot of features with the larger Longboat and, like her, is a delight to handle. Beautifully balanced on the helm, she feels like a thoroughbred in all conditions – with full sail, with mainsail alone in hard winds, or under jib and mizzen for trolling.



## SPECIFICATION

Top quality glassfibre and resin lapstrake hull to specifications approved by the Ship & Boat Builders National Federation, solid fir spars, Terylene sails with roller reefing on jib, stainless steel rigging, synthetic cordage, teak gunwales and interior trim, galvanised steel rudder and centreplate, metal keel bands and rugged stemhead fitting, spruce oars and galvanised rowlocks. Length overall 18ft. 9in. (5.72m) Beam 6ft. 3in. (1.90m) Draught 10in. (0.25m) 4ft. 0in. (1.22m) with centreboard. Weight (ex. engine) 850lbs. (384kg). Sail areas as text.



# The Drascombe Dabber

The baby of the family – just 15ft. 6in. of sparkling personality – yet retaining all the good features and salty character of John Watkinson's bigger dayboats.

**Hull:** the Dabber has a different type of hull, based on the tough clinker-built beach boats of the past with their long straight keels. There couldn't be a bigger contrast with the typical racing-dinghy-type-hull so common on smaller boats today. The Dabber's well-veed after-sections give responsive steering and ease of handling even at lower speeds. The built-in "bustle" pushes the stern wave aft where it keeps the shallow rudder well covered.

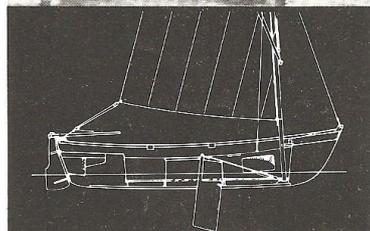
Rowing is very easy indeed and outboards of the lowest power are all you need to drive the boat.

The tough little Dabber is a boat that always catches the eye – sailing lazily through inland waters on a family day out, or in serious use for inshore fishing from tidal moorings or beaches. It is worth noting that the glassfibre and resin

hull is protected by a tough hardwood keel and bilge rubbers – both of which are easily renewed.

The successful use of a protected well for outboards is achieved in the Dabber by offsetting this to port – leaving rudder and tiller unencumbered. A large aft locker, open stowage and positive buoyancy are also part of the Dabber deal. Floorboards are level, well above any bilge water.

**Sailing:** the standard boat comes with oars and rowlocks and the fixed hull fittings needed for sailing. As a first step to adding sail there is an additional kit including mast, spars, all necessary rigging for a single mainsail plus centreplate and tackle and the rudder, tiller and sail itself – either a loose-footed spritsail or a standing lug with boom, to choice. This kit can be added any time – and for keener sailing types the sail area and liveliness can be increased by conversion to a yawl rig by adding jib, bowsprit, mizzen and bumpkin.



## SPECIFICATION

(Depending on Equipment ordered)

Top quality glassfibre and resin long-life hull to specifications approved by the Ship & Boat Builders National Federation, with genuine teak trim. Solid fir spars. Tan colour Terylene sails. Hardwood tiller and rudder. Centreplate is galvanised mild steel. Stainless steel rigging, Terylene cordage, varnished oars and galvanised rowlocks. Length overall 15ft. 6in. (4.68m) Beam 5ft. 10in. (1.78m). Draught 8in. (0.20m) 3ft. 0in. (0.91m) with centreboard. Weight (ex. engine) 550lbs. (250kg). Sail areas: Sprit main 81 sq. ft. (7.55m<sup>2</sup>) Lug main 83 sq. ft. (7.77m<sup>2</sup>). Jib 21 sq. ft. (1.95m<sup>2</sup>) Mizzen 14 sq. ft. (1.26m<sup>2</sup>).

Yachting World February 1973 David Pelly Writes

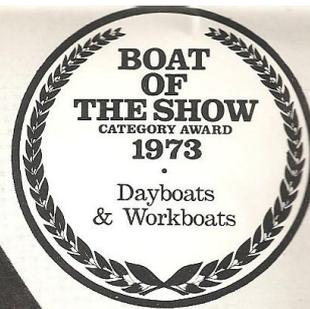
Every year, as one trudges wearily around the Boat Show with glazed eye and aching feet there are generally at least one or two boats which cause a momentary stirring of the blood or quickening of the emotions as one stands with half-closed eyes imagining yourself at the helm on a warm sunny day with a Force 4 breeze on the quarter. . . .

It was cheering to see that the Boat of the Show judges were apparently stirred by the same feelings when they chose the Drascombe Longboat as winner of its category. Last year my brother bought the smaller Drascombe Lugger, partly on my advice, because I felt that it would be an ideal boat for a couple with three young children. And so it proved to be. The kids tumble around in the deep, roomy cockpit and can even stand up without risk because there is no boom to hit them on the head. Getting under way takes moments because all the sails are stowed

on their spars. Apart from rather peculiar steering characteristics, the Lugger sails surprisingly well: a picnic-boat par excellence.

The Longboat is something else. That long, elegant sheer and purposeful bow seem to invite ideas for ambitious cruises in distant places. How about the Friesian Islands, for instance? Days spent exploring the shallow waters where cruising boats can't go and nights spent camping on the sandy shore of uninhabited islands. I can see it all!

More than two years ago the Longboat joined the ever popular Lugger, and now a baby has joined the fleet. Called the Dabber, she is just 15ft. 6in. long and is unmistakably 'Drascombe' with her mock clinker-built hull and standing lug yawl rig. The trunked rudder arrangement used on the larger boats has been exchanged for a transom hung rudder, giving more space inside the boat, and still allowing an offset outboard well which can be used independently. She is as well finished as her sisters, looks just as delightful and by all accounts sails just as sweetly.



# The Drascombe Longboat

The big sister, three feet longer than the Lugger – and with extra beam. Here is a really roomy dayboat, available in open or cruiser form or as a special training boat – a version already enthusiastically received by sailing schools and youth training organisations.

**Rigs:** as a family boat, the Longboat carries a gunter yawl rig with a sail area of 169 sq. ft. (15.75 m<sup>2</sup>). Much favoured in the past by coastal fishermen, this handy rig has the advantage of leaving an uncluttered cockpit when the boomless sails are furled on their masts. For training purposes the Longboat takes either the gunter yawl rig – or a special training rig with an old-time dipping lug main and a standing lug mizzen, giving a total area of 173 sq. ft. (16.10 m<sup>2</sup>). This rig is very fast reaching – but needs a full crew to handle it successfully.

**Hull:** the Longboat has many features in common with the popular Lugger, including the practical and attractive lapstrake hull which adds considerable strength and character – as well as keeping down the spray! Fore deck, side benches and afterdeck are cleverly moulded into one unit, with seating below the level of gunwales for safety and protection. For minimum maintenance, teak trim complements the glassfibre and resin hull construction. For strength and water tightness the centre-plate and rudder trunks are moulded integrally with the main hull.

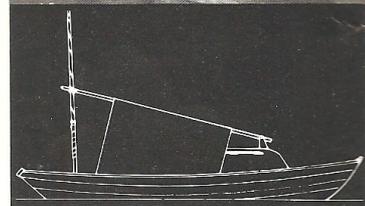
**Stowage:** ample stowage space is provided under the side benches and the after deck, and the latter can be securely padlocked.

**Equipment:** the rudder has a folding tiller for easy stowage and lifts straight out for beaching. The outboard well is another well-thought-out, practical feature, incorporating a heavy teak motor mounting and allowing the engine to be carried in a protected position, ready for rapid use, but tilted to bring the propeller clear of the water when sailing. Positive buoyancy is ensured by blocks of expanded polystyrene foam fitted below the deckline in polythene bags. Even when fully swamped, the Longboat still has ample free-board as the photograph above clearly shows.

## CRUISING VERSION

Everyone appreciated the big open cockpit of the Longboat, but many families find weather protection useful, too. For them, the obvious choice is the cruiser version with a roomy cuddy giving daytime protection and overnight sleeping for two in full-size bunks.

Here, the main mast is stepped on the cuddy roof in a tabernacle so it can be easily lowered or raised, singlehanded. With the main mast partly lowered and lashed to the mizzen, a cockpit tent can be quickly rigged to provide further accommodation. The cruiser version carries a slightly smaller gunter yawl rig of 147 sq. ft. (13.65 m<sup>2</sup>).



## SPECIFICATION

Top quality glassfibre and resin long-life hull. Solid fir spars, Terylene sails, stainless steel rigging, synthetic cordage, galvanised steel rudder and centreplate, teak gunwales and interior trim metal, keelbands and replaceable hardwood keel and bilge rails, mooring cleat and rugged stem-head fitting, varnished oars and galvanised rowlocks supplied.

Length overall 21ft. 9in. (6.63m) Beam 6ft. 7in. Draught 1ft. 0in. (0.30m). 4ft. 2in. (1.27m) with centreboard. Weight (ex. engine) 1100lbs. (500kg). Sail areas as text.

**DECOUVREZ LES BATEAUX " DRASCOMBE," UN TRIO UNIQUE  
VOILIERS DE CROISIERE REMORQUABLES  
PAR HONNOR MARINE**

**MEILLEUR BATEAU DE SA CATEGORIE  
A L'EXPOSITION 1973  
BATEAUX DE PLAISANCE ET BATEAUX  
UTILITAIRES**

**LE " DRASCOMBE LONGBOAT "**

Voici le plus grand de la série—plus large que le " Lugger " et mesurant presque un mètre de plus en longueur, c'est un voilier de plaisance vraiment spacieux. Il existe en version non pontée, ou bien comme bateau de croisière, ou encore comme bateau-école spécial—ce dernier ayant déjà été reçu avec enthousiasme par des écoles de voile et d'autres organisations de jeunesse.

**Gréements :** comme bateau familial, le " Longboat " est gréé en houari avec une surface de voilure de 15,75m<sup>2</sup>. Ce gréement pratique fut très coté jadis parmi les pêcheurs côtiers, car les voiles sont sans bout-dehors ; on peut donc les ferler sur leurs mâts sans encombrer le cockpit. Pour l'instruction, le " Longboat " adopte ou bien le gréement en houari—ou un gréement spécial adapté à l'instruction ayant comme autrefois une grande voile au tiers à gambiller avec artimon au tiers à amure fixe, ce qui donne au total une surface de 16,10m<sup>2</sup>. C'est un gréement qui permet de courir une bordée très rapidement, mais qu'on ne peut manier avec succès qu'avec un équipage de bord complet.

**Coque :** le " Longboat " possède plusieurs caractéristiques du très populaire " Lugger," y compris la coque bordée à clins qui, tout en étant remarquable par sa belle allure et ses qualités pratiques, est une construction fort solide—sans oublier aussi que l'embrun se trouve ainsi réduit au minimum! Les ponts avant et arrière, et les banquettes sont habilement gabariés d'une seule pièce, et les sièges, situés au-dessous du niveau des lisses de plat-bord, sont plus sûrs et plus abrités. Construite en fibre de verre et en résine, avec finition en teck, la coque n'exige donc qu'un minimum d'entretien. Pour assurer sa solidité et son étanchéité, les puits de dérive et le trou de jaumière sont moulés d'une seule pièce avec la coque principale.

**Arrimage :** Il y a largement la place pour l'arrimage sous les banquettes et le pont arrière, ce dernier se fermant au cadenas.

**Matériel :** le gouvernail est équipé d'une barre pliante à arrimage facile, et s'enlève directement s'il faut échouer le bateau. Le puits moteur à armement en teck massif est particulièrement pratique et bien conçu ; le moteur est porté dans une position protégée, et peut être utilisé rapidement, ou incliné pour sortir l'hélice de l'eau lorsque le bateau marche à la voile. Une flottabilité positive est assurée par des cubes de mousse de polystyrène situés au-dessous de la ligne de pont dans des sacs en polythène. Même lorsque le " Longboat " se trouve submergé, il conserve un franc-bord considérable, comme le démontre clairement la photo ci dessus.

**LA VERSION DE CROISIERE**

La grande dimension du cockpit ouvert fut très appréciée, mais pour ces familles qui recherchaient un abri contre le mauvais temps, une solution toute faite serait la version de croisière. Celle-ci est équipée d'une tille où il y a largement la place de se protéger pendant la journée et où on peut dormir à deux dans des couchettes de grande taille.

Dans cette version, le grand mât est implanté sur le toit de la tille dans une caisse de pied, ce qui permet à une personne seule de le baisser ou de le guinder avec facilité. En baissant partiellement le grand mât et en l'aiguilletant à l'artimon, un taud de cockpit peut être dressé rapidement pour fournir un aménagement supplémentaire. La version de croisière porte un gréement en houari un peu plus petit (13,65m<sup>2</sup>).

**CARACTERISTIQUES**

Coque de longue durée en fibre de verre et en résine de première qualité. Espars en sapin massif. Voiles en térylène, gréement en acier inoxydable, cordage synthétique, gouvernail et dérive en acier galvanisé, lisses de plat-bord et finition intérieure en teck, bandes de quille en métal, quille remplaçable et lisses de bouchain en bois dur, taquet d'amarrage et aménagement de l'étrave robuste, rames vernies et dames de nage galvanisées.

Longueur hors-tout 6,63m. Largeur 2m.

Tirant d'eau 0,30m, ou 1,27m avec dérive. Poids (sans moteur) 500 Kg.

Pour surface de voilure, voir texte.

**LE " DRASCOMBE LUGGER "**

Précurseur des autres bateaux " Drascombe," le " Lugger " a une popularité bien établie dans le monde entier. Dans son cockpit sans encombrement il y a la place pour six personnes à leur aise, et son gréement a été conçu d'une façon tellement pratique qu'une personne seule peut en assurer la manoeuvre sans difficulté !

**Gréements :** Coiffer est un problème qui ne se pose pas, car les voiles sont à bordures libres ; on peut donc les ferler sur les mâts, laissant le cockpit libre pour pêcher ou pour pique-niquer. En tirant rapidement sur la chambrière, le foc s'enroule sur sa ralingue d'envergure. Pour un arrimage plus permanent, il suffit de quelques minutes pour ôter l'artimon de son emplanture et amener la grande voile pour qu'une emplanture simple, ou un abaissement, puisse se faire.

Bien entendu, la remorque de ce bateau peu exigeant ne pose aucun problème—et, étant donné qu'il est si facile de le mettre à l'eau et de le gréer, vous pourrez appareiller dans les minutes qui suivent votre arrivée au quai. Le hors-bord se fixe dans un puits protégé à l'intérieur du bord et, lorsqu'on ne s'en sert pas, le caisson à l'arrière est un endroit sûr et commode pour son arrimage. Pour un rendement maximum, un moteur de 4 à 6 cv serait recommandé. Ces propriétaires qui recherchent une performance encore plus poussée, surtout dans des régions où les vents légers prédominent, peuvent commander une grand'voile plus importante. Celle-ci utilise le même mât et la même corne que la voile standard, mais compte quatre lattes donnant environ 2m<sup>2</sup> de plus du côté de la chute. En plus, elle est équipée d'un bout-dehors, pour gagner au vent et courir large avec plus d'efficacité.

**Matériel inclus :** un grand compartiment à l'arrière se fermant à clef, une flottabilité cachée en mousse, une barre relevable et un gouvernail passant par un conduit pour éviter le puits du moteur—tous ces attributs témoignent des soins qui ont accompagné la conception du "Drascombe Lugger" pour en faire un bateau familial incomparable qui répond à tous les besoins.

Sont inclus avec le "Lugger," rames, dames de nage, espars et voiles—tout prêt pour l'appareillage à un prix tout compris.

**Options :** afin de simplifier la tâche de ceux qui navigueraient dans des eaux profondes, il existe un gouvernail spécial, vite décrochable d'un mouvement du pied. Comme options supplémentaires, il y a aussi une tente de camping en toile imperméable avec fenêtres transparentes qu'on peut monter rapidement et qui se range sous les banquettes quand on ne s'en sert pas, et une bâche pour les climats chauds.

**Maniement :** bien que plus petit, le "Lugger" possède plusieurs des caractéristiques du "Long-boat" et, de même que celui-ci, le manier est un véritable plaisir. Bien équilibré au niveau de la barre, il se conduit comme un pur-sang par tous les temps—toutes voiles dehors, ou bien avec grand'voile seulement quand il vente fort, ou encore sous foc et artimon pour la pêche à la traine.

#### **CARACTERISTIQUES :**

Coque bordée à clins en fibre de verre et en résine de première qualité conforme aux spécifications approuvées par la Ship and Boat Builders National Federation (Fédération Nationale des Constructeurs de Navires et de Bateaux), espars en sapin massif. Voiles en térylène avec ris à rouleau sur le foc, gréement en acier inoxydable, cordage synthétique, eisses de plat-bord et finition intérieure en teck, gouvernail et dérive en acier galvanisé, bandes de quille en métal et aménagement de l'étrave robuste, rames en spruce et dames de nage galvanisées.

Longueur hors-tout 5,72m. Largeur 1,90m. Tirant d'eau 0,25m, ou 1,22m avec dérive. Poids (sans moteur) 384 Kg. Pour surface de voilure, voir texte.

#### **LE "DRASCOMBE DABBER"**

Le bébé de la famille—à peine 4,68m de personnalité rayonnante—mais qui conserve toutes les bonnes caractéristiques et les qualités marines des plus grands bateaux de plaisance de John Watkinson.

**Coque :** la coque du "Dabber" est d'un type différent, fondée sur les robustes gabares bordées à clins de jadis, avec leurs quilles longues et droites. Il ne pourrait y avoir de plus grand contraste avec le type de coque que possèdent de nos jours la plupart des youyous de course. L'arrière à arêtes vives du "Dabber" en fait un bateau sensible à gouverner et facile à manier, même aux plus basses vitesses ; le mouvement créé par cette forme propulse la vague vers l'arrière, assurant que le gouvernail court reste bien couvert.

Il est particulièrement facile de ramer et il suffit d'un hors-bord de moindre puissance pour faire avancer le bateau.

Ce robuste petit "Dabber" est un bateau qui se fait toujours remarquer—que ce soit navigant paresseusement dans les eaux intérieures pendant une excursion familiale, ou utilisé plus sérieusement pour la pêche côtière à partir d'un corps—mort de marée ou d'une plage. Il est à noter que la coque en fibre de verre et en résine est protégée par une robuste quille en bois dur et par des listons de cale qui peuvent être remplacés facilement.

Dans le "Dabber," on a pu utiliser avec succès un puits pour hors-bord protégé en le décalant vers bâbord—laissant libres safran et barre. Un grand caisson à l'arrière, un arrimage ouvert et une flottabilité positive font aussi partie de l'équipement du "Dabber". Le plancher est égal, à un niveau bien au-dessus de l'eau de vidange de la cale.

**La Version "Voile."** Sont inclus dans le bateau standard, rames et dames de nage, et tout ce qu'il faut comme installations de coque fixes pour faire de la voile. Pour le transformer en voilier, un premier pas serait l'acquisition d'un matériel supplémentaire dans lequel sont compris le mât, les espars, tout le gréement nécessaire pour une seule grand'voile, plus la dérive et le palan, le gouvernail, et la voile elle-même—soit au choix, une voile à livarde à bordure libre, soit une voile au tiers à amure fixe avec bout-dehors. Ce matériel peut s'ajouter à n'importe quel moment—et pour les vrais amateurs de la voile, sa surface de voilure et sa légèreté peuvent être augmentées en le convertissant au gréement en houari par l'addition d'un foc, d'un beaupré, d'un artimon, et d'un minot.

## CARACTERISTIQUES

### (Selon le matériel commandé)

Coque de longue durée en résine et en fibre de verre de première qualité conforme aux spécifications approuvées par la Ship and Boat Builders National Federation (Fédération Nationale des Constructeurs de Navires et de Bateaux), avec finition en teck authentique. Espars en sapin massif. Voiles en térylène couleur du tan. Barre et safran en bois dur. La dérive est en acier doux galvanisé. Gréement en acier inoxydable, cordages en térylène, rames vernies et dames de nage galvanisées. Longueur hors-tout 4,68m. Largeur 1,78m. Tirant d'eau 0,20, ou 0,91m avec dérive. Poids (sans moteur) 250 kg. Surface de voilure : Grand'voile à livarde 7,55m<sup>2</sup>. Grand'voile au tiers à amure fixe 7,77m<sup>2</sup>. Foc 1,95m<sup>2</sup>. Artimon 1,26m<sup>2</sup>.

### David Pelly a écrit dans "Yachting World" de février 1973

Chaque année, lorsqu'on se dirige d'un pas lourd, et l'oeil hébété, parmi les stands de l'Exposition Marine, il arrive généralement qu'on tombe sur un ou deux bateaux dont l'aspect provoque une émotion tellement vive qu'on porte son imagination sur une de ces belles journées ensoleillées où l'on se voit à la barre, une bonne brise force 4 sur la hanche. . . .

Cela faisait plaisir de constater que les juges appelés à choisir le Meilleur Bateau de l'Exposition semblaient en proie à la même émotion, en classant le "Drascombe Longboat" premier de sa catégorie. L'année dernière je conseillai mon frère d'acheter le "Drascombe Lugger," que je considérais comme le bateau idéal, bien qu'un peu petit, pour un couple et trois enfants. Et je ne me trompais pas. Les gosses se déplacent à leur gré dans le cockpit profond et spacieux, et peuvent même se mettre debout sans danger car, sans bout-dehors, ils ne risquent pas de se cogner la tête. Etant donné qu'on arrime les voiles sur leurs propres espars, il suffit de quelques instants pour appareiller. A la barre, le "Lugger" se conduit parfois d'une façon plutôt bizarre mais, à part cela, son comportement à la voile m'a agréablement surpris : c'est le bateau du pique-niqueur par excellence.

Quant au "Longboat," ça c'est quelque chose, alors. Sa proue élancée, d'une élégance résolue, semble une invitation aux croisières ambitieuses dans les coins perdus et lointains. Comme les Iles Frisones, par exemple ! Imaginez ces journées passées à explorer les eaux peu profondes où ne peuvent s'aventurer les bateaux de croisière, et ces nuits où on dort à la belle étoile sur la berge sablonneuse d'une île inhabitée !

Cela fait plus de deux ans que le "Longboat" est venu se placer à côté du "Lugger" déjà populaire, et maintenant voilà que la flotte se trouve augmentée par une nouvelle création. Il s'agit du "Dabber," qui n'a que 4,68m de long et qui, avec sa coque type bordée à clins et son gréement au tiers à amure fixe, ne laisse aucun doute qu'il soit signé "Drascombe." Le système de puits de jaumière utilisé sur les deux autres bateaux est échangé contre un gouvernail suspendu à l'arcasse, ce qui laisse davantage de place dans le bateau, tout en permettant l'utilisation indépendante d'un puits hors-bord légèrement décalé sur le côté. Il est aussi bien fini et agréable d'aspect que les autres bateaux de la même série et, au dire de tout le monde, son comportement à la voile donne autant de satisfaction.

### Originaux, pratiques et robustes—soutenus par une tradition marine authentique

Qu'il s'agisse du "Longboat," du "Lugger," ou du "Dabber"—vous ne trouverez nulle part leurs égaux.

Provenants d'un modèle original créé par John L. Watkinson, le "Lugger" et le "Longboat" Drascombe tirent leurs origines de ces robustes embarcations de pêche côtière qui s'étaient développées vers la fin de l'âge de la voile le long des côtes les plus déchiquetées de la Grande-Bretagne et de la Scandinavie. Longs, légers, et de bonne flottabilité, ils naviguent bien par tous les temps. Le "Dabber," plus petit mais doué du même caractère vigoureux que ses jumeaux, est pourvu d'une coque différente qui convient à sa taille et à son utilisation. Ces bateaux de construction à clins, à étrave et à quille droites, et à tableau arrière, évoluèrent au cours des siècles grâce aux constructeurs du pays et aux débardeurs. Tels furent les ancêtres du "Dabber," dont la destinée fut d'être tirés journallement de la mer ou de rester mouillés aux corps-morts de marée.

Qu'il s'agisse du "Longboat," du "Lugger" ou du "Dabber," ils ont chacun quelque chose de différent à vous offrir en ce qui concerne la taille, le prix ou les caractéristiques, tout en conservant plusieurs points en commun. Faciles à gréer et à gouverner, faciles à manier dans l'eau ou hors de l'eau, faciles à remorquer sur la route et à entretenir, faciles à payer surtout—quel que soit votre choix, vous pouvez être sûr de posséder une embarcation exceptionnelle, dont l'aspect et la performance ne manqueront pas de faire bonne impression dans les endroits les plus merveilleux. Les bateaux "Drascombe" n'ont pas d'égaux—à aucun prix !

## CARACTERISTIQUES

### (Selon le matériel commandé)

Coque de longue durée en résine et en fibre de verre de première qualité conforme aux spécifications approuvées par la Ship and Boat Builders National Federation (Fédération Nationale des Constructeurs de Navires et de Bateaux), avec finition en teck authentique. Espars en sapin massif. Voiles en térylène couleur du tan. Barre et safran en bois dur. La dérive est en acier doux galvanisé. Gréement en acier inoxydable, cordages en térylène, rames vernies et dames de nage galvanisées. Longueur hors-tout 4,68m. Largeur 1,78m. Tirant d'eau 0,20, ou 0,91m avec dérive. Poids (sans moteur) 250 kg. Surface de voilure : Grand'voile à livarde 7,55m<sup>2</sup>. Grand'voile au tiers à amure fixe 7,77m<sup>2</sup>. Foc 1,95m<sup>2</sup>. Artimon 1,26m<sup>2</sup>.

### David Pelly a écrit dans "Yachting World" de février 1973

Chaque année, lorsqu'on se dirige d'un pas lourd, et l'oeil hébété, parmi les stands de l'Exposition Marine, il arrive généralement qu'on tombe sur un ou deux bateaux dont l'aspect provoque une émotion tellement vive qu'on porte son imagination sur une de ces belles journées ensoleillées où l'on se voit à la barre, une bonne brise force 4 sur la hanche. . . .

Cela faisait plaisir de constater que les juges appelés à choisir le Meilleur Bateau de l'Exposition semblaient en proie à la même émotion, en classant le "Drascombe Longboat" premier de sa catégorie. L'année dernière je conseillai mon frère d'acheter le "Drascombe Lugger," que je considérais comme le bateau idéal, bien qu'un peu petit, pour un couple et trois enfants. Et je ne me trompais pas. Les gosses se déplacent à leur gré dans le cockpit profond et spacieux, et peuvent même se mettre debout sans danger car, sans bout-dehors, ils ne risquent pas de se cogner la tête. Etant donné qu'on arrime les voiles sur leurs propres espars, il suffit de quelques instants pour appareiller. A la barre, le "Lugger" se conduit parfois d'une façon plutôt bizarre mais, à part cela, son comportement à la voile m'a agréablement surpris ; c'est le bateau du pique-niqueur par excellence.

Quant au "Longboat," ça c'est quelque chose, alors. Sa proue élancée, d'une élégance résolue, semble une invitation aux croisières ambitieuses dans les coins perdus et lointains. Comme les Iles Frisonnes, par exemple ! Imaginez ces journées passées à explorer les eaux peu profondes où ne peuvent s'aventurer les bateaux de croisière, et ces nuits où on dort à la belle étoile sur la berge sablonneuse d'une île inhabitée !

Cela fait plus de deux ans que le "Longboat" est venu se placer à côté du "Lugger" déjà populaire, et maintenant voilà que la flotte se trouve augmentée par une nouvelle création. Il s'agit du "Dabber," qui n'a que 4,68m de long et qui, avec sa coque type bordée à clins et son gréement au tiers à amure fixe, ne laisse aucun doute qu'il soit signé "Drascombe." Le système de puits de jaumière utilisé sur les deux autres bateaux est échangé contre un gouvernail suspendu à l'arcasse, ce qui laisse davantage de place dans le bateau, tout en permettant l'utilisation indépendante d'un puits hors-bord légèrement décalé sur le côté. Il est aussi bien fini et agréable d'aspect que les autres bateaux de la même série et, au dire de tout le monde, son comportement à la voile donne autant de satisfaction.

### Originaux, pratiques et robustes—soutenus par une tradition marine authentique

Qu'il s'agisse du "Longboat," du "Lugger," ou du "Dabber"—vous ne trouverez nulle part leurs égaux.

Provenants d'un modèle original créé par John L. Watkinson, le "Lugger" et le "Longboat" Drascombe tirent leurs origines de ces robustes embarcations de pêche côtière qui s'étaient développées vers la fin de l'âge de la voile le long des côtes les plus dechiquetées de la Grande-Bretagne et de la Scandinavie. Longs, légers, et de bonne flottabilité, ils naviguent bien par tous les temps. Le "Dabber," plus petit mais doué du même caractère vigoureux que ses jumeaux, est pourvu d'une coque différente qui convient à sa taille et à son utilisation. Ces bateaux de construction à clins, à étrave et à quille droites, et à tableau arrière, évoluèrent au cours des siècles grâce aux constructeurs du pays et aux débardeurs. Tels furent les ancêtres du "Dabber," dont la destinée fut d'être tirés journellement de la mer ou de rester mouillés aux corps-morts de marée.

Qu'il s'agisse du "Longboat," du "Lugger" ou du "Dabber," ils ont chacun quelque chose de différent à vous offrir en ce qui concerne la taille, le prix ou les caractéristiques, tout en conservant plusieurs points en commun. Faciles à gréer et à gouverner, faciles à manier dans l'eau ou hors de l'eau, faciles à remorquer sur la route et à entretenir, faciles à payer surtout—quel que soit votre choix, vous pouvez être sûr de posséder une embarcation exceptionnelle, dont l'aspect et la performance ne manqueront pas de faire bonne impression dans les endroits les plus merveilleux. Les bateaux "Drascombe" n'ont pas d'égaux—à aucun prix !

## LA GAMME DES " DRASCOMBE "

Ce sont des bateaux de famille, pour le jour, robustes, tenant la mer et joliment distinctifs.

1. **Le " Drascombe Longboat."**

L'étendue de la coque et l'espace d'arrimage peuvent être facilement vus.

2. **Le " Drascombe Longboat " (version de croisière).**

La version de croisière a une tiller contenant deux couchettes de grande taille.

3. **Le " Drascombe Lugger."**

Il est confortablement spacieux pour six personnes, mais est facilement barré par une personne.

4. **Le " Drascombe Dabber."**

Beaucoup de franc-bord l'aide à en faire un solide petit bateau de mer.

Le " Longboat " 6,63m, le " Lugger " 5,72m, et le " Dabber " 4,68m ont plusieurs points en commun—en particulier le travail soigné qui caractérise leur construction par les célèbres constructeurs du Devon, Honor Marine de Totnes.

- ★ Coques en résine et en fibre de verre de première qualité pour une longue vie, et un minimum d'entretien.
- ★ Lisses de plat-bord et finition intérieure en teck.
- ★ Coques bordées à clins d'une grande robustesse pour naviguer par petits fonds.
- ★ Des voiles en térylène d'une couleur de tan bien distinctive.
- ★ Gréement en acier inoxydable cordages synthétiques.
- ★ Espars massifs en sapin colombien verni.
- ★ Dérive/safran en acier galvanisé.
- ★ Des puits hors-bord spéciaux, avec protection.
- ★ Gréement de voile à bordure libre: coiffer n'est pas un problème.
- ★ Facilités pour le camping—idéal pour une utilisation familiale.
- ★ Faciles à remorquer—et à appareiller.

Du monde entier, les gens nous écrivent pour nous faire part du plaisir qu'ils ont eu avec leurs bateaux.

D'Anguilla, aux Iles-sous-le-Vent: " Le ' Drascombe Lugger ' a éminemment prouvé son adaptation aux situations, et fut beaucoup admiré. Les Anguillais étant eux-mêmes fabricants de grands bateaux et de goélettes—avec matériaux et instruments du XVIIe siècle—ils sont donc bons juges."

De Bahreïn, dans le Golfe Persique: " Comme épouse ne naviguant pas, j'approuve tout ce que vous dites sur le ' Drascombe Lugger '—quelquefois il m'est difficile d'obtenir une place vu que toutes les autres femmes ne naviguant point, abandonnent leur mari courant sur des youyous, afin de naviguer sur un vrai bateau. C'est parfait pour le plaisir de naviguer."

De Beyrouth au Liban: " Le ' Drascombe Lugger ' répond entièrement à mes aspirations et me donne un grand plaisir à m'en servir."

Du Wisconsin, aux Etats-Unis: " Nous sommes propriétaires d'un des deux ' Lugger ' qui naviguent sur la Baie Supérieure de Duluth, et nous en sommes très contents."

De New Jersey, aux Etats-Unis: " Le Longboat est merveilleux."

De Weesp, en Hollande: " Le bateau est joli, et se barre très bien."

De Bristol en Angleterre: " Nous sommes enchantés du bateau sur lequel notre fils a navigué depuis Weymouth et Poole Harbour, et nous aimerions vous féliciter de cette production."

De Kesh, en Irlande du Nord: " Notre ' Lugger ' nous a donné de très bons services et est très admiré."

Des Iles Baléares, en Méditerranée: " Vous vous souvenez peut-être, m'avoir construit un ' Drascombe Lugger ' l'an dernier; je l'ai barré jusqu'à Minorque. Il y créa un grand intérêt local... s'est comporté en toutes occasions, comme souhaité, et en maintes circonstances, a surpassé toute espérance."

De Skein, en Norvège: " Le long du bord de notre ' brugge ' et en dehors de notre maison d'été est le ' Lugger ' et tout est merveilleux."

De Fife, en Ecosse: " Le ' Lugger ' est un bateau délicieux, raide, et manoeuvrable en mer—et la qualité de la coque, des ajustages est la meilleure."

De Karlskrona, en Suède: " Nous sommes des plus heureux avec notre ' Lugger '."

" Yachting World," la revue internationale de Voile, rapporte les essais d'un groupe de Scouts Marins (Numéro du mois d'Avril 1971). " C'est définitivement un véritable bateau; le ' Longboat ' plaira aux navigateurs des week-ends ou de jour qui veulent un bateau sûr, bon en mer, à utiliser pour les week-ends sur des estuaires ou en mer. Il ne prétend pas être un rapide voilier, mais donnera un plaisir très vif à un équipage actif. L'atmosphère d'un vieux bateau de travail y est exprimée avec succès, mais échappe aux problèmes d'entretien d'un vieux bateau. Selon l'agilité de l'équipage, le choix des gréements en fait un bateau utilisable pour les familles désireuses de se promener, ou pour des groupes de jeunes voulant un bon coup de voile."