

# Zeilen

Alternatief voor  
Sander Bakker over zijn Min  
Een wereldkaart voor

Voor  
ee

Boot Dū  
met het oog o

**Focus 800,**  
schoonheid in de wind

**Boot vol bikkels**  
en een groots oceaangevoel



Flow langs stad en land • Test CR 371 • Roaring Volvo Ocean



# Pure schoonheid voor

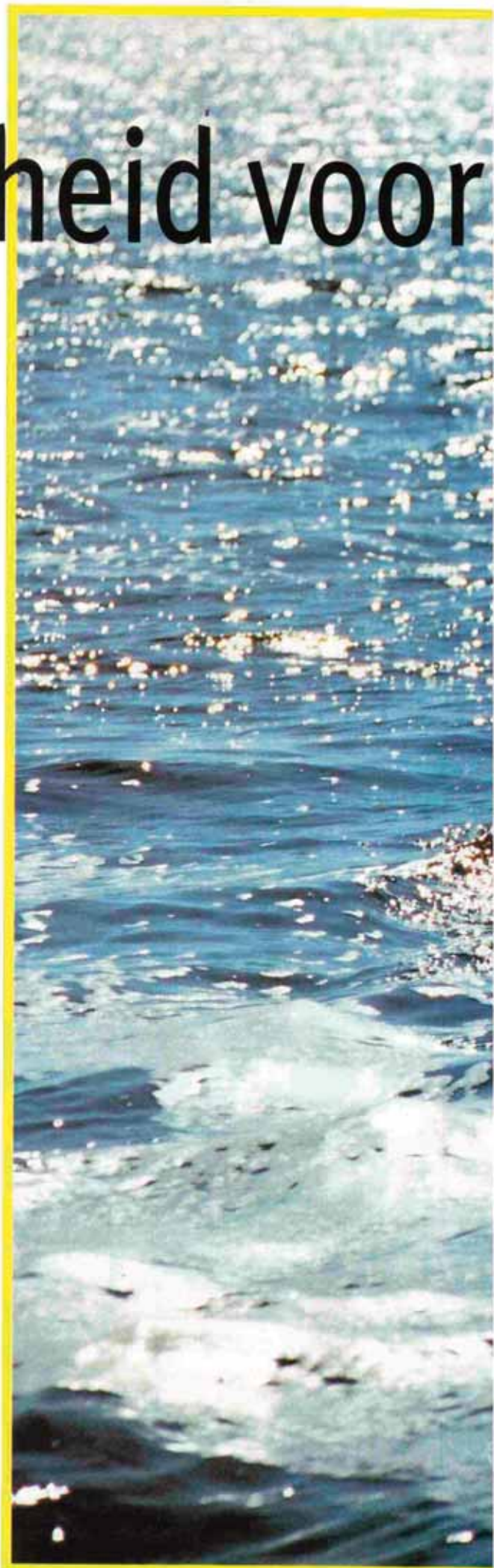
Van tijd tot tijd tref je boten die het predikaat 'mooi' verdienen. Die behandelen we graag als 'BiBo' ofwel 'Bijzonder Boot'. Geen test, maar wel antwoord op de brandende vraag hoe het zeilt.

## BIJZONDERE BOOT: FOCUS 800

“Dit is het toch eigenlijk wel,” zegt Sjors als we onder een fraai zonnetje en windkracht 3 van Sneek opkruisen naar het Sneekermeer. Verliefd dwalen mijn ogen over het fraaie teakhouten dek en het blinkende lakwerk. De luie wijze waarop de boot onder elk vlaagje helt en de gedempte trage bewegingen verraden een degelijke waterverplaatsing. Varen met de Focus 800 roept herinneringen op aan het pure genoegen van het zeilen met de ouderwetse houten boten uit mijn jeugd op de Hollandse plassen. “Ik bedoel ook de eigenschappen aan de wind,” vervolgt hij. “Kijk, hoe hoog en snel we varen.” Hij drukt de helmstok naar lij, de boot glijdt soepel door de wind, grootzeil en keerfok komen over en zonder vaart te verminderen ligt de Focus hoog aan de wind over de andere boeg.

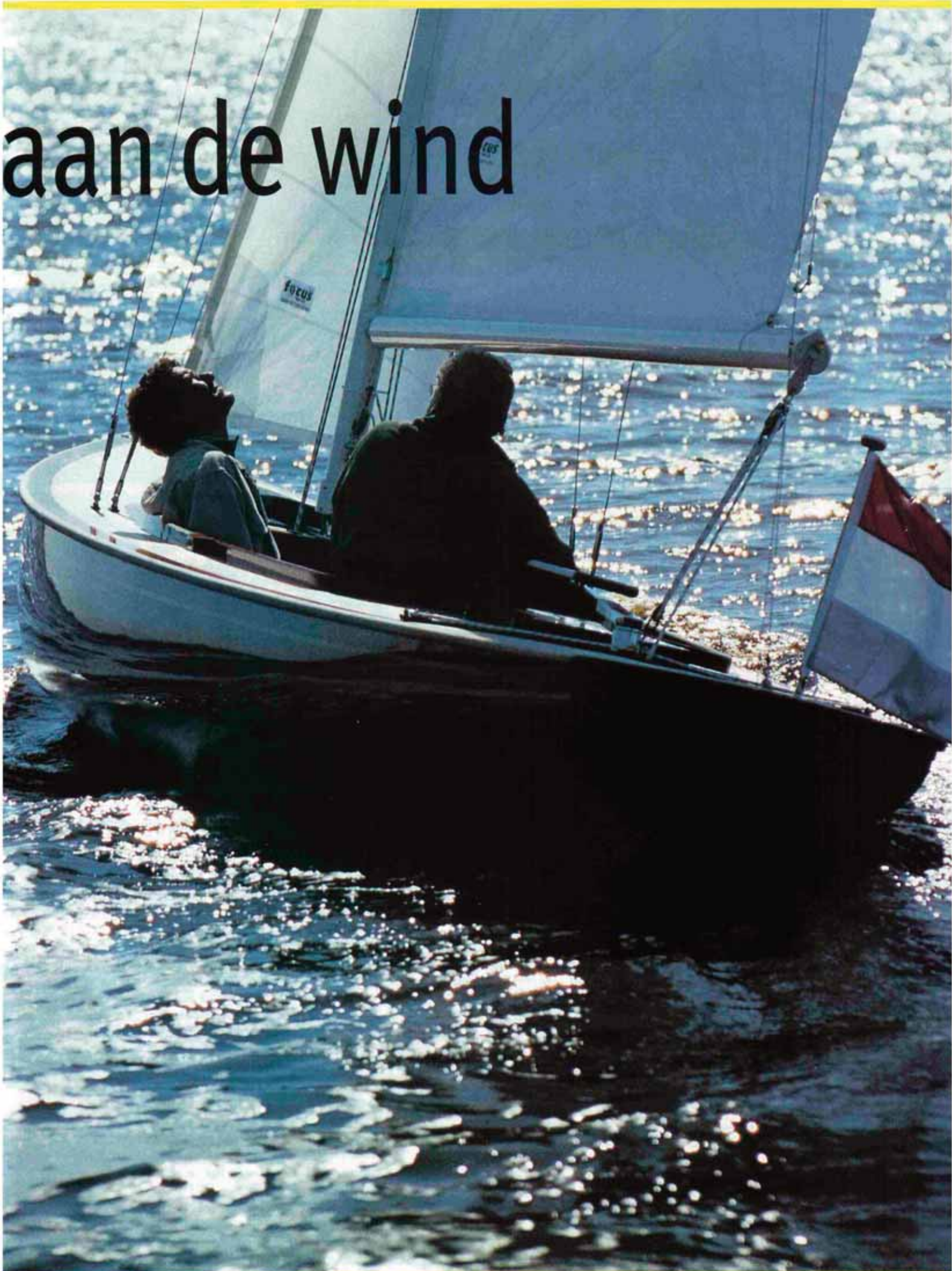
**Aan de wind** Gewend als we zijn aan de moderne brede jachten, besturen we de boot vanaf het gangboord, ons gewicht gebruikend om de boot rechtop te houden. Al snel ontdekken we dat dat niet de bedoeling is. De Focus 800 heeft een smalle waterlijn en grote overhangen in het voor- en achterschip. De aanvangsstabiliteit is dan ook gering en de boot helt vriendelijk onder elk vlaagje. Daardoor komen de overhangen in het water en verlengt de boot spectaculair zijn waterlijn. De maximale rompsnelheid neemt dan ook onder helling flink toe. Het zijn de eigenschappen die we toedichten aan klassiekers als Draak en Pampus, maar die bij moderne ontwerpen nauwelijks meer een rol spelen. Bij de Focus 800 bedragen de overhangen in het voor- en achterschip maar liefst 30 procent van de totale lengte. En als we door helling deze totale overhangen zouden kunnen benutten, zou dat in theorie de maximale snelheid maar liefst met 18 procent verhogen. Dat is het verschil tussen 6 en 7 knopen op een aandewindse koers.

**Modern onderwaterschip** We noemden ze al, de illustere voorgangers uit de jaren twintig en dertig van de vorige eeuw. Die glanzende houten boten met hun fraaie lepelboeg en smalle spiegels, laag boven het water. Bij het ontwerp van de Focus spelen vergelijkbare opvattingen een rol als bijvoorbeeld bij een Draak en het is dan ook niet zo vreemd dat de verschijning daaraan doet denken. Zodra u de boot echter in de singels hangt, ontdekt u flinke verschillen. De Focus heeft een modern onderwaterschip. De boot heeft een hedendaagse vinkiel met een kleine, maar effectieve bulb. Fraai is ook het modern vormgegeven vrijhangend roer. Het is overduidelijk dat de ontwerpers van de Focus wel de lusten van de klassiekers willen dragen, maar minder de lasten. De aandewindse eigenschappen zijn verbeterd door





# aan de wind







Boven: typerend voor een schip met een dergelijke lange overhang is de voorlijke positie van de kuip. Die dwingt de bemanning min of meer het gewicht te centreren boven de kiel, waardoor ongewenste effecten door gewichtstrim voorkomen worden. De bank voor de man achter de helmstok zit prima.

V.r.n.l.: de grootschootoverloop neemt de volle breedte van het achterschip in. Ook hier verdwijnen de schoot en verstellijnen van de wagen onderdeks. Deze Spinlock trimspanners zijn prachtig. Een nauwkeurige schaalverdeling maakt het gelijk afstellen van het want aan stuur- en bakboord eenvoudig. De mast staat op een kogel van roestvaststaal. Deze oplossing maakt het strijken van de mast eenvoudig. Het rvs-slot aan de voorzijde voorkomt dat de mast gaat draaien. De vallen verdwijnen direct onderdeks. De fokkeschoot wordt via een blok in de mast naar de wagen op de overloop gevoerd. De overloop van de keerfok ligt plat op het dek. Als de schoot erg strak staat doorgehaald, haalt de wagen niet het eind van de overloop aan lij. Om dit te voorkomen zouden de einden van de overloop naar boven moeten buigen. Dit keerfok-systeem heeft het nadeel dat de schoot altijd in de luchtstroom staat tussen fok en grootzeil en zo luchtwervelingen veroorzaakt. Om dit te voorkomen kiest men bij keerfokken soms voor een schootaanvoer vanaf een blok op het voordek. Uiteraard staat dat wat slordig. Ook het rvs-beslag is van uitzonderlijke kwaliteit. Hier het boegbeslag met de halsschoot voor de asymmetrische spinnaker en de verhaakklamp voor de landvast.

Rechts: alle lijnen worden onderdeks en uiteindelijk ook onder de kuipvloer doorgeleid naar deze trimtafel in de kuip, waarop ook het kompas is gemonteerd. Met een centrale lier kan de schoot op spanning worden gebracht. De trimtafel staat binnen het bereik van de roerganger. Alleen zeilend kan hij alle schoten en vallen eenvoudig kan bedienen.

vermindering van het natte oppervlak en daarmee de weerstand. Een uitgekende hydrodynamische vormgeving van kiel en roer zorgt voor de optimalisering van de lift en beperking van de drift.

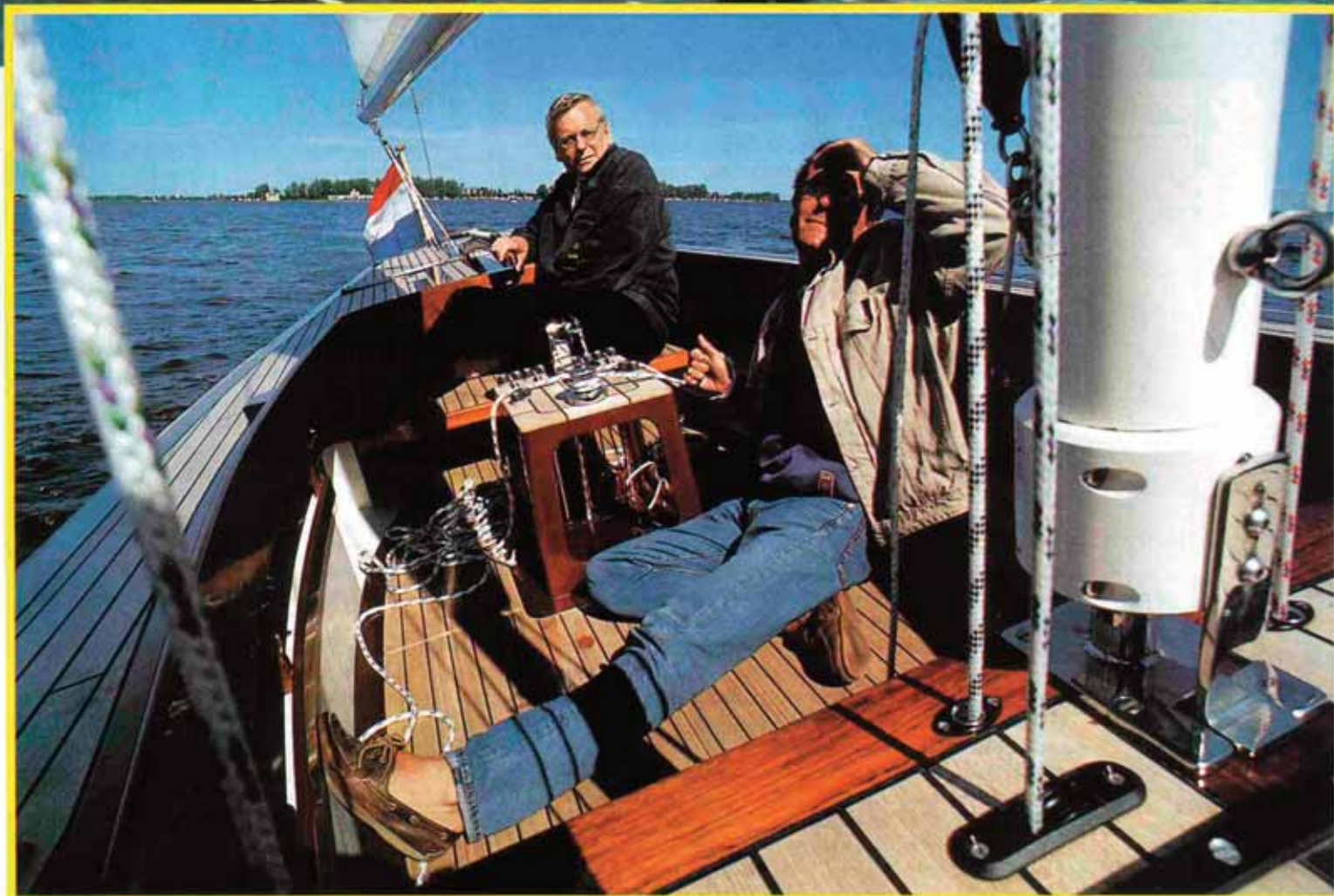
De smalle waterlijn, de grote overhangen, het beperkte nat oppervlak en de vormgeving van kiel en roer verraden een schip dat vooral ontworpen is voor aandewindse pres-

taties. En dat is precies wat we bij de proefvaart ervaren. De Focus 800 vaart hoog en snel aan de wind. Onder helling neemt de roerdruk nauwelijks toe, zodat de boot niet de neiging heeft uit het roer te lopen.

**Snel?** Door het moderne onderwaterschip optimaliseert de Focus 800 de rompen die gangbaar waren in de eerste helft van de vorige eeuw. En inderdaad resulteert dat in een schip met goede en vooral prettige zeileigenschappen met behoorlijke aandewindse prestaties. Als klassieke lijnen zoveel voordelen hebben is de vraag terecht waarom we tegenwoordig andere accenten leggen. Snelheid is niet alleen een kwestie van de lengte van de waterlijn. Het gewicht, dus de waterverplaatsing, speelt daarbij een rol. Een zwaardere boot zinkt meer in, heeft dus meer nat oppervlak en ondervindt een grotere weerstand in het water. Daarbij neemt snelheidspotentieel toe als we meer zeil kunnen voeren bij een geringere waterverplaatsing. Dat kan bijvoorbeeld door de aandewindse stabiliteit te verhogen. Dat pleit weer voor bredere schepen met een grotere aanvangsstabiliteit. Ook streeft men naar snelheid op ruimere koersen en dat pleit voor platte rompen in het achterschip die niet alleen weerstand verkleinen, maar ook de surfeigenschappen verhogen.

Wie pure snelheid nastreeft, komt uit op een ander schip dan de Focus 800. Met name op de ruimere koersen zal deze boot minder snel zijn. Daarom voorziet het tuigplan in een halfwinder van maar liefst 41 m<sup>2</sup>. Een dergelijk zeil dwingt de zeiler bij licht weer ook een voordewindse koers af te krui-









## Focus 800

**Bouwer:** Niek Goes, Zeilmakerij en Tuigerij, Sneek  
Hendrik Bulthuisweg 3, 8606 KB Sneek, 0515-427744,  
fax: 0515-427744, e-mail: niekgoes@xs4all.nl

**Ontwerpers:** Niek Goes en Van Schaik Jachten &  
Bedrijfsvaartuigen

Lengte over alles:	.....8,00 m
Lengte op de waterlijn:	.....5,75 m
Breedte:	.....1,94 m
Breedte op de waterlijn:	.....1,86 m
Diepgang:	.....1,01 m
Waterverplaatsing:	.....1350 kg
Doorvaarthoogte:	.....10,10 m
Grootzeil:	.....17,6 m <sup>2</sup>
Fok:	.....9,1 m <sup>2</sup>
Halfwinder:	.....41 m <sup>2</sup>
Prijs:	.....€ 58.300

sen. Dat is bij de Focus een goede keuze: op koersen van 120° tot 160° vanaf de wind zal de boot onder een dergelijke halfwinder hellen en dan de waterlijn verlengen. Voor een schip dat vanwege zijn gewicht moeilijk kan planeren, is dat de beste optie. Een voordeel van de forse waterverplaatsing en de grote overhangen is ongetwijfeld de rustige bewegingen van het schip. Daar staat tegenover dat de Focus onvermijdelijk nat zeilt als er golven staan.

**Tuig** De Focus is fractioneel getuigd, met maar liefst een twee meter lange top boven het voorstag. De top van de mast is met een diamantverstaging verstevigd. Het grootzeil is volledig doorgelat. Opvallend is de keerfok waarvan het schootblok op een vrij rechte rails overloopt. Het schootsysteem lijkt op dat van Seldén: vanaf het halend part gezien loopt de schoot omhoog naar een blok in de mast en vandaar omlaag naar een blok op de wagen op de overloop en dan naar de schoothoek van het zeil. Het is een nogal ingewikkelde constructie die voor- en nadelen kent. Door deze uitvoering is het niet nodig de schoot via een blok op het voordek terug te leiden naar de overloop. Het nadeel is dat de schoot verticaal in het slot tussen het achterlijk van de fok en de lijzijde van het grootzeil staat en zo turbulentie in de aanstroming van het grootzeil veroorzaakt.

De keuze voor een zelfkerende fok verraadt wederom een accent op het aandewindse werk en vooral op de wendbaarheid. Het probleem van een dergelijke constructie is dat de fok weinig effectief wordt als de schoot op een ruime koers gevierd moet worden. Doordat het schootblok niet naar voren gezet kan worden, neemt de twist in de fok te veel toe. De keerfok werkt dus eigenlijk alleen maar effectief op een aandewindse koers.

**Lopend want** Kosten noch moeite zijn gespaard bij het tuigen van de boot. Alle schoten, vallen en lijnen lopen op ingenieuze wijze onderdeks en onder de kuipvloer door, naar een centrale trimtafel. De lijnen kun je indien gewenst op spanning brengen met een centrale lier en vastzetten met een batterij klemmen (clamcleats). Een heel fraaie oplossing voor het woud van lijnen dat doorgaans de kuip teistert. Op de Focus kun je elke lijn op eenvoudige wijze centraal bedienen. Niet alleen een fraaie oplossing, maar ook handig. Als je alleen vaart is elke lijn onder handbereik van de stuurman. Uiteraard is het niet goedkoop. De centrale lier spaart weliswaar een tweede schootlier en een siorlier een de mast uit, maar het keersysteem voor de fokkenschoot en het ingenieuze blokkensysteem onderdeks hebben zo hun prijs.

**Tot slot** De Focus 800 is ronduit schitterend gebouwd en afgewerkt. Zelden zagen we een boot die zo fraai en doordacht is geconstrueerd en getuigd. De boot lijkt een demonstratieproject voor de zeilmakerij-tuigerij Niek Goes uit Sneek die de boot op de markt brengt. Als dit bedoeld is als een meesterstuk van de tuigerij, dan is het volledig geslaagd.

De Focus 800 is een lust voor het oog, niet alleen door de klassieke uitstraling, maar ook in de details en afwerking.

*Tekst Henk Bezemer en Sjors van der Woerd  
Fotografie Pieter Nijdeken*