A photograph of a sailboat with a large white sail on a blue sea under a clear blue sky. The sailboat is positioned on the left side of the frame, with the sail extending towards the center. The water is a deep blue, and the sky is a lighter blue. The overall scene is bright and clear.

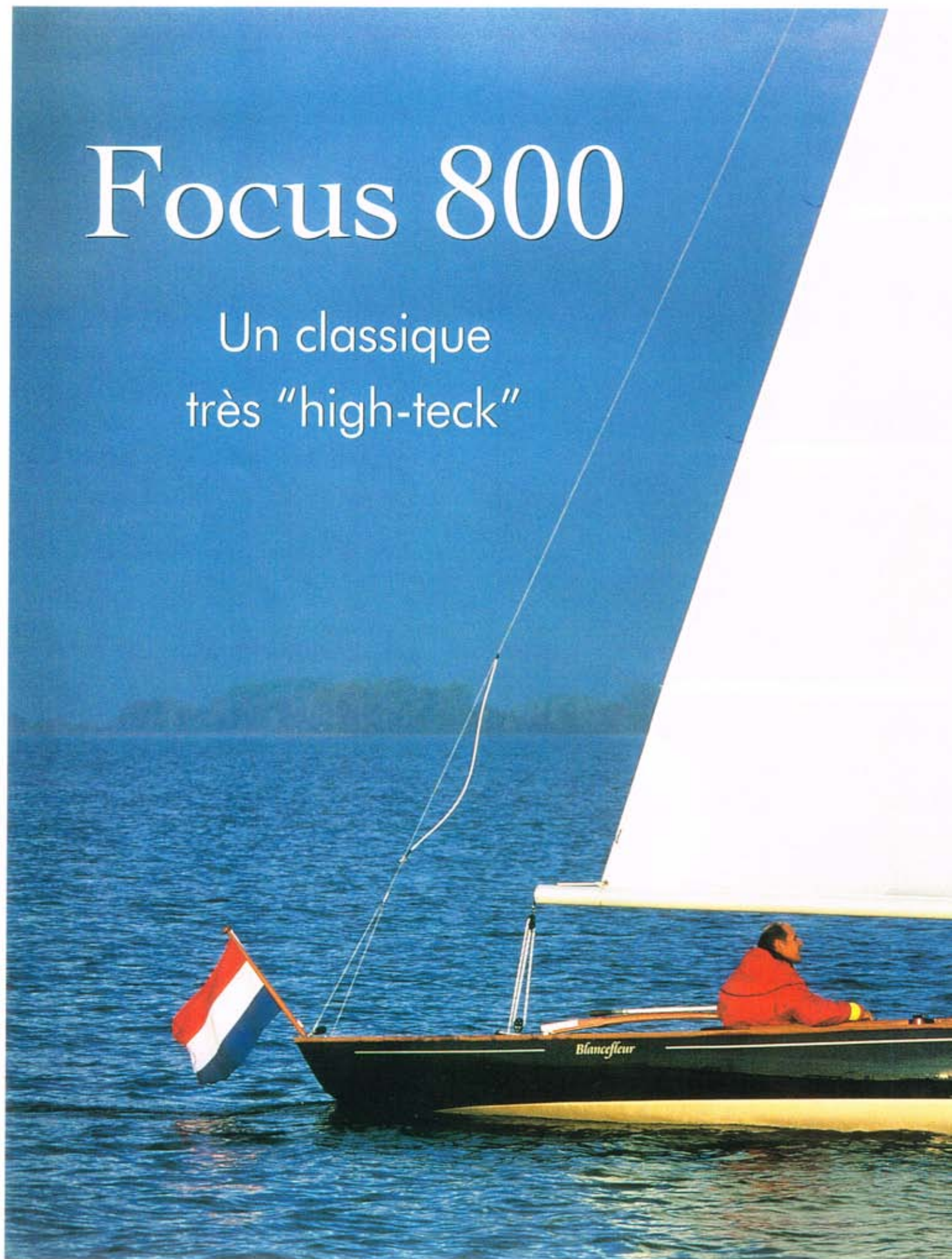
Si l'architecte a bien trempé
sa plume dans les idées
des années trente, les constructeurs
hollandais ont utilisé les techniques
les plus modernes pour
la réalisation de ce Focus 800.
Résultat : une belle alchimie,
qui concilie à merveille élégance
et performances.

TEXTE ET PHOTOGRAPHIES
JEAN-LOUIS GUÉRY

Jolie silhouette
pour ce voilier
performant
largement inspiré
des petits yachts
des années trente.

Focus 800

Un classique
très "high-teck"



Ceux qui pensent que nous autres, Français, sommes les seuls à nous intéresser au renouveau du bateau classique ont bien tort. La preuve : ce fantastique bateau de conception hollandaise illustre sans doute ce qui se fait de mieux dans le domaine du néo-classique, tant pour son architecture que pour sa construction. En réalité, nous l'avions repéré dès sa sortie, il y a deux ans, et l'avions brièvement présenté dans nos numéros de Salon. Un petit voyage du côté de la Frise et une météo en contrepoint des brouillards et des pluies du plat pays nous ont donné l'occasion de tirer quelques bords devant le charmant petit port de Sneek. Lorsque l'on découvre la belle silhouette et les fabuleux élancements d'un tel voilier, on cherche forcément les sources d'inspiration qui ont guidé l'architecte. Les choses sont plutôt vagues. Certes, les formes de carène du Focus 800 peuvent être comparées à celles des yachts dessinés dans les années trente mais le voilier n'est malgré cela ni la copie ni le clone d'une unité d'époque. Si inspiration il y a, l'architecte Martijn Van Schaik avoue avoir vaguement extrapolé les formes d'un petit voilier hollandais dont la longueur hors tout n'excédait pas 6 mètres.

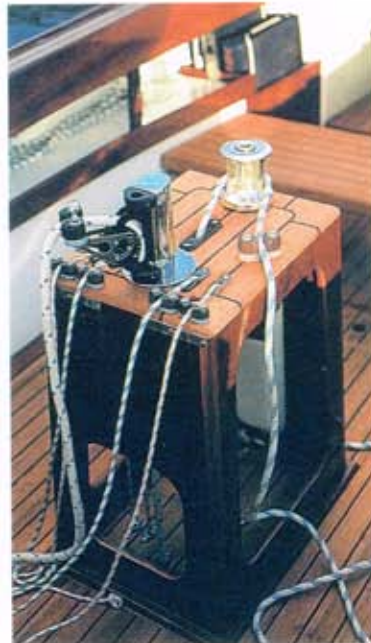


À gauche : la rotule de l'emplanture de mât n'est là que pour faciliter les opérations de mâtage et de démâtage.



À gauche : toujours pour faciliter les mâtages, les ridoirs sont des modèles à croc.

À droite : la console sur laquelle aboutissent toutes les manœuvres.



À droite : le tambour d'enrouleur de foc est partiellement encastré sous le pont.



À gauche : Niek Goes à la barre du Focus 800. La position de barre, sur le plat-bord ou sur le petit banc de cockpit, est toujours très confortable.

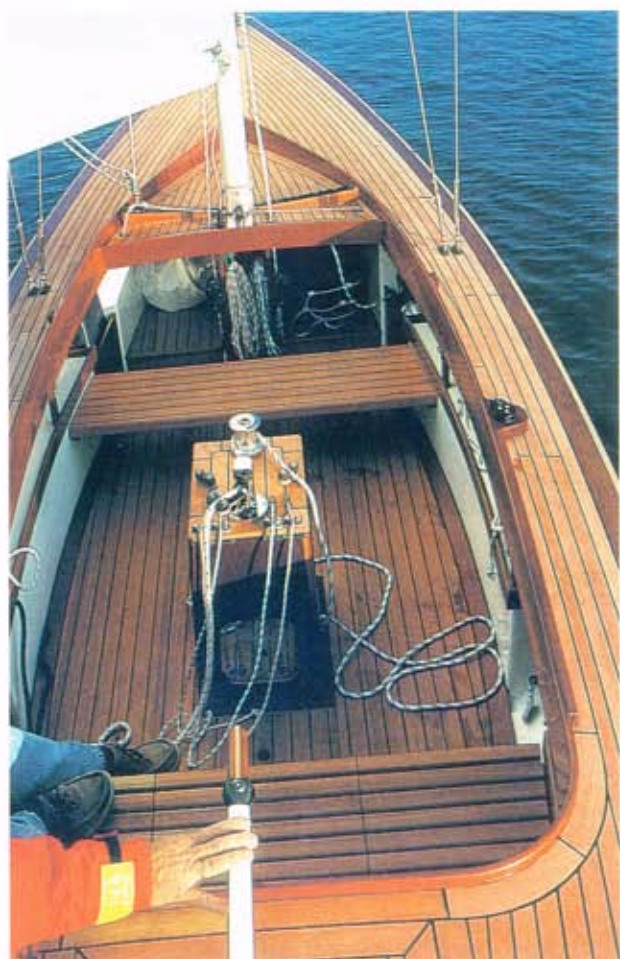
À droite : la profondeur du cockpit est tout à fait sécurisante et l'espace qu'il procure est appréciable en manœuvre.



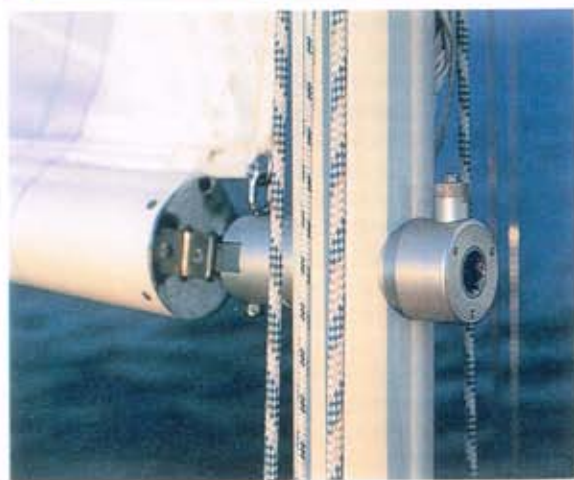
Ci-dessus :
la barre d'écoute de grand-voile, située très en arrière, permet de se dispenser du hale-bas.



À droite :
le réservoir de carburant est situé sous le pontage avant.



À droite :
le système d'enroulement de la grand-voile fonctionne avec une manivelle de winch.





Les plans du Focus 800 ont été commandés par Niek Goes, qui reconnaît du bout des lèvres avoir été frappé par des unités comme le Tofinou ou le Sarbacane. Il a fait le pari que de tels voiliers pouvaient aussi intéresser la clientèle nordique et s'est lancé dans la construction du bateau après en avoir rigoureusement finalisé le gréement et l'accastillage. Construction est un terme sans doute un peu abusif puisque Niek Goes, patron d'une petite voilerie, ne possède aucun outillage pour la fabrication des coques. Il a recours, comme cela se pratique beaucoup en Hollande, à la sous-traitance, un chantier réalisant, dans un moule dont il est propriétaire, la coque en stratifié. Un autre chantier, spécialisé dans le travail du bois, achève le pont et les aménagements. Rien que du très classique : la coque, sortie de son moule après stratification à la main, est en partie contremoulée et les volumes qui servent à l'insubmersibilité sont remplis de mousse.

Les appendices, safran suspendu et lest de quille, sont rapportés par la suite. Cette quille à bulbe est calculée pour encaisser les chocs grâce à un

Ci-dessus : le très faible franc-bord du Focus 800 augmente les sensations de vitesse que l'on ressent à bord.

Le Focus 800 en chiffres

Longueur hors tout : 8 m
 Longueur à la flottaison : 5,25 m
 Maître bau : 1,97 m
 Tirant d'eau : 1,05 m
 Déplacement : 1 100 kg
 Lest : 450 kg
 Surface de voileure au près : 26,7 m²
 Grand-voile : 17,6 m²
 Foc auto-vireur : 9,1 m²
 Génôis : 14,5 m²
 Spi asymétrique : 41 m²
 Homologation : C pour 4 personnes
 Architecte : Martijn Van Schaik
 Constructeur : Focus sails and sailing. Hendrik Bulthuisweg 3. 8606 KB Sneek. Hollande
 Prix : 63 500 € TTC (sans moteur), 75 200 € (avec moteur in-board de 10 ch), 73 600 € (avec moteur électrique, deux batteries et chargeur)





plan de liaison en U et un boulonnage conséquent. Une fois fixée, elle est entièrement stratifiée. Le pont est enfin constitué d'un barrotage à maille serrée recouvert d'un contreplaqué marine de 12 millimètres puis de lattes en teck de 6 millimètres. Les massifs, hiloires de cockpit notamment, sont enfin fabriqués en acajou.

Un sacré marcheur

Point de prouesses d'ébénisterie dans ce travail mais la qualité du résultat demeure irréprochable. Niek Goes a voulu proposer plusieurs types de motorisation. Le bateau que nous avons essayé était équipé d'un petit moteur in-board de 10 chevaux avec transmission sail-drive. On peut également opter pour un moteur électrique alimenté par deux batteries avec toujours la transmission sail-drive ou pour un moteur hors-bord en puits.

L'essai de ce voilier fut un réel plaisir : vent de 10 nœuds, plan d'eau parfaitement plat et soleil plutôt inespéré pour la saison. À la barre, on est un peu subjugué et la pensée ne s'égaré pas à

savoir si l'on a bien réglé son dernier tiers provisionnel ! Oh non ! La finesse, la précision, la réactivité du bateau font un cocktail éblouissant. La moindre risée, la moindre saute de vent et, avouons-le aussi, la plus petite erreur de barre sont immédiatement traduites par le bateau, qui s'incline ou se redresse, accélère ou ralentit. Un moment, alors que nous naviguons au bon plein avec un foc manifestement mal bordé, Niek a repris sèchement 10 centimètres d'écoute et, comme pour enfoncer le clou, le bateau a salué l'intervention d'un petit coup de gîte et d'une accélération qui n'avait rien de feinte.

Au près, le Focus est légèrement ardent, juste ce qu'il faut de tempérament. La raideur à la toile modérée impose souvent de s'asseoir sur le liston pour maintenir une assiette correcte. La position du barreur sur son petit banc à l'arrière du cockpit, très bas sur l'eau, les épaules au ras du pont et le liston à la hauteur des vagues ne font que renforcer l'impression de vitesse. Malheureusement, nous n'avions pas de genaker à offrir à cette belle brise et sous ce petit foc auto-vireur, on sentait nettement le bateau capable

de porter beaucoup plus de toile. Mais les yeux de Niek, à l'évocation d'un bord de largue bien venté, laissèrent entrevoir un domaine où le Focus 800 était loin d'être en reste...

Il faut dire que, côté gréement, le Focus 800 adopte les technologies les plus modernes. Le mât et la bôme sont en carbone avec un haubanage léger, le haut de la mâture étant tenu par un petit guignol. L'originalité de ce gréement se trouve dans la rotule de pied de mât, grosse boule en inox sur laquelle l'espar pivote d'avant en arrière. Mais, contrairement aux mâts des multicoques, ce dispositif ne sert que pour les opérations de mâtage et de démâtage.

C'est la voilerie Focus, on s'en doute, qui réalise le jeu de voiles avec une belle grand-voile lattée que l'on réduit par un système de bôme à rouleau et un petit foc auto-vireur monté sur enrouleur. Un génois peut remplacer le foc tandis qu'un genaker complète la garde-robe pour les allures portantes.

Un voilier à une main

À gauche : le mât en carbone est raidi dans les hauts par un petit guignol.

Côté accastillage, le Focus 800 a été conçu pour être mené en solitaire. À l'arrière du cockpit, juste devant le petit banc de barre trône une console à laquelle sont renvoyées toutes les manœuvres. Au sommet se trouve un winch destiné aux réglages du foc et du genaker. L'écoute de grand-voile, le réglage du palan de pataras, les bossés de réglage de la barre d'écoute, la drisse de genaker ainsi que la manœuvre d'enrouleur de foc aboutissent sur des coinçeurs Frederiksen alignés en batterie près de cet unique winch. Leur cheminement à travers le bateau est invisible, les uns passant sous le pontage arrière, les autres sous le plancher du cockpit. Aucune erreur de placement : tout fonctionne comme une mécanique bien huilée avec un minimum de forces de frottement.

Ainsi gréé, le Focus 800 constitue donc un voilier très facile à manœuvrer, presque trop. En effet, lorsque l'on endosse le rôle d'équipier, une fois larguées les amarres, il ne reste plus qu'à contempler le spectacle et savourer la finesse de cette carène en attendant qu'une survente impose de monter au passavant. Depuis son lancement, onze unités du Focus 800 ont été produites et les commandes se bousculent. Le pari n'était donc pas utopique et l'on parle de créer dès cet hiver une classe spécifique, une association de propriétaires ainsi qu'un championnat annuel. ■