

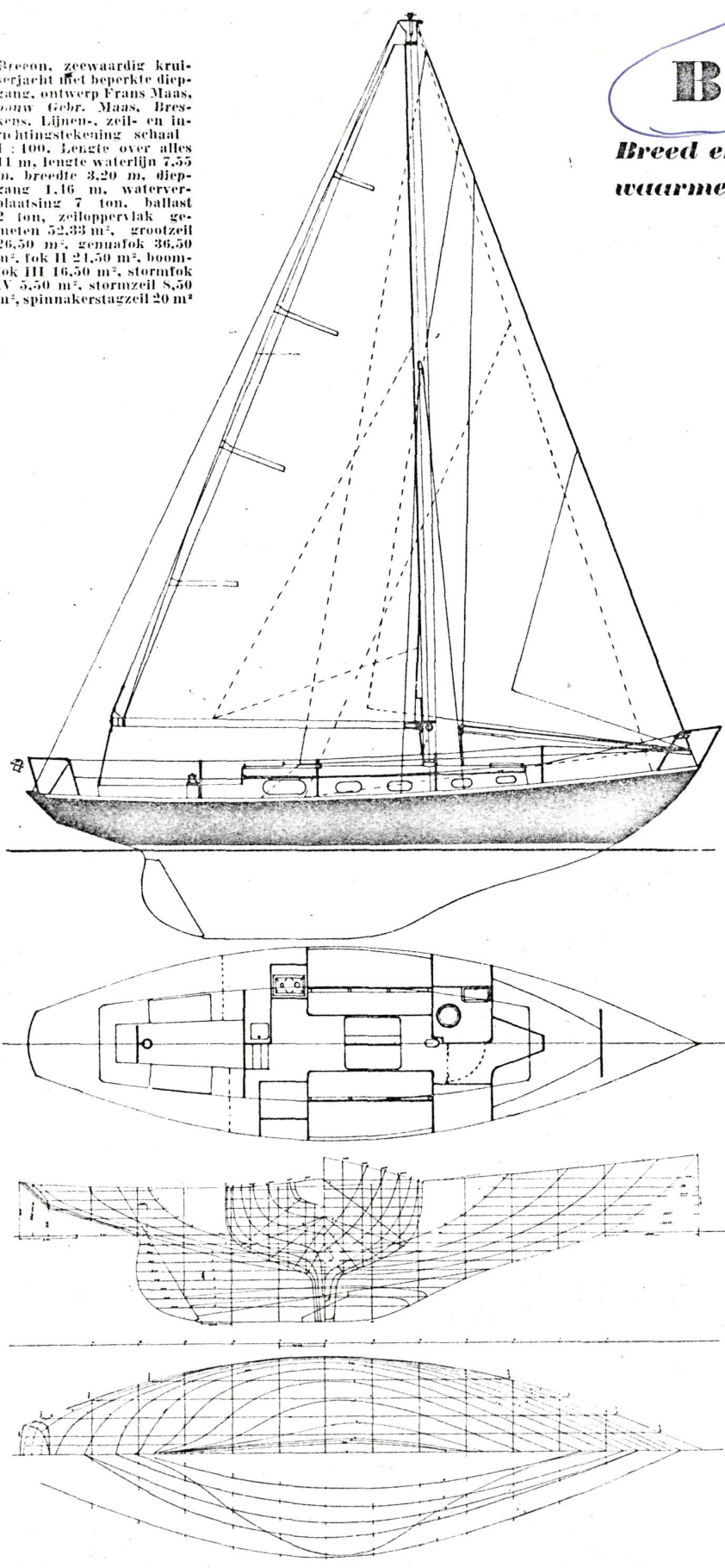


anwb.nl/watersport, de site voor watersporters

BRECON

Breed en ondiep - een jachttype waarmee Frans Maas succes had

Stroom, zeevaardig kruiserjacht met beperkte diepgang, ontwerp Frans Maas, bouw Gebr. Maas, Breskens. Lijnen-, zeil- en inrichtingstekening schaal 1:100. Lengte over alles 11 m, lengte waterlijn 7,55 m, breedte 3,20 m, diepgang 1,16 m, waterverplaatsing 7 ton, ballast 2 ton, zeiloppervlak gemeten 52,33 m², grootzeil 26,50 m², gennafok 36,50 m², fok II 21,50 m², boomfok III 16,50 m², stormfok IV 5,50 m², stormzeil 8,50 m², spinnakerstagzeil 20 m²



Het ontwerp van het type Breeon van de Jacht- en Scheepswerf Gebroeders Maas te Breskens hebben wij reeds vrij lang voor publikatie liggen gehad, en dat het niet eerder werd geplaatst is slechts aan enige samenlopende omstandigheden te wijten en zeker hadden wij niet het succes, dat dit ontwerp heeft gehad als prikkel nodig om tot de publikatie te komen. Want van het ogenblik, dat onze ogen op deze tekeningen vielen, waren wij onder de indruk van de goede eigenschappen van dit ontwerp, gezien in het licht van de zware eisen, die Frans Maas zich bij het tekenen daarvan had gesteld. Toch hadden wij ons een succes als dat van de Sportlust VI van de heer P. Vroon nauwelijks kunnen indenken. Zoals op blz. 1875 van nr. 1088 van 30 oktober 1962 reeds werd beschreven, behaalde Sportlust VI in de wedstrijd Cowes-San Sebastian de eerste prijs, terwijl in de aansluitende San Sebastian-Belle Ile-race de tweede plaats werd bezet. Dat voor dergelijke successen behalve een goed schip, goede zeilen, een degelijke voorbereiding, zeemanschap en veel doorzettingsvermogen nodig zijn, is zeker, maar het goede schip is in elk geval de basis voor zo'n resultaat. Zoals op de vorige bladzijde reeds is vermeld was dit mooie resultaat niet het enige succes van de jonge ontwerper Frans Maas en is zijn tweede prijs in de ontwerpen-prijsvraag van „Yachting World” ook een opmerkelijk succes. Dat ontwerp mogen wij binnenkort plaatsen, maar eerst komt nu de Breeon, een jachttype, waar allerwege veel belangstelling naar uitgaat. Wij laten graag de ontwerper eerst aan het woord.

Beschouwingen van de ontwerper

Dit jacht is ontstaan als gevolg van de behoefte, die onze werf voelde aan een jacht, geschikt voor het IJsselmeer, de Zeeuwse stromen en desgewenst ook de grote meren — dus een ondiep schip — dat bovendien geschikt zou moeten zijn voor de zeevaart. Immers het verlangen van vele opdrachtgevers gaat in het hoofdseizoen uit of naar het zeilen van zeedstrijden of naar het bezoeken van andere landen.

Het spreekt van zelf, dat in een jacht van de hiervoor gewenste afmetingen, stahoogte verlangd wordt en een redelijke mate van comfort. Maar in verband met de zeilcapaciteiten mocht de opbouw niet hoger worden dan in voorgaande schepen van deze maat en was een verhoging, een „doghouse” niet gewenst. Er moest dus worden gezocht naar een ondiep, zeevaardig jacht, snel en goed hanteerbaar, met een behoorlijke mate van comfort. Het ontwerp Breeon was het resultaat.

De lijnen

De lijnentekening laat een opvallend ondiep onderwaterschip zien van veel grotere breedte dan voor een jacht van dergelijke afmetingen gebruikelijk is. Omdat de beperkte diepgang de gewichtsstabiliteit

ongunstig beïnvloedt, moest de vormstabiliteit groot zijn en hiervan getuigt de grootspantvorm, gevoegd bij een fors vrijboord. Zo werd een flink stijf schip verkregen, hetgeen in de praktijk bevestigd werd.

De waterlijnen verlopen in het voorschip scherp, terwijl in het achterschip gestreefd werd naar een vlak verloop van de verticalen, hetgeen ronde waterlijnvormen meebracht. Voor het loslaten van het water is deze rompvorm van belang. De sentlijnen getuigen nog meer van het zoeken van een harmonisch vervloeden van de lijnen van voorschip en achterschip.

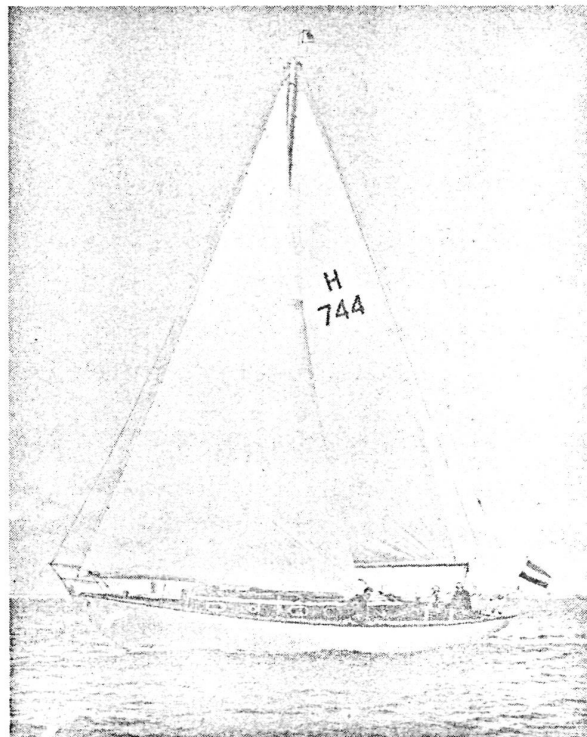
Omdat in elke zware wedstrijd weer blijkt, dat het eenvoudige het beste voldoet, werd de masttop-sloepstuigage verkozen met toepassing van één stel zaligen. Mast, giek en spinnakerboom zijn van aluminium vervaardigd, zowel om het geringere gewicht als omdat een mast van dit materiaal bij een kleinere doorsnede meer stijfheid heeft dan een houten. De gemakkelijker hanteerbaarheid van de spinnakerboom is ook van belang. Het grootzeil is ingericht voor een rolreef. Mits goed uitgevoerd en in samenspel met een daarvoor speciaal gevormde giek, voldoet een rolreef goed, vooral op zee. Het reven kan door twee man in enkele minuten worden uitgevoerd en men kan het ook alleen doen. De spinnaker- en de fokkeboom kunnen op het kajuitdek worden geborgen en vormen dus geen obstakels in het gangboord. Overigens zijn de gangboorden flink breed en is er ook op voordek en achterdek ample ruimte. Zowel voor als achter is een flinke bolder geplaatst, die tevens als ventilator dienst doet. Aan weerszijden van de mast zijn nog ventilatoren geplaatst. Aan en naast de kuiprand zijn vier schootlieren aangebracht.

Het schip wordt meestal met een stuurwiel uitgerust — een van de moderne verlangens van vele eigenaren — ofschoon de ontwerper de voorkeur geeft aan de veel gevoeliger helmstok. Het kompas en de snelheidsmeter zijn aangebracht op de nis, waar het schuifluik onderdoor schuift. Deze instrumenten zijn daar van de stuurplaats goed af te lezen, zodat dit een zeer praktische plaats is gebleken.

Afhankelijk van de binneninrichting bevinden zich onder de kuipbanken een of twee grote zeilbergplaatsen. De voor dit jacht meest toegepaste inrichting is met twee kooien in het vooronder, dan een hangkast aan de ene en een toiletruimte aan de andere kant en vervolgens de hoofd-kajuit met aan weerszijden een hoge kooi met scharnierende kooiplanken, die voor en achteruit gezet kunnen worden. De sofa's voor de kooien kunnen 20 cm worden uitgetrokken om als kooien dienst te doen. Onder het achterste deel van de opbouw is de kombuis aan de ene, de kaartentafel aan de andere kant met naast de ingang aan bakboord en stuurboord oliegoedkasten onder het gangboord en een zitje ter weerszijden van de ingang. De toiletruimte kan van het vooronder worden afgesloten door de w.c.-deur en van de kajuit door de hangkastdeur, zodat hier dan een flinke ruimte verkregen wordt.

De hulpmotor is als standaarduitvoering een Sabb-diesel, één cilinder van 8-10 pk met een omkeerbare schroef, hetgeen een betrouwbare krachtbron is gebleken.

Ten slotte: de ervaring heeft de verwachtingen bevestigd. De Sportlust VI had weliswaar bij licht weer de handen



Sportlust VI van de heer P. Vroon te Breskens, gebouwd naar het ontwerp Brecon. (Foto J. Duth W. Fzn)

vol aan de tegenstanders met dezelfde wedstrijdmaat, maar bij windkracht 3 tot 6 bleken de zeileigenschappen uitstekend. Het schip neemt zelfs een korte zee gemakkelijk en ook onder moeilijke omstandigheden heeft het jacht zich uitstekend gehouden.

Nabeschouwing

Tot zover dan de ontwerper, die zelf met dit jacht de nodige ervaring heeft opgedaan. Veel behoeft hier niet aan te worden toegevoegd. Het is merkwaardig, dat Frans Maas, die toch sterk gestaan heeft onder de invloed van de Engelse ontwerpers, waarvoor de werf in Breskens verscheidene jachten heeft gebouwd en die nog steeds vasthouden aan diepe en tamelijk smalle rompen, dit uitstekende jacht heeft ontworpen, dat hiervan zo zeer afwijkt en dat veel meer gaat in de richting van de Amerikanen, die trouwens met dergelijke schepen de Engelsen enige lesjes hebben gegeven. De lijnen van Brecon zijn een studie bijzonder waard. Met een fijn gevoel voor vormen zijn deze lijnen gemaakt. Vooral de vorm van het voorschip met de scherpe intrede en dat ondanks de grote breedte, is opmerkelijk. Dit gepaard aan het vloeiende geveegde verloop van het achterschip wijst op goede snelheid. Dat daarbij toch de vormstabiliteit niet werd veronachtzaamd is een staaltje van goede ontwerp-kunst. Bij het zeilplan is Maas' zeil ervaring leidend geweest. Eenvoud is inderdaad het kenmerk van het ware, maar er is ook een interessante keuze van voorzeilen in de zeiltekening te vinden.

Wij verheugen ons in het succes van deze jonge ontwerper en van de werf die heeft weten te getuigen van grote vooruitstrevendheid.

J. L.

De Uitkijk

Voor 1963 is reeds een nieuwe „Daily Express“ Offshore Power Boat Race aangekondigd waarvoor op 7 september bij Cowes zal worden gestart, terwijl de eindstreek weer bij Torquay zal liggen. Inlichtingen zijn verkrijgbaar 116 Fleet Street, London E.C. 4. In het reglement voor de wedstrijd van volgend jaar is een principiële wijziging gekomen ten opzichte van de motor-capaciteit. Voor benzinemotoren mag de totale zuiger-verplaatsing niet meer bedragen dan 16.4 liter, voor dieselmotoren is het maximum 32.8 liter. Men wil hierdoor een eind maken aan de zeer grote motorvermogens, zoals in Tramountana, de winnaar van 1962. Bovendien zijn voorschriften gegeven ten aanzien van de kajuitinrichting voor boten die meer dan 7.30 meter op de waterlijn meten, waardoor de kajuitboten die deelnemen kunnen, meer het karakter krijgen van expres-kruisers dan van zuivere race-boten.

De Nederlandse Sportfederatie te 's-Gravenhage heeft onlangs een nieuwe film-catalogus uitgegeven, waarin men een uitgebreid aantal sportfilms kan vinden. Helaas ontbreekt hierbij een film over de watersport.

De wedstrijdfilms bevatten reportages van de belangrijkste sportgebeurtenissen in Nederland en in het buitenland. Zij hebben, aldus de inleiding van de film-dienstcatalogus 1962 van de Nederlandse Sportfederatie, een overwegend recreatief karakter en zijn bij uitstek geschikt om diegenen, die belangstelling voor de sport hebben een goede ontspanning te bieden. Behalve wedstrijdfilms biedt de catalogus ook een keus uit een aantal educatieve films.