

NAUTIQUE

BOUWE BEKKING:
10 Facetten van de
Volvo Ocean Race

Mega Jachten

Oranje boven tijdens
de Superyacht Cup

ECOLUTION
Wubbo Ockels
droom vaart uit

ZWAAR WEER
Malaise en teamwork
tijdens North Sea Race



Adviesprijs: € 6,50

Nautique
Grand Banks 53 • Culinair Friesland • Bénéteau Sense 43 • Racemonster Hydroptère • Sloepentest • Contest Cup • Ibiza per Van Dutch
NAUWAKR
99 21

Palma kleurt ORANJE

Een Nederlandse invasie. Daar leek het op tijdens de 16e editie van de Super Yacht Cup in Palma de Mallorca. Bijna de helft van alle schepen in het wedstrijdveld kwam uit de stal van Hoek Design. Een Hollands feestje.

Tekst **Sanderijn Loonen** Fotografie: **Sander van der Borch**



Donderdagochtend, licht bewolkt en nauwelijks wind. Een slecht begin voor een race, zou je zeggen. Maar in de wateren bij Mallorca kan je er in de zomer de klok gelijk op zetten dat het rond een uur of één begint te waaien. Dan is de lucht boven land dusdanig opgewarmd dat die een zuigende werking krijgt op de koelere zee-lucht. In de haven van Palma, tegen de achtergrond van de oude stad met haar fiere kathedraal, liggen 21 indrukwekkende superjachten afgemeerd. De een nog luxer en imponanter dan de ander. Het is 23 juni en de eerste wedstrijddag van de zestiende Super Yacht Cup. Het is een en al bedrijvigheid op en langs de kade. Op de gigantische schepen leggen de zeilers de laatste hand aan hun materiaal. Her en der wordt in groepjes de strategie besproken. Deze eerste dag staat iedereen al vroeg op scherp. Behalve op de *Heartbeat*. Op het dek zitten acht mensen rond een goed gevulde ontbijttafel op hun dooie gemak te ontbijten. Bart de Ven stapt de kade op met in zijn hand wat lege drankflessen, die een geslaagde avond verraden. Hij lacht. 'Ik heb al gezegd dat we eens moeten vertrekken!'

'BIJ DEZE CUP GEEN STORENDE EGO'S!'

onder: De styling van de zeilers op *Firefly* was het gesprek van de tweede dag

Veel indruk lijken zijn woorden niet te hebben gemaakt. 'We varen met vrienden en kennissen,' verduidelijkt De Ven. De meeste andere schippers hebben professionele bemanning laten invliegen. De Ven maakt zich er niet druk om. 'De eigenaresse heeft dit schip sinds december. Dit jaar doen we voor het eerst mee. Eigenlijk hebben we net twee mannetjes te kort –



tien zou ideaal zijn – en we hebben nog nooit met elkaar gevaren. Maar we zien wel. We zijn hier voor de lol en we hebben er zin in.' Het is elf uur. Onder-tussen heeft het eerste schip de haven al verlaten. Om één uur begint de race.

Niet alleen voor de *Heartbeat* is dit de eerste keer. Deze regatta staat in het teken van vele eerste keren én van Nederland. Of beter gezegd, het is Hoek Design dat de boventoon voert. Maar liefst 10 van de 21 deelnemende jachten zijn van hun hand. Pieter van der Weide, directeur van Hoek Brokerage: 'In augustus bestaan we 25 jaar. Daarom leek het ons leuk zoveel mogelijk superjachteigenaren naar Palma te krijgen. Deze cup is een *gentlemen's race*. Het gaat allemaal heel ontspannen. Willen er op andere evenementen nog wel eens te grote ego's zijn, hier gelden prettige mores. En iedereen ligt in de haven, in tegenstelling tot bijvoorbeeld Les Voiles; St-Tropez kan al die boten niet herbergen. We waren wat laat met onze oproep, maar de opkomst is overweldigend. De hoogst geklasseerde boot ontvangt zaterdag een prijs die we speciaal voor deze gelegenheid hebben ingesteld; de Hoek design cup.' Zelf vaart Van der Weide met de *Drumfire* mee. 'Mijn zoon is de schipper.' Het is ook de eerste keer Palma voor de klassieke kits *Marie* (55 meter), al heeft deze al wel veel ervaring in de Carib. De gigantische tweemastschoener *Athos* (62 meter) heeft slechts dertig vaaruren. En de nieuwe *Firefly* is zelfs rechtstreeks van de werf naar Mallorca gevaren. 'Op 1 juni ging de boot te water, op 2 juni zijn we vertrokken,' zegt schipper Mark Van Gelderen. 'We hebben de zeilen onderweg voor het eerst getest. Een week geleden is de voltallige wedstrijd bemanning gearriveerd.' Een verhaal op zich is de ontstaansgeschiedenis van deze 35 meter tellende *Firefly* van Eric Bijlsma, mede-eigenaar van kledingmerk Scotch & Soda. Na deelname aan de Antigua Classics strandde Bijlsma in New York vanwege de uitbarsting van de IJslandse Eyjafjallajökull-vulkaan. Hij benutte deze vertraging met een telefoontje aan Hoek. Van der Weide: 'Hij belde en zei: "Bij Antigua werd ik aan alle kanten ingehaald door de J's, met hun knallende schoten. Kan ik niet in zo'n schip participeren?" We hebben even gepraat. Twee dagen later zat hij op kantoor en kwamen we tot de conclusie dat hij zijn eigen boot moest hebben. Iets kleiner dan een J, maar wel sneller.' Bijlsma wilde geen tijd verliezen. Zijn éénmaster – vernoemd naar een restaurantje in de regenwouden van Mustique, waar Bijlsma ooit een "superavond" had – werd in *no time* uit de grond gestampt. Binnen negen maanden – van idee tot oplevering – was de *Firefly* een feit. Ongekend snel voor een schip in dit segment. 'Er gebeurde heel veel werk synchroon,' legt Van Gelderen uit. Veel superjachten zijn eigenlijk toerboden waar ook wedstrijden mee gevaren worden. Bijlsma wilde dit



uiterst boven: De 34-meter *Nilaya* liep vorig jaar van stapel bij het Finse Baltic Yachts, en sleepte in Palma de eerste prijs in de wacht in Klasse 1

HET IS EENS WAT ANDERS
DAN **DE KLASSIEK BEDRUKTE**
POLOSHIRTS





NIET IEDEREEN IS BLIJ MET HET RATINGSYSTEEM



links: De Firefly
gaat zij aan zij
met de Nilaya

anders. Hij vindt de J's de mooiste schepen die er zijn, maar dan wel ontdaan van de onhandige opbouw en volgepropte interieurs. Van Gelderen: 'Hij wilde een schip dat geschikt is voor wedstrijden. Dus eigenlijk een betere zeilboot, met de sfeer van een J en een kleiner prijskaartje.'

'Het onderwaterschip is modern met een hele diepe kiel. De belijning is klassiek. Qua gewicht hebben we overal op gelet. Het dek is van yellow cedar, dat is een stuk lichter dan teak. Daarnaast hebben we voorbeeld alleen een voetrail en weinig lieren en accu's.' Binnen in de *Firefly* geen luxe slaapvertrekken. Op een douche, toilet en klein keukentje na is het er leeg en strak. De inrichting doet industrieel aan, maar oogt niet goedkoop of sfeerloos. Van de kraan tot de lampen; dat wat er wel is, verradt een stilistisch oog.

Vanwege de grote verschillen tussen de superjachten – van 24 tot 62 meter – wordt er in Palma gebruikgemaakt van een getrapt startstelsel. De schepen zijn ingedeeld in twee klassen, die aparte banen varen. Daarnaast hebben ze allemaal een handicap gekregen. Op grond van deze *rating* gaan ze een voor een van start, zodat ze wel ongeveer tegelijk finishen. Deze handicaps worden iedere dag bijgesteld. Het is een systeem waar niet iedereen enthousiast over is. Doordat er ruim een uur tussen de start van de eerste en laatste boot zit, kan bijvoorbeeld veranderde wind vervelend uitpakken. Rond één uur ligt iedereen buitengaats en geeft inderdaad de middagwind acte de présence. Het is te zien op het water én in de lucht. De naderende vliegtuigen passen direct hun aanvliegroutes aan. Een voor een passeren de schepen de startlijn. Na een uur zijn ze allemaal onderweg. Er staat wat wind, maar echt hard waaien wil het niet. Het grootste spektakel is eerder het zicht op de felgekleurde gennakers. Vooral de knalgroene lap met schorpioen van de *Scorpione dei mari* en de feloranje gennaker met gevleugelde blote vrouw van de *Firefly* springen eruit. 'Een vuurvlieg is geen mooi dier, dus hebben we er een vrouw van gemaakt. Ze symboliseert mijn boot; licht en vurig met vrouwelijke lijnen,' verduidelijkt Bijlsma. De gennakers steken prachtig af tegen het veld grijze carbon grootzeilen. Uiteindelijk komt de *Drumfire* als eerste over de streep. Terug in de haven wordt er gepoetst, opgeruimd, nagepraat en gedronken. Op de kade staan piepschuimen bakken vol drank. Er heerst een ons-kent-ons sfeer. Dat is zeker voor de professionele bemanningsleden ▶



ook het geval. Deze mannen – vrouwelijke teamleden zijn op één hand te tellen – kennen elkaar al jaren. Ze worden overal ter wereld ingevlogen om anderomans schepen als eerste over de finish te varen. Het is een klein wereldje.

Dag twee begint met een strakblauwe lucht en een aflandige wind. Als deze later op de dag met de aanlandige middagbries in aanraking komt, is het de vraag wat er gebeurt. De wind kan wegvallen. Voor de zekerheid is de race vervroegd. Ging gisteren de blote vrouw op de gennaker over de tong, vandaag is het tenue van de *Firefly*-bemanning direct onderwerp van gesprek. Ze zijn gehuld in strakke feloranje shirts met diepe V-hals, die weinig te raden overlaten over de hoeveelheid borsthaar van de teamleden. Het is eens wat anders dan de klassieke bedrukte poloshirts. Bijlsma steekt zijn *crew* iedere dag in een ander setje. 'Dat is mijn vak.' Bijlsma's achtergrond in styling komt ook terug in de *Firefly* zelf, die is vormgegeven in zwart, oranje, wit en grijs. 'Oranje is een prachtige kleur om je te onderscheiden en ik ben ook trots op mijn moederland.' Van de kleuren van de lijnen en lieren tot aan de drukknopjes en de kapjes over de navigatieapparatuur. De rand en opbouw zijn van gebeitst mahonie, het stuurwiel is diverse malen gelakt tot de juiste kleur, en de blauwe zeilzakken worden binnenkort vervangen door oranje. Staan er ergens rode letters op? Dan wordt het overgespoten. Van Gelderen: 'Eric let op details, die moeten kloppen.' Een karaktereigenschap van Bijlsma die ook Piet van der Weide van Hoek is opgevallen: 'Sta ik met hem te praten, kijkt hij naar mijn overhemd en doet nog een knoopje extra open. Dat is beter, zegt hij.' Bijlsma's adagium is dat goed en mooi prima kunnen samengaan. Hij gaat daarin ver. De blokken bij de mast zijn half verzonken in het dek en de grootschoot loopt onderdeks. In alles is gekozen voor esthetiek. Gaat dat niet ten koste van de functionaliteit? 'Nee,' zegt Van Gelderen. 'Het is altijd de discussie tussen functionaliteit en hoe mooi het eruit moet zien. En, ja, door het verzinken van de blokken in het dek lopen die lijnen nu via een hoek van 90 graden naar de lieren. Dan krijg je ietwat meer weerstand, maar dat is nauwelijks van invloed.'

‘GOED EN MOOI KUNNEN PRIMA SAMENGAAN’

Het ratingsysteem is tijdens de tweede race voer voor de critici. Waaide het bij aanvang van de eerste boot nog fiks door, met de minuut wordt dat minder. Voor de latere starters is het balen. De *Drumfire* eindigt opnieuw als eerste. Terug in de haven wordt er wat gemord. Maar niet door de bemanning van de *Heartbeat*. Op het terras aan de kade maken ze uitgelaten een fles champagne soldaat. De stemming zit er in. De Ven: 'Gister waren we derde en vandaag tweede. We worden iedere dag ▶

boven: De *Athos*, ook van Hoek Design, begon met slechts 30 vaaruren aan de Superyacht Cup



‘JE KRIJGT EEN *FLES* CHAMPAGNE ALS JE DE SPI LAAT ZAKKEN!’

beter. Dus morgen gaan we winnen!’
 Dat blijkt net te mooi. Uiteindelijk is het de *This is us* – ook een Hoek – die er deze laatste race met de winst vandoor gaat. Na een spannende strijd met de *Drumfire*, waar van der Weide aan boord zat. ‘Na de laatste boei lagen ze op ongeveer één mijl achter ons. Op enig moment ging mijn mobiel. Het was de Belgische eigenaar van de *This is us*, die in onvervalst Antwerps accent riep: ‘Piet, een fles champagne als je de spi laat zakken.’ Het aanbod van de Belg liep al snel op tot een kist champagne. ‘Daar gingen we natuurlijk niet op in, maar het was wel hilarisch. Uiteindelijk zijn ze toch ingelopen en wisten ze vlak voor ons te finishen.’ De winst van de *This is us* bleek niet genoeg voor de winst. *Drumfire* wint de 16de editie van de Super Yacht Cup. Van der Weide is een blij man. Trots op zijn schipperende zoon en trots op de overweldigende opkomst. ‘Het overtrof elke verwachting. De positieve instelling en het enthousiasme van de Hoek Design eigenaren geeft zeker aanleiding dit nogmaals te organiseren.’ En trots op de nieuwkomers zoals de *Marie* en de *Firefly*. ‘Ze stalen de show met hun verschijning en prestatie.’ De kritiek op het *ratings*stelsel wuift hij weg. ‘Natuur-

lijk is het geen eenvoudige opgave als er met zo’n diversiteit aan schepen wordt gevaren. Helemaal exact kan zo’n *rating* ook niet zijn. Maar dat accepteert normaal gesproken iedereen. Feit is wel dat de winnende boot gewoon heel goed heeft gevaren. Dat is wat uiteindelijk bepalend is.’

Ook De Ven van de *Heartbeat* heeft weinig boodschap aan de kritiek. ‘Je weet bij voorbaat dat je aan een race met *rating* meedoet. Het zal nooit honderd procent kloppen. Als er bijvoorbeeld veel meer wind staat, valt het misschien wat anders uit. De *Drumfire* en *Heartbeat* zijn iedere dag op basis van de uitslag van de dag daarvoor verder naar achter gezet bij de start.’ De kleine bemanning is tevreden. ‘We hebben het erg leuk gehad, geconcentreerd gezeild en zeer ontspannen voorbereid. Dat werkt bij ons nu eenmaal goed!’ Ze sluiten Palma af met een tweede plek.

De *Firefly* viel niet in de prijzen, maar de kop is eraf. Van Gelderen en zijn bemanning zijn razend enthousiast. ‘Het was echt geweldig om wedstrijd te varen met de *Firefly*. Gezien de korte voorbereiding hebben we het nog beter gedaan dan verwacht. Dat is erg positief, vooral met het oog op alle verbeteringen die we nog kunnen doorvoeren. Zowel aan de boot als door meer te trainen met de bemanning. Dat belooft nog veel moois voor de toekomst.’ De reacties op het vernieuwende schip zijn zo enthousiast, dat er aan een nieuwe klasse gedacht wordt; de F-klasse. Bijlsma zelf heeft z’n bedenkingen: ‘Het is vooral een grote wens van de werf en de bouwer. Voor mijzelf is dat alleen leuk als het exact dezelfde boten worden. Maar de kans is groot dat eventuele nieuwe schepen toch net wat anders worden.’ En dan? ‘Dan kloppen de details niet meer.’ ■