



Misschien kijkt u enigszins verbaasd naar de foto hiernaast. 'Man onder afdekfolie, aan houten speelgoedroertje?' Maar dit is waar het allemaal begint. Met een opdrachtgever die de werf binnenloopt en in een zogeheten *mock-up* of namaakboot kan zien wat voor vorm zijn ideale schip krijgt. Schepen zijn driedimensionale kunstwerkjes, dus moet je er in kunnen kijken in plaats van ertegenaan, zoals bij een schilderij. Onlangs vroeg de Nautor-werf ons op de koffie. De

producent van de gerenommeerde Swans bouwt zoals iedereen de laatste jaren groter en groter en zo konden we een blik werpen in de immense rompen van nieuwe 100-voeters en de opwindende Swan 601. Voordat dit soort grote schepen het water opgaan, wordt er natuurlijk heel wat werk verricht. Het maken van een *mock-up* hoort daarbij en toen ik achter dat ietwat lullige houten roertje stond, droomde ik even weg. Dat zijn gevaarlijke momenten. Het vlees is zwak, de begeerte grijpt je gemakkelijk naar de keel. En tja, als de *pecunia* dan niet in een oude sok onder het matras verborgen liggen, rest er slechts een gang naar welke geldschietster dan ook.

Om een lang verhaal kort te maken, een bezoek aan de Nautor-werf resulteerde binnen de kortste keren in een verhaal over het financieren van droomjachten. Het leuke is dat er dusdanige constructies mogelijk zijn dat het niet bij dromen hoeft te blijven. Vooral als er al vermogen voorhanden is, kan er slim met geld worden geschoven om de droomboot te varen. Wel een prettig idee, nu de Hiswa te Water weer voor de deur staat en we u in dit nummer weer trakteren op rijen en rijen beursprimeurs.

Toch gaat deze Nautique over meer dan droomschepen. Want droomschepen zijn bedoeld om bestemmingen te bereiken en in andere sferen te komen. Wij zochten het groen in de kop van Overijssel, de chic in Italië en het exotische op de Galapagos Eilanden. Maar misschien is de reis zelf – vrij naar een oosterse wijsheid – uw bestemming. In dat geval is het goed om u voor te bereiden op een vermoeiend rondje wachtlopen. De edele kunst van dit 'verdelen van het slaapttekort' legden we in een foto-reportage vast aan boord van een *tallship*, waar meestal een rigide systeem wordt gehanteerd waar iedereen zich aan dient te houden.

Aanzienlijk minder rigide zal het toegaan op Nautique's reis naar Griekenland, waar binnenkort de ATP-Nautique Cup zal worden gezeild. Ieder team vaart er met een huurboot – misschien niet meteen uw gedroomde schip, maar wel ideaal om in oktober een droomregatta mee te varen. Boeken kan nog op www.atp.nl

Arthur van 't Hof

INTERCRUISER 34

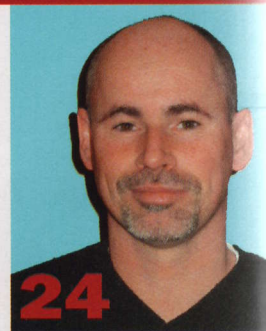
Motorbootwerven zijn op zoek naar nostalgische lijnen. Interboat bouwde de Intercruiser 34, een ontwerp van Theo Werner

STARTSHOT	8
Tenenkrommende capriolen in een Open 60	
KOMPAS	13
Toeren in een Draak en op safari met de catamaran	
INTERVIEW	20
De voorzitter van de Skûtsje Kommisje Grou spreekt Fries	
ONDER ZEIL	23
Aanmeren én overnachten in St-Katherine's Dock in Londen	
RACELOGBOEK	103
Round Ireland, de Commodore's Cup en de Gotland Runt	
TE LAND & TER ZEE	133
Nautische evenementen plus de wedstrijdkalender	
NAUTIQUE BOUTIQUE	139
Reageer snel en maak kans op een paar zeilschoenen	
LEESPLANK	159
Geschiedenislessen over de <i>J-Class</i> en de boeier	
REGATTATIPS	160
Spinnakers: schootje aan als de spi invalt	

REPORTER

JEROEN SCHUITEN

Jeroen Schuiten woont en werkt sinds 2001 in Washington, DC. Hij levert bijdragen aan verschillende Nederlandse opinie- en managementbladen. Voor Nautique doet hij verslag van de Newport-Bermuda Race 2004.





OPERATIE BERMUDA

De logistieke krachttoer achter een oceaanrace

Onder de 157 deelnemers aan de 635 mijl lange Newport Bermuda Race van dit jaar bevinden zich drie super Maxi's. De strijd speelt zich af op het water, maar even belangrijk is het werk in de pits. Wie heeft zijn zaakjes het best voor elkaar op de kade? Een kijkje achter de schermen.





HET IS DRUK OP DE KADE in Newport, Rhode Island. Zongebruinde mannen, verscholen achter het laatste model zonnebril en met enorme horloges om de polsen, bevolken de steigers. In een kraan hangt de *Alinghi*, stapvoets op weg naar de helling. De winnaar van de America's Cup is hier om te oefenen voor een duel met team *BMW-Oracle* om de UBS-trofee. Verspreid door de haven van Newport liggen 157 jachten in afwachting van de start voor de 635 mijl lange wedstrijd naar Bermuda, 'het eiland van de duivels'. Het is de vooravond van de 44ste Bermuda Race.

Op de brede schouders van de schippers Robbie Haines en Pete Pendleton rust de verantwoordelijkheid om twee recente sterren op het internationale zeilfront raceklaar aan de start te krijgen: de 86-voeters *Pyewacket* en *Morning Glory*. Voor het eerst zullen deze door Reichel/Pugh ontworpen super-Maxi's, ook wel MaxZ genoemd, in een speciale demonstratieklasse uitkomen. De twee jaar oudere voorloper *Windquest* is de derde strijder in deze nieuwe klasse.

Met een mobiele telefoon aan het oor en een sigaret tussen de vingers stapt Pendleton, schipper van de *Morning Glory*, uit een container vol zeilen en schoten. Met een glimlach hoort hij het aanbod van een collega-zeiler aan om een huis met negentien slaapkamers op Sardinië te huren. 'Een ideaal onderkomen voor de komende Maxi Yacht Rolex Cup,' zegt Pendleton als hij de verbinding heeft verbroken. Ook de logistieke man van de *Pyewacket*, Tom Faire, is aanwezig op de kade. 'Om acht uur containervergadering!' brult hij met onmiskenbaar Nieuw-Zeelands accent vanuit zijn aangelegene container naar enkele bemanningsleden.

Faire is een maand geleden in Newport neergestreken en

heeft met vier containers een heuse *Pyewacket*-pits op de kade geïnstalleerd. Zijn eigen container is uitgerust met twee keukenblokken en fungeert als kantoor. De overige containers bieden onderdak aan zo'n 25 zeilen, honderden schoten en twee moderne werkplaatsen waar zeilen, lieren en blokken worden onderhouden. Ter vermaak worden mountainbikes, radiografische bootjes en de onvermijdelijke barbecue in het spoor van *Pyewacket* van haven naar haven verscheept. Rondom Faire's container verzamelen zich negentien bemanningsleden die uit de hele wereld zijn ingevlogen, op drie na allemaal professionele zeilers. Het zeilen van een MaxZ vereist dan ook diepe zakken. De aankoopprijs van een MaxZ86, vier miljoen dollar, verbleekt bij het bedrag dat het varen van *Pyewacket* eigenaar Roy Disney jaarlijks kost. Een indicatie vormt het zeilarsenaal. Het prijskaartje voor een nieuw grootzeil is tachtigduizend dollar. Een genua kost 45.000 dollar. 'Het kost wat het kost,' is alles wat Faire erover kwijt wil.

MET ZES HULPKRACHTEN alleen al voor de waloperatie lijkt Faire op grotere voet te leven dan Pendleton, die zijn logistieke taken voor de *Morning Glory* met een positie als schipper combineert. Pendleton runt het jacht met vier fulltime medewerkers. De rest wordt per wedstrijd ingevlogen. De aanloop naar de Bermuda Race heeft hem de nodige nachtrust gekost. Omdat het *Morning Glory*'s eerste wedstrijd in Amerikaanse wateren is, werden zijn containers vier dagen opgehouden door de douane. Gereserveerde vrachtwagens bleken vertrokken, waardoor de containers op een trein belandden, die vervolgens ontspoorde. 'Twee weken later dan gepland arriveerden ze op de kade in Newport,' zucht Pendleton. Met

Vorige pagina's:
Pyewacket gaat water voor de
Bermuda Race. L
op het opmerkel
trimroer voor de

Boven: Winnen is
belangrijk dus
wordt er uitgebre
getest voor de ra
Een motorboot
vaart mee om ze
van en aan boord
takelen



RONDON DE CONTAINER OP DE WAL VERZAMELEN ZICH BEMANNINGSLEDEN DIE UIT DE HELE WERELD ZIJN INGEVLOGEN

Boven: Roy Disney neemt zelf het roer ter hand als een America's Cup boot even komt sparren

Rechts: De voordekker hangt een dag lang tussen de zalingen om aantekeningen te maken

Midden: Eens moderne schepen zijn geen partij voor de nieuwe MaxZ's

een schuin oog houdt hij de bagage in de gaten die zijn bemanning over de reling gooit. Niet veel meer dan een toiletta per persoon is toegestaan.

Hoe belangrijk is winnen? 'Heel, heel, heel belangrijk,' benadrukt Pendleton. Berucht is de rivaliteit tussen zijn broodheer en collega-miljardair Larry Ellison. Het verhaal gaat dat Plattner met regelmaat zijn broek liet zakken tijdens eerdere zeilonderonsjes. Pendleton ontkent het gerucht dat deze Bermuda Race zijn baas een miljoen dollar kost, maar geeft toe dat het 'in de honderdduizenden dollars loopt.'

Schippers met de verantwoordelijkheden en het cv van Pendleton en Haines zijn dun gezaaid. De ruig ogende Pendleton heeft wereldkampioenschappen, transatlantische wedstrijden, en een Volvo Race rond de wereld op de *Amer Sports One* achter de kiezen. Sinds vorig jaar is hij in dienst van miljardair Hasso Plattner om de *Morning Glory* in de prijzen te zeilen. 'Zo'n baan is vergelijkbaar met een topman in het bedrijfsleven. Een jaarsalaris van tweehonderdduizend dollar is niet ongewoon. Daar komen vliegtickets en een bonus bij als het jaar met de nodige prijzen wordt afgesloten,' vertrouwen enkele bemanningsleden me toe.

HET MANAGEN VAN EEN MAXZ betekent vooral veel rondlopen in een jachthaven met een mobiele telefoon aan je oor. Tom Giesler is verantwoordelijk voor de chique blauwe *Windquest* van eigenaar Dick DeVos. Niet de start maar de finish in Bermuda houdt hem aan de telefoon. Het jacht moet zo snel mogelijk terugzeilen naar Portsmouth, Virginia. Vandaar gaat de *Windquest* in drie delen – romp, mast en kiel – op vrachtwagens richting Canada voor de komende Mackanat-zeilrace. Genoeg te regelen. Met één schamele

container op de kade oogt zijn operatie kleiner dan de concurrentie. 'Dat is het voordeel van een boot die al twee jaar te water ligt,' legt John Bertrand uit. Sinds de tewaterlating in 2002 is Bertrand aan de *Windquest* verbonden en overtuigde DeVos vorig jaar om het schip over te nemen. 'De boot was raceklaar, het tuig was getest en de bemanning was al gekozen.' Het budget van de *Windquest* voor de Bermuda-race schat hij daardoor op een vijfde van de concurrentie. Wat niet betekent dat er geen problemen zijn. Zuchtend duikt hij in het vooronder met een Franstalig bemanningslid, dat ontevreden is met zijn contract.

DAT DE OPVOLGERS VAN de *Windquest* nog veel moeten testen, blijkt als ik die middag op de *Pyewacket* aanmonster voor een laatste training in de Narragansett-baai. De geheime wapens van de *Pyewacket* zitten, evenals bij de *Morning Glory*, onder de waterlijn. Om de draaicirkel te beperken zijn ze met twee roerbladen uitgerust, één voor en één achter de vierehalve meter diepe kiel. Een revolutionaire kantelbare kiel heeft de waterballast van de *Windquest* vervangen. Benny Mitchell, die met een afstandsbediening de kiel bedient, speelt er lustig op los.

Het geluid van een zware elektromotor verraadt wat er onder de romp gebeurt. Ronddobberend op het grootzeil liggen we opeens met het gangboord in het water als hij de kiel in de uiterste stand brengt. Zeilend over bakboord helt de boot opeens over stuurboord. 'De kantelbare kiel geeft de boot sommige eigenschappen van een catamaran,' legt een duidelijk trotse Roy Disney uit. Met een brede glimlach wijst hij ongelovig op de windmeter die vier knopen aangeeft en de snelheidsmeter die al gauw tot 8,5 knopen oploopt. ▶