

De J-Klasse zet door

TEKST: RON VALENT, FOTO'S CORY SILKEN,
MET DANK AAN ROYAL HUISMAN SHIPYARD

Vorig jaar berichtten wij u in Spiegel al over de stormachtige ontwikkelingen bij de J-Klasse schepen. Er waren hier toen niet minder dan drie J's in aanbouw, waardoor het aantal J's op zeven zou komen. De drie 'oude' J's, Endeavour, Shamrock V en Velsheda en de in Denemarken gebouwde replica van de Ranger kregen er ineens drie zusjes bij. Waar staat de teller nu op?

Naast een aantal schepen dat in bespreking is, is Hoek Design op dit moment daadwerkelijk met een drietal schepen bezig. De *Lionheart*, de *Atlantis* en de *Svea*. De *Lionheart* nadert inmiddels haar voltooiing bij Claasen Jachtbouw in Zaandam en zal deze zomer op het water verschijnen. Dit schip is één van de hele serie ontwerpen die Starling Burgess en Olin Stephens in 1936/1937 tekenden en met een schaalmodel hebben getest in een sleeptank, maar waar toen niet de uiteindelijke keuze op is gevallen. Het toen gekozen ontwerp heeft onder de naam *Ranger* de America's Cup met succes verdedigd. Het is ook het schip waar de huidige *Ranger* een replica van is. Hoek Design heeft nu één van de 'andere Rangers' aangepast aan de nieuwe regels van de J Class Association, zodat de replica in aluminium kon worden gebouwd.

Super

Bij Freddy Bloemsma in Makkum is inmiddels ook de aluminium romp van de *Atlantis* klaar. Frank Paine heeft drie J's ontworpen, waarvan de *Yankee* in 1930 is gebouwd. De *Atlantis* is één van die andere twee die echter – tot nu toe – ook nog nooit was gebouwd. Dit schip zal bij Claasen in Zaandam worden afgebouwd. Een ander ontwerp dat in de hoogtijdagen van de J's nooit verder is gekomen dan de tekentafel is de in 1937 door de Zweedse Tore Holm ontworpen 'super J', *Svea*. Een Nederlands consortium heeft vergevorderde plannen om dit schip te bouwen en ook hiervan zal het casco bij Bloemsma worden gebouwd. Nederland was feitelijk al het land wanneer het om jachtbouw in staal ging, maar nu lijkt het alsof wij ook al in aluminium de monopolie op de J's hebben verworven.

Dijkstra & Partners uit Amsterdam zitten inmiddels ook niet stil. De door Royal Huisman Shipyards gebouwde *Hanuman* voor de Amerikaan Jim Clarke, voor wie men ook de driemaster *Athena* had afgeleverd en waar wij vorig jaar over



De Hanuman stuift er vandoor. Foto Cory Silken.

berichtten, is inmiddels in de vaart en had eind vorig jaar in Newport de eerste confrontatie met de replica van haar oude rivaal *Ranger*. *Hanuman* is namelijk weer een replica van de *Endeavour II*, die in 1937 als uitdager voor de America's Cup kansloos van *Ranger* verloor. Snapt u het allemaal nog? Anno 2009 wist de

nagelnieuwe en nu in aluminium gebouwde *Hanuman* in twee races en met licht weer van de stalen *Ranger* te winnen. De echte krachtmeting zal binnenkort plaatsvinden in St Barth's en daarna in Antigua waar de onder Nederlandse vlag varende *Velsheda* zich ook bij de groep zal voegen. Het zeilen daar zal spectaculaire beelden



opleveren, want de Passaat zorgt voor een constante bries van vijftien tot twintig knopen.

Rainbow

De mooiste foto ooit genomen van een J-Klasse is zondermeer die van de door Starling Burgess ontworpen en in 1934 gebouwde *Rainbow*. Geen

enkele andere foto heeft ooit zo treffend de enorme kracht en gratie van een J kunnen weergeven als deze opname van Rosenfeld. Met eigenaar Cornelius Vanderbilt aan het roer verdedigde de *Rainbow* in 1934 met succes de America's Cup tegen de Engelse uitdager *Endeavour I*. De Engelsen hadden een sneller schip en wisten zelfs de

eerste twee races te winnen, maar legden het uiteindelijk af in tactiek tegen de gewiekste Amerikanen.

Dijkstra & Partners heeft het ontwerp van dit fraaie schip volgens de regels van de J Class Association geoptimaliseerd en op vrijdag 22 januari



De diningroom op de Hamuman. Onder: In het doghouse is het goed toeven. Foto's Cory Silken.



dit jaar is bij Bloemsma in Makkum in aanwezigheid van haar Nederlandse eigenaar haar kiel gelegd. Onder optimaliseren wordt verstaan dat het ontwerp lichtjes wordt aangepast om binnen de nieuwe regels te kunnen vallen. De *Rainbow* zal door haar interieur en alle moderne systemen 25 centimeter door haar oude waterlijn zakken. Binnen de regels mag, om dit enigszins te compenseren, het vrijboord met tien centimeter worden verhoogd, waarbij natuurlijk door haar rompvorm met lange overhangen haar lengte ook weer met veertig centimeter zal toenemen ten opzichte van het originele schip.

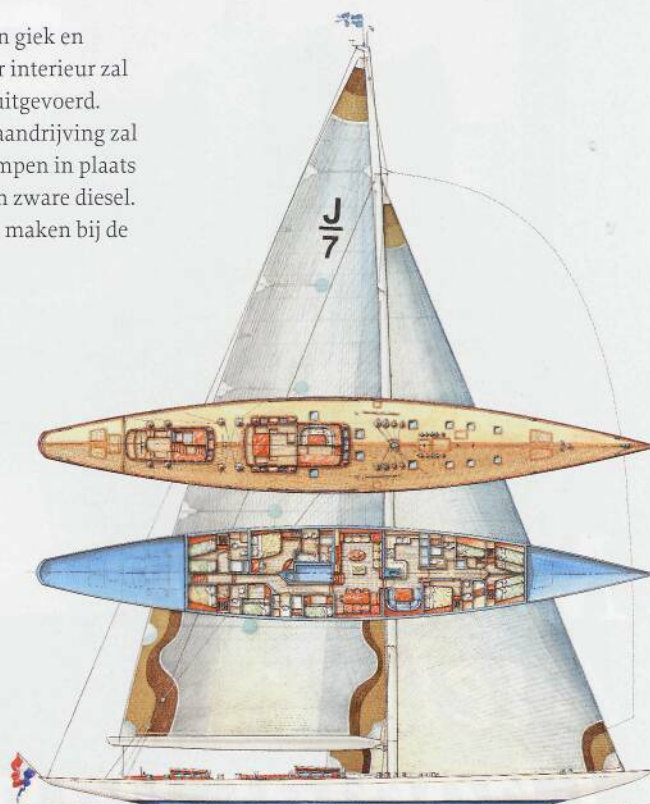
MPR

Om alle J's, oud en nieuw en van hout, staal en nu dus ook in aluminium gebouwd een gelijke kans te geven om te winnen, is er een Maximum Performance Rule bedacht. Dit is een Box Rule waar alle schepen binnen moeten vallen. Een ontwerp wordt op de computer met behulp van een VPP (Velocity Prediction Program) bij drie verschillende windsterktes getest, waarbij haar snelheid niet boven een van te voren afgesproken maximum mag komen. Mocht dit wel het geval zijn, dan moet het ontwerp worden aangepast door bijvoorbeeld het gewicht te verhogen of te verlagen of door het zeiloppervlak te veranderen.

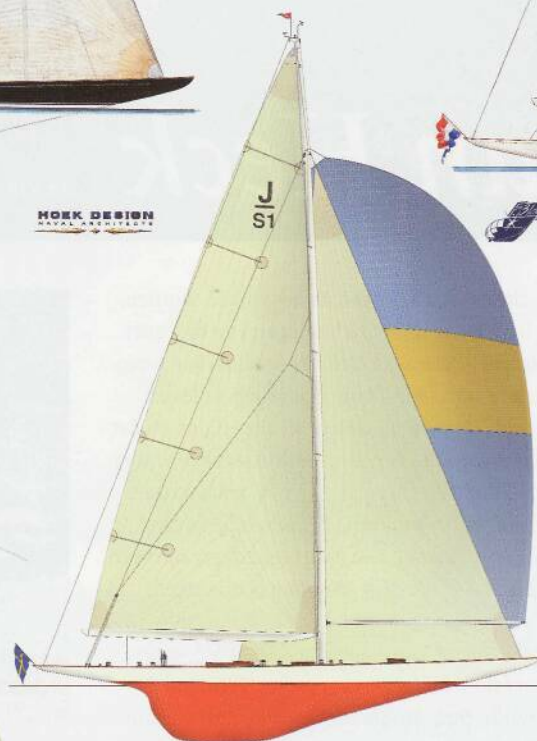
De *Rainbow* zal een carbon mast en giek en moderne zeilen krijgen, maar haar interieur zal zeer klassiek en luxueus worden uitgevoerd. Uniek aan de *Rainbow* is dat haar aandrijving zal bestaan uit twee hydraulische pompen in plaats van de meer gebruikelijke grote en zware diesel. Eind 2011 zal zij haar opwachting maken bij de wedstrijden van haar klasse.



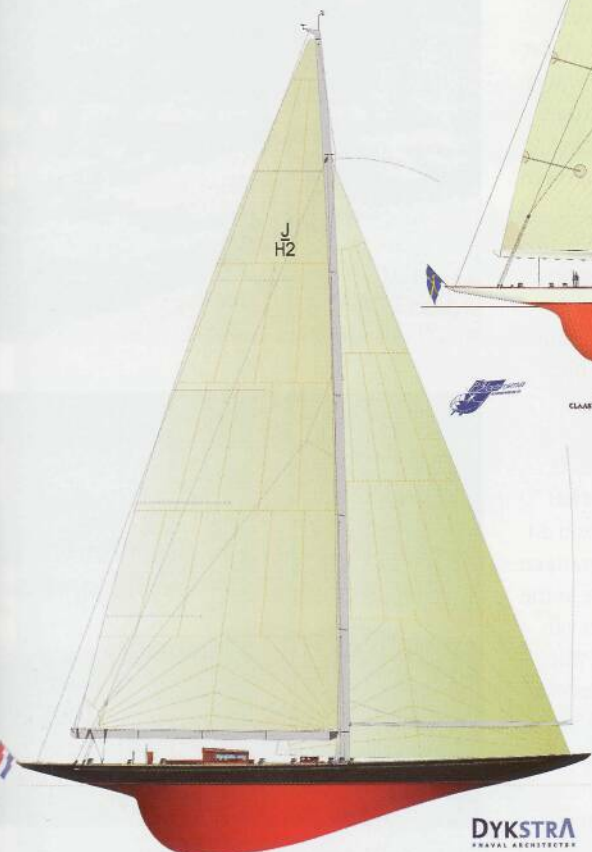
LIONHEART



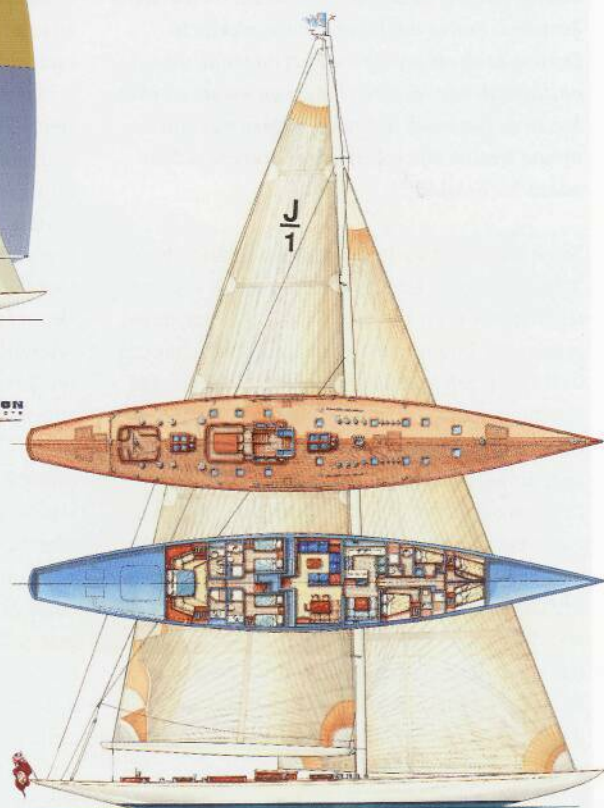
ATLANTIS



-Ivea-
J/S1



DYKSTRA
NAVAL ARCHITECTS



ENTERPRISE

